

Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Altena houdende regels omtrent het parkeerbeleid

Inleiding

1.1. Aanleiding

De gemeente Altena is een fusiegemeente voortgekomen uit de drie gemeenten Aalburg, Woudrichem en Werkendam. De gemeente Altena werkt op dit moment aan een proces om de verschillende beleidsplannen en beleidsregels te harmoniseren naar gemeentebrede en integrale beleidslijnen. Het harmoniseren van al het beleid is een grote opgave. Parkeren is een van de thema's waarvoor een gezamenlijke beleidslijn wenselijk is en waarin de volgende onderwerpen samen komen:

- Behandeling klachten en meldingen;
- Parkeernormen;
- Parkeerregulering (blauwe zone);
- Gehandicaptenparkeerplaatsen;
- Artsenparkeerplaatsen;
- Parkeren van grote voertuigen.

1.2. Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk gaat hoofdstuk twee in op kaders van het beleid. Hoofdstuk drie beschrijft de huidige situatie en trends en ontwikkelingen die zijn vertaald in een visie op parkeren in hoofdstuk vier. Het vijfde hoofdstuk beschrijft het nieuwe beleid van de gemeente voor de verschillende parkeerthema's. Het laatste hoofdstuk vat het parkeerbeleid samen in beslispunten.

2.1. Kaders voor parkeerbeleid

Het parkeerbeleid staat niet op zichzelf. Afstemming op beleid van hogere overheden en andere beleids terreinen is dan ook een randvoorwaarde. Dit hoofdstuk beschrijft de diverse beleidskaders die het parkeerbeleid volgt.

2.1. Landelijke en provinciale kaders

Landelijk: structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het nationale beleid voor ruimte en mobiliteit staat beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012). In de SVIR komt ruimtelijk beleid terug, in combinatie met landelijke verkeers- en vervoersbeleid tot en met 2028. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het mobiliteitssysteem moet daarbij robuust en samenhangend worden. Robuust in de zin dat het verkeer- en vervoerssysteem betrouwbare prestaties levert, in reguliere situaties maar ook bij ongevallen, extreme weersomstandigheden en andere verstoringen. Daarnaast geeft een samenhangend systeem gebruikers keuzemogelijkheden die passen bij hun leefstijl. De gewenste robuustheid en samenhang worden bereikt door de modaliteiten vraaggericht te versterken, beter met elkaar te verknopen en de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen te vergroten. Voor de uitwerking van gemeentelijke parkeerbeleid betekent dit dat de behoefte aan autoverplaatsingen en daarmee de parkeercapaciteit voldoende moet zijn om het verkeer- en vervoerssysteem als afgeleide van de ruimtelijke ambities te versterken.

Wereldwijd is het terugdringen van CO₂-uitstoot een belangrijke factor in het reduceren van de klimaatopwarming. Europese wetgeving daaromtrent sijpelt via de Rijksoverheid door naar provincies en gemeenten. In het Interbestuurlijk Programma (IBP) wordt tussen Rijk, provincies en gemeenten samengewerkt aan onder andere het terugdringen van CO₂-uitstoot en bijvoorbeeld aardgasvrij bouwen.

Provinciaal: omgevingsvisie Kwaliteit van Brabant

In december 2018 stelde de provincie de Brabantse Omgevingsvisie vast. De Brabantse Omgevingsvisie is een samenhangende visie op de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. De basisopgave is werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit. Daarnaast beschrijft de Brabantse Omgevingsvisie vier hoofdoopgaven. Deze gaan in op ambities op gebied van de energietransitie, een klimaatbestendig Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. De Omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan.

Uitgangspunt van de provincie is dat overal in Brabant overheden, maatschappelijke organisaties en juist ook veel betrokken bewoners aan de kwaliteit van de leefomgeving werken: in hun wijk, dorp of stad en het omringende landschap. Parkeren en gemeentelijk parkeerbeleid is vooral van invloed op de fysieke leefomgeving en de omgevingskwaliteit, en heeft dan ook de meeste relatie met benoemde basisopgave in de Brabantse Omgevingsvisie.

2.2. Gemeentelijke kaders

Het GVVP

Het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) voor het Land van Heusden en Altena uit 2011 richt zich op drie pijlers, namelijk leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Voor parkeren beschrijft het GVVP de volgende beleidskeuzes:

- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Minimaal moet in de eigen parkeerbehoefte worden voorzien. Beleidslijnen hiervoor zijn opgenomen in de Notitie Parkeren.
- Bij het oplossen van parkeerproblemen in woonwijken moeten groenvoorzieningen zoveel mogelijk behouden blijven. Om te kunnen beoordelen of er werkelijk sprake is van een probleem is een beoordelingsprotocol opgesteld.
- Initiatieven van particulieren rond het (centraal) parkeren van vrachtauto's worden ondersteund door de gemeente (voor zover niet tegenstrijdig met beleid of wetgeving). De gemeenten nemen hier zelf geen initiatief in.

Beleidsregels

Parkeren komt als thema terug in beleidsregels voor:

- Gehandicaptenparkeerplaatsen;
- Evenementen;
- Ontheffingen blauwe zone Werkendam;
- Ontheffingen parkeren voor eigen uitrit Woudrichem;
- Parkeren grote voertuigen.

De beleidsregels en aanwijzingsbesluiten zijn vastgestelde kaders voor dit parkeerbeleid en worden integraal overgenomen.

Parkeernormen

Voor parkeernormen geldt tot nu toe de Notitie Parkeren vanuit het GVVP voor het Land van Heusden en Altena uit 2011. De Notitie Parkeren gaat in op de eisen en randvoorwaarden die de gemeenten Aalburg en Woudrichem met betrekking tot parkeren hanteerden. Het gaat hierbij enerzijds om de toepassing van parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en anderzijds bij stedenbouwkundige plannen. In Werkendam is de Notitie Parkeren nooit vastgesteld en werden andere normen en uitgangspunten gehanteerd.

Bestuursakkoord

In 2019 is het bestuursakkoord door de gemeente Altena vastgesteld. Pijlers van het akkoord zijn veelzijdigheid, een duurzame samenleving en een zelfredzame burger met oog voor elkaar. Voor verkeer en vervoer wordt ingezet op een 'Bereikbaar Altena'. Onderstaande punten uit het bestuursakkoord hebben een (zijdelijke) relatie met parkeren:

- Duurzame en innovatieve oplossingen zijn nodig om te voorkomen dat het aanbod van openbaar vervoer nog verder teruggedrongen wordt.
- De beschikbaarheid van deelmobiliteit op meerdere locaties wordt gestimuleerd.
- Dienstverlening richt zich op de digitale en zelfredzame burger met een vangnet voor digitaal minder vaardige burgers. Inzet is duidelijke, werkbare en makkelijk vindbare documenten.
- De duurzame samenleving richt zich op de bijdrage aan de energietransitie. Het akkoord beschrijft daarnaast de ambitie voor inwoners, bedrijven en organisaties om verharding te vervangen voor groen.

Klimaatbeleid

De gemeente Altena wil een duurzame, CO₂-neutrale gemeente zijn door actief bij te dragen aan een schone, gezonde en groene leefomgeving. Duurzaamheid is dan ook niet alleen een richtinggevend, maar vooral een leidend principe. Op het thema parkeren zijn het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto, deelvervoer en het plaatsen van laadpalen voor elektrische voertuigen relevant.

Stand van zaken omgevingsvisie

De nieuwe omgevingswet voor de fysieke leefomgeving komt eraan. Daarmee maakt de overheid de regels voor ruimtelijke ontwikkeling makkelijker en wordt er meer ruimte geboden aan lokale initiatieven in de samenleving. Het is de wens om alles wat kan en mag in de fysieke leefomgeving eenvoudiger

en beter te organiseren. Een van de instrumenten van de nieuwe wet is de omgevingsvisie. De gemeenteraad van Altena heeft de ontwerp omgevingsvisie vastgesteld. Deze wordt in 2021 doorontwikkeld.

De omgevingsvisie bevat het strategische beleid voor de leefomgeving, de hoofddoelen van de gemeente. De vraagstukken uit de samenleving zijn het uitgangspunt voor deze nog verder uit te werken visie. Natuurlijk wordt ook de Toekomstvisie Altena hierin meegenomen.

3. Huidige situatie

3.1. Parkeren in Altena

Algemeen

De gemeente Altena bestaat uit eenentwintig kernen met ieder hun eigen identiteit, ruimtelijke ordening en bijhorende parkeerstructuur. Het openbare parkeren vindt over het algemeen plaats in de parkeervakken langs wegen, op parkeerterreinen of op straat.

Inzicht in het gebruik van de beschikbare parkeergelegenheid is beperkt beschikbaar, maar op enkele locaties zijn parkeerdrukmetingen uitgevoerd. Over het algemeen zijn bewoners en ondernemers tevreden over de parkeersituatie. Ook is het over het algemeen niet moeilijk om binnen acceptabele loopafstand een beschikbare parkeerplaats te vinden. Uiteraard zijn er uitzonderingen en locaties waar wel parkeerdruk en -klachten ervaren worden.

Blaauwe zone

Altena kent geen betaald parkeren, wel heeft het centrum van Werkendam een blauwe zone. Op de Lijnbaan, Merwestraat en Hoogstraat mag slechts beperkte tijd geparkeerd worden. Om in de blauwe zone te mogen parkeren is een parkeerschijf nodig waarmee bezoekers twee uur mogen parkeren.

Verkeersborden en blauwe markeringen geven het gebied van de blauwe zone aan. Bewoners komen in aanmerking voor een ontheffing voor het gebruik van de parkeerschijf. Ook is het mogelijk om een ontheffing aan te vragen wanneer het nodig is om tijdelijk langer te parkeren in de blauwe zone.

De blauwe zone geldt op maandag tot en met zaterdag tussen 09.00 en 17.00 uur en op vrijdagavond tussen 17.00 en 21.00 uur.

3.2. Trends en ontwikkelingen

Voor het definiëren van nieuw parkeerbeleid is een aantal (landelijke) trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit van belang. Het gaat daarbij met name over trends die op de lange termijn invloed gaan hebben op parkeren.

Elektrische auto en alternatieve vormen brandstof

Elektrisch rijden is sterk in opmars. Door deze schonere voertuigen vermindert de geluidsoverlast en verbetert de luchtkwaliteit. Ook alternatieve vormen voor brandstof zijn in ontwikkeling, denk onder andere aan waterstof. Door technologische ontwikkelingen worden voertuigen ook steeds slimmer. Dit geldt voor alle vormen van vervoer: vrachtauto's, bussen, treinen, auto's en fietsen. De opkomst van de elektrische auto vraagt om een groter aanbod aan oplaadgelegenheden bij parkeerplaatsen op herkomst- en bestemmingslocaties.

Opkomst e-bike en speed- pedelec

Het gebruik van de fiets zit in de lift. Fietsen is goed voor het milieu, de gezondheid en de bereikbaarheid en is bovendien relatief goedkoop. De fiets is daarmee een handig, flexibel en betaalbaar vervoermiddel. Door de opkomst van de e-bike is er een alternatief ontstaan voor de auto (en bijhorende parkeergelegenheden) en het openbaar vervoer voor verplaatsingsafstanden tot vijftien kilometer. Voor langere afstanden gaat de combinatie fiets-openbaar vervoer de concurrentie met de auto aan. Een groot deel van de openbaar vervoer reizigers gebruikt al een fiets als voor- en natransportmiddel. Dit aandeel gaat naar verwachting groeien. Deze groei vraagt om een groter aanbod aan fietsenstallingen- en kluisen bij haltes en oplaadpunten.

Deelmobiliteit en Mobility as a Service

Het aanbod aan traditioneel openbaar vervoer wordt steeds kleiner, terwijl de vraag naar mobiliteit op maat groter wordt. Dat betekent, zeker in stedelijke gebieden, dat reguliere buslijnen mogelijk verdwijnen ten gunste meer flexibele (taxi-achtige) systemen en slimmere vormen van vraagafhankelijk vervoer. De provincie Noord-Brabant werkt dan ook naar een meer 'inclusief' openbaar vervoer.

In de meer landelijke gebieden en in de kleine kernen, waar het openbaar vervoer onder druk staat, blijft openbaar vervoer, in wellicht aangepaste vorm, nog wel beschikbaar. Dit is belangrijk voor de leefbaarheid en het voorkomen van sociale inclusie van ouderen en mindervalide mensen.

Daarnaast bestaat de trend dat autobezit steeds minder belangrijk wordt. De laatste jaren ontwikkelt het concept deelmobiliteit zich sterk, denk aan deelauto's, deelscooters of deelfietsen. De komende jaren zet deze trend zich door vanuit het stedelijke naar het landelijke gebied. De trend wordt mede ondersteund door de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS). MaaS is een concept waarin mensen binnen één reis gebruik kunnen maken van verschillende modaliteiten binnen één (geld)transactie. MaaS-aanbieders leveren een digitale applicatie waarbinnen de reiziger een reis kan plannen, boeken en betalen via één platform. Bij verstoringen wordt de reis automatisch aangepast. MaaS zorgt ervoor dat reizigers bewuster voor hun reiswijze kiezen en het stimuleert het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit. Op de lange termijn heeft een verminderd autobezit ook invloed op het aantal benodigde parkeerplaatsen.

4. Visie op parkeren

Beïnvloeden, benutten en bouwen

Voor parkeren en parkeeroverlast wil de gemeente Altena sturend en richtinggevend zijn. In eerste instantie zet Altena in op het beïnvloeden van de parkeervraag en daarna op het benutten van de bestaande parkeergelegenheid. Pas wanneer het voorgaande niet werkt kan worden overgegaan op het bouwen van extra parkeerplaatsen. Het uitgangspunt daarbij is dat de gemeente parkeren faciliteert, maar zeker niet meer parkeerplaatsen aanlegt dan noodzakelijk. Voor het parkeren van fietsen wordt meer ruimte geboden. Hiermee draagt Altena uit dat het stimuleren van het fietsgebruik belangrijk is.

Zelfredzaamheid

Het is niet de taak van de gemeente om geschillen tussen burgers onderling op te lossen. De gemeente zet binnen de kaders van kerngericht werken in op zelfredzaamheid, waarbij de burger de eigen verantwoordelijkheden erkent, hiernaar handelt en een ander aanspreekt op ongewenst parkeergedrag.

Parkeren op eigen terrein

Het uitgangspunt is dat parkeren bij kantoren en bedrijven op eigen terrein dient plaats te vinden.

Parkeeroverlast

Voor de aanpak van parkeeroverlast geldt dat de gemeente niet iedere parkeerpiek en ieder moment dat overlast oplevert kan aanpakken. Er moet sprake zijn van aanhoudende klachten en een structureel te hoge gemiddelde parkeerdruk. De benodigde parkeervraag wordt niet gebaseerd op basis van kortdurende piekmomenten. Ten eerste is hiervoor vaak onvoldoende ruimte beschikbaar en ten tweede worden dan parkeerplaatsen gerealiseerd die te beperkt gebruikt worden. De gemeente ambieert een acceptabele verdeling tussen parkeren en andere functies zoals groen, water en spelen. De gemeente wil onnodig autogebruik ontmoedigen.

Behoud dorps karakter

De gemeente kiest voor het handhaven van haar dorps karakter met een aantrekkelijke woonomgeving. In navolging op de ontwerp omgevingsvisie betekent dit dat de gemeente het huidige standpunt handhaaft om terughoudend te zijn met het opofferen van groen voor extra parkeerplaatsen. Sterker nog, bij voorkeur is het andersom.

Bereikbaarheid hulpdiensten

Een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten is een randvoorwaarde bij het bepalen van oplossingsrichtingen voor parkeren. Deze moet altijd gewaarborgd zijn. De doorgang moet voldoende breed zijn. De afmetingen van een brandweerauto zijn hiervoor maatgevend.

5. Parkeerbeleid

5.1. Parkeerklachten- en meldingen

Er is van diverse locaties bekend dat hier met regelmaat overlast wordt ervaren door geparkeerde voertuigen. De gemeente is zich hiervan bewust en wil graag meedenken in oplossingsrichtingen. Het gaat zowel om klachten over parkeerdruk als over parkeergedrag. Op diverse locaties zijn er pieken in de parkeervraag, bijvoorbeeld bij verenigingen, in winkelcentra, in woonwijken en rondom de scholen. Daarnaast is ook foutief parkeergedrag een oorzaak van klachten en meldingen.

Aanpak parkeerklachten

Bij parkeerklachten staat parkeren in woonwijken vaak centraal, nog meer dan in de centra. Het gaat hierbij veelal om bewoners en hun bezoek. Parkeren in woonwijken wordt landelijk steeds meer als een probleem ervaren. In veel plaatsen komt dit doordat wijken bij de inrichting niet berekend zijn op het huidige autobezit. Vaak is het niet eenvoudig om extra parkeercapaciteit te realiseren doordat de ruimte beperkt is. Altena kiest ervoor om eerst te beïnvloeden, dan te benutten en daarna pas te bouwen.

Om vooraf te beoordelen of een parkeerklacht ook daadwerkelijk een probleem is hanteert de gemeente een objectieve toets, zie bijlage 1.

Beïnvloeden van de parkeervraag

Beïnvloedingsmaatregelen zijn erop gericht om het parkeerprobleem te verlichten door in te grijpen in het autobezit en autogebruik. Dit type maatregelen valt uiteen in beïnvloeding van het gedrag door aandacht voor het ontwerp en het bieden van alternatieven. Veel van de oplossingen liggen in een vroege ontwerpfasen en zijn bruikbaar bij nieuwbouwsituaties.

Bepaalde vormen van gedragsbeïnvloeding zijn ook toepasbaar in bestaande situaties, zoals alternatieven voor de eigen auto (deelauto) of alternatieve vervoerswijzen (OV en fiets).

Hierdoor kan de parkeervraag in een woonwijk worden getemperd. Beïnvloedingsmaatregelen lossen vaak niet het gehele parkeerprobleem op, maar leveren wel een structurele bijdrage aan het verminderen of voorkomen van knelpunten.

De gemeente luistert naar en denkt graag mee met haar burgers en wil hen ondersteunen bij het aangaan van het gesprek. Dit kan zijn door ervaringen te delen, kaders mee te geven voor oplossingsrichtingen en/of door het aanleveren van informatie, bijvoorbeeld door de structurele parkeerdruk in beeld te brengen of door het meest recente parkeerdrukonderzoek te delen.

Wanneer ongewenst gedrag de oorzaak is van een parkeerprobleem wordt in eerste instantie ingezet op bewustwording en zelfredzaamheid. Daarna volgt pas handhaving. In overleg met politie en handhaving worden parkeergedragsproblemen besproken en handhavingsprioriteiten vastgesteld. Aansturing van de politie vindt plaats in het driehoeksoverleg en kan zodoende niet door de gemeente worden afgedwongen.

Benutten van het parkeeraanbod

De aanwezige parkeercapaciteit wordt niet altijd optimaal benut. Voertuigen staan bijvoorbeeld zodanig geparkeerd dat de aanwezige capaciteit niet volledig kan worden gebruikt of men parkeert (foutief) voor de deur terwijl er verderop nog plekken vrij zijn. De gemeente zet daarom in op het optimaliseren van bestaande parkeercapaciteit in woonwijken. Dit omvat onder andere het meenemen van parkeerproblemen bij groot onderhoud en herinrichtingprojecten.

Zonder een vorm van parkeerregulering kunnen bewoners echter niet worden gedwongen om op eigen terrein te parkeren. In de basis is de gemeente tegen het gebruiken van parkeergelegenheid op eigen terrein voor andere doeleinden dan autoparkeren - hiermee wordt immers een parkeerprobleem op straat gecreëerd. De mate van benutting van parkeermogelijkheden op eigen terrein is daarom een argument om de parkeercapaciteit in de openbare ruimte wel of niet uit te breiden bij bijvoorbeeld groot onderhoud en herinrichtingprojecten.

Bij knelpunten, waaronder het parkeren van busjes en parkeren bij scholen, worden bewoners gewezen op de eigen verantwoordelijkheid. Stringente handhaving voorkomt dat men parkeert op plaatsen waar dat niet de bedoeling is: hoeken, trottoirs, groenstroken, kruisingen en voor uitritten.

Bouwen van extra parkeercapaciteit

In woonwijken waar de overlast wordt veroorzaakt door eigen bewoners -en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden- is uitbreiding van de parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Binnen bestaande woonwijken is de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen fysiek lastig en duur. Daarom wordt vaak gekeken naar mogelijkheden op maaiveld. Dit mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Zo kiest de gemeente ervoor om speelplaatsen niet op te offeren voor parkeervoorzieningen.

Inzet op handhaving

Handhaving is ook onderdeel van het oplossen van parkeerproblemen. De prioriteit van de politie ligt niet bij handhaving van parkeren. Het uitgangspunt is om de gemeentelijke Boa's in te zetten voor de handhaving van parkeerproblemen.

Data en monitoring parkeren

In navolging op het GVVP zet de gemeente in het kader van dit parkeerbeleid in op monitoring. Bij terugkerende klachten over parkeren gaat de gemeente over tot het uitvoeren van een parkeeronderzoek. Het is nodig om periodiek parkeeronderzoeken op straat uit te voeren in de kernen van Altena om een beeld te krijgen van de parkeerdruk op straat. Deze informatie vormt een belangrijke pijler in de aanpak van klachten en meldingen over parkeren, zie ook bijlage 1. De werkelijke parkeerdruk bepaalt immers objectief of ergens een probleem is of niet.

5.2. Parkeernormen

Actualisatie Nota Parkeernormen

De Notitie Parkeren van uit het GVVP is verouderd. De gemeente heeft dan ook behoefte aan nieuwe parkeernormen. De Nota Parkeernormen geeft duidelijkheid bij het bepalen van de parkeerbehoefte in de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen. In navolging op het klimaatbeleid houdt de Nota Parkeernormen rekening met een aandeel parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen.

De parkeernormen in de Nota Parkeernormen hebben betrekking op nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies, daar waar een omgevingsvergunning, bestemmingsplanwijziging of omgevingsplan noodzakelijk is. Wanneer een aanvraag tot een wijziging binnenkomt, toetst de gemeente of deze past in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Bij deze toetsing wordt naast de ontwerp omgevingsvisie ook gekeken of voldaan wordt aan de parkeereis die bij het bouwplan hoort op basis van de Nota Parkeernormen.

De Nota Parkeernormen is opgenomen in bijlage 2. Daarnaast krijgt het plan voor het gebruiksgemak een zelfstandige status. De parkeernormen voor woningen zijn te vinden in de Nota Parkeernormen. De parkeernormen van de overige functies zijn te vinden in de meeste recente publicatie van parkeerkencijfers van het CROW. Hierbij hanteert de gemeente de volgende classificatie: Rest Bebouwde Kom – Niet Stedelijk – gemiddelde van de bandbreedte. Wanneer het CROW een actualisatie doorvoert op de parkeerkencijfers, beschouwt de gemeente de nieuwste publicatie als leidend (m.u.v. hoofdgroep wonen). De berekende netto parkeercijfers worden naar boven afgerond.

Overgangsregeling

Het parkeerbeleid treedt in werking nadat deze is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en is gepubliceerd. Voor bestaande bouwinitiatieven wordt een overgangsregeling gehanteerd. De oude parkeerkencijfers blijven van toepassing op aanvragen die ontvangen zijn of overeenkomsten die gesloten zijn voor de inwerkingtreding van het parkeerbeleid en de Nota Parkeernormen.

5.3. Fietsparkeren

Fietsgebruik neemt naar verwachting de komende jaren toe en de diversiteit in verschijningsvorm van fietsen is de afgelopen jaren eveneens gestegen. Onder andere door de ontwikkeling van betere en snellere e-bikes die voor een steeds jongere doelgroep aantrekkelijk worden. Maar gebruik stijgt ook door externe ontwikkelingen zoals lease-mogelijkheden voor fietsen. Uitvloeisel daarvan is ook dat er meer vraag komt naar goede en veilige fietsenstallingen.

De meeste woningen beschikken over ruimte op eigen terrein om fietsen te parkeren. Ook het fietsparkeren bij kantoren, bedrijven en scholen dient op eigen terrein opgelost te worden. Het fietsparkeren in de openbare ruimte richt zich dan ook voornamelijk op voldoende gelegenheid bij winkels, horeca, openbaar vervoer en maatschappelijke voorzieningen. Hierbij moeten voldoende goede fietsparkeervoorzieningen zijn, waaronder ook fietskluizen. De Nota Parkeernormen adviseert bij nieuwe ontwikkelingen de Fietsparkeerkencijfers 2019 (CROW) toe te passen. Winkels en horeca realiseren zelf laadunits voor elektrische fietsen wanneer daar behoefte aan is.

5.4. Parkeren elektrische voertuigen

Binnen de gemeente Altena zijn op diverse locaties parkeerplaatsen met laadpalen beschikbaar voor het opladen van elektrische voertuigen. Het gebruik van elektrische en hybride voertuigen ontwikkelt zich snel en vereist laadvoorzieningen. De gemeente is daarom bezig met het opstellen van beleid voor laadpalen. Op het moment van besluitvorming van dit parkeerbeleid waren de beleidskeuzes voor het laadpalenbeleid nog niet duidelijk. Daarom maken deze geen onderdeel uit van dit plan.

5.5. Parkeerregulering

Geen betaald parkeren

Altena kent in de huidige situatie in geen enkele kern betaald parkeren als vorm van parkeerregulering. Betalen voor parkeren is geen gemeentelijk uitgangspunt.

Behoud huidige blauwe zone

Alleen in Werkendam is parkeerregulering toepast met een blauwe zone en deze functioneert goed. De blauwe zone stelt kortparkeerders in staat dicht bij hun bestemming te parkeren. Het doel is om langparkeerders te weren uit het winkelgebied om zodoende meer parkeercapaciteit beschikbaar te stellen voor kortparkerende bezoekers.

Werkendam beschikt over negentig blauwe zone parkeerplaatsen in het centrum. Binnen deze zone zijn ruim twintig ontheffingen afgegeven. Op dit moment werkt de blauwe zone in het centrum van Werkendam nog steeds effectief. Sinds de invoering van de blauwe zone heeft deze bijgedragen aan een betere

bereikbaarheid van de winkelvoorzieningen. Het is mogelijk om een ontheffing aan te vragen voor parkeren in de blauwe zone. De gemeente heeft hiervoor beleidsregels opgesteld, deze functioneren goed en behoeven geen aanpassing. De beleidsregels voor het aanvragen van een ontheffing voor de blauwe zone zijn opgenomen in bijlage 3 van dit parkeerbeleid. Er is op dit moment geen behoefte aan uitbreiding van de blauwe zone in het centrum van Werkendam of aan het realiseren van een blauwe zone in andere kernen.

Een blauwe zone heeft altijd invloed op de omgeving. In de straten rond de blauwe zone zoeken bijvoorbeeld werknemers of bezoekers naar plaatsen waar zij langer dan twee uur kunnen parkeren. Er zijn voldoende langparkeergelegenheden aanwezig op logische locaties. Maar wanneer daar niet of onvoldoende gebruik van wordt gemaakt, kan het voorkomen dat in bepaalde straten rondom de blauwe zone hinder ondervonden wordt van 'vreemdparkerders'. Als bewoners overlast ervaren van wijkvreemd parkeren dan kan uitbreiding van de blauwe zone een oplossing zijn.

Om willekeurig te voorkomen kiest de gemeente Altena ervoor om bij aanhoudende klachten over parkeeroverlast in het gebied rondom de blauwe zone een parkeeronderzoek uit te voeren en daarnaast eventueel een draagvlakonderzoek onder gebruikers uit te zetten. Pas wanneer objectief de parkeeroverlast is vastgesteld en een ruime meerderheid van 75 procent van de gebruikers vóór een blauwe zone is gaat de gemeente over tot uitbreiding van deze.

Parkeren Woudrichem

Woudrichem is een vestingstad aan rivier de Merwede. De stad heeft een klein centrum met historische straatjes- en panden. Bezoekers wordt geadviseerd de auto buiten de vestingwallen te parkeren. Voor bewoners van de vesting Woudrichem is het mogelijk om een ontheffing aan te vragen voor het parkeren voor eigen in- of uitritten.

5.6. Gehandicaptenparkeerplaatsen

Om aanvragen voor individuele- en algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te beoordelen hanteert de gemeente beleidsregels voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Het beleid beschrijft algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Daarnaast komen de procedure en criteria voor het toewijzen en intrekken van individuele gehandicaptenparkeerplaatsen aan bod, evenals het benodigde verkeersonderzoek.

De 'Beleidsregels gehandicaptenparkeerplaatsen Altena' zijn te vinden in bijlage 4. Het beleid functioneert goed en een actualisatie is dan ook niet aan de orde.

5.7. Parkeren bij evenementen

De gemeente heeft de beleidsregel evenementen Altena 2019 vastgesteld. Deze beleidsregel biedt een objectief en instruerend kader voor de belangenafweging ten behoeve van de besluitvorming bij evenementen.

Het doel van dit document is als volgt beschreven: 'Het in het belang van de handhaving van de openbare orde, het voorkomen of beperken van overlast, het behartigen van de verkeersveiligheid en de veiligheid van personen of zaken en het beschermen van de volksgezondheid en het milieu, formuleren van beleidstandpunten inzake de besluitvorming in de zin van artikel 2:25 van de Algemene plaatselijke verordening Altena 2019.'

Uitgangspunt bij evenementen is dat, vooral bij vergunning plichtige evenementen, de organisatie verantwoordelijk is voor een juist en verkeersveilig verloop van het verkeer, het parkeren en de bereikbaarheid van het terrein voor hulpdiensten en doorgang van de openbare weg. De organisatie moet daarbij in een verkeersplan omschrijven wat wanneer nodig is en wie waar verantwoordelijkheid voor draagt.

In de praktijk blijkt dat de opgenomen beleidstandpunten voor verkeer vaak om nadere uitwerking en toelichting vragen, zeker wat parkeren betreft. Evenementen trekken immers bezoekers aan en daarmee extra parkeerders. Door evenementen zijn openbare parkeerplaatsen soms tijdelijk niet bereikbaar en daardoor vindt verschuiving plaats naar de omliggende straten. De gemeente acht het belangrijk dat de organisatie vooraf inzichtelijk maakt wat de huidige parkeerbehoefte is, wat de verwachte toename wordt en waar deze plaats gaat vinden. Door deze informatie vooraf en tijdens het evenement te monitoren is bijsturing bij een volgende keer mogelijk. Hetzelfde geldt voor fietsparkeren. Door fietsparkeren goed te organiseren, stimuleert dit het gebruik van de fiets en komen er minder bezoekers met de auto naar evenementen.

5.8. Parkeren grote voertuigen

Binnen de gemeente wordt het als noodzakelijk ervaren dat het parkeren van grote voertuigen – in het bijzonder vrachtwagens – op wegen in centra en in woonwijken zoveel mogelijk wordt tegengegaan.

Maar ook op industrieterreinen geldt dat parkeren, en daar valt ook parkeren voor grote voertuigen onder, op eigen terrein plaats vindt, zie ook de Nota Parkeernormen.

Het reguleren van het parkeren van grote voertuigen is in basis geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Artikel 5.8.1. Dit artikel beschrijft dat 'het verboden is een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op een door het college aangewezen plaats, waar dit naar zijn oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente'.

Het aanwijzingsbesluit parkeerverbod grote voertuigen Altena 2019 kadert en definieert het gestelde in de APV. Het besluit vermeldt dat de bebouwde kommen van de eenentwintig kernen van de gemeente plaatsen zijn waar het verboden is om voertuigen te parkeren welke, met inbegrip van lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter

Het aanwijzingsbesluit 'Parkeerverbod grote voertuigen Altena 2019' behoeft geen actualisatie en is voor de volledigheid opgenomen in bijlage 6.

5.9. Nieuwe mobiliteit en parkeren

De ontwikkeling van nieuwe vormen van mobiliteit gaat de komende jaren eisen stellen aan het parkeerbeleid van gemeenten. Het tempo van de ontwikkelingen als deelmobiliteit en Mobility as a Service is nog onbekend. Directe consequenties voor het parkeerbeleid zijn dan ook niet inzichtelijk. De gemeente Altena ziet voor nu vooral een faciliterende rol, vooruitlopend op de uitrol van nieuwe mobiliteit.

6. Samenvatting beslispunten

Dit hoofdstuk vat voor de verschillende beleidsthema's de beslispunten samen.

6.1. Visie op parkeren

Parkeervisie Altena

De gemeente Altena zet in op:

- *Beïnvloeden, benutten en bouwen*
Voor parkeren en parkeeroverlast wil de gemeente sturend en richtinggevend zijn. In eerste instantie zet Altena in op het beïnvloeden van de parkeervraag en daarna op het benutten van de bestaande parkeergelegenheid.
- *Taak van de gemeente*
Het is niet de taak van de gemeente om geschillen tussen burgers onderling op te lossen. De gemeente zet binnen de kaders van kerngericht werken in op zelfredzaamheid, waarbij de burger de eigen verantwoordelijkheden erkent, hiernaar handelt en een ander aanspreekt op ongewenst parkeergedrag.
- *Parkeren op eigen terrein*
Het uitgangspunt is dat parkeren bij kantoren en bedrijven op eigen terrein dient plaats te vinden.
- *Parkeeroverlast*
Voor de aanpak van parkeeroverlast geldt dat de gemeente niet iedere parkeerpiek en ieder moment dat overlast oplevert kan aanpakken. Er moet sprake zijn van aanhoudende klachten en structureel te hoge gemiddelde parkeerdruk over een langere periode. De benodigde parkeervraag wordt niet gebaseerd op basis van kortdurende piekmomenten. De gemeente wil een acceptabele verdeling is tussen parkeren en andere functies zoals groen, water en spelen. De gemeente wil geen onnodig autogebruik stimuleren.
- *Behoud dorps karakter*
De gemeente kiest voor het handhaven van haar dorps karakter met een aantrekkelijke woonomgeving. In navolging op het gestelde in het GVVP van Heusden en Altena betekent dit dat de gemeente het huidige standpunt handhaaft om terughoudend te zijn met het opofferen van groen voor extra parkeerplaatsen. Sterker nog, bij voorkeur is het andersom.
- *Bereikbaarheid hulpdiensten*
Een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten in woongebieden is een randvoorwaarde bij het bepalen van oplossingsrichtingen voor parkeren. Deze moet altijd gewaarborgd zijn. De doorgang moet voldoende breed zijn. De afmetingen van een brandweerauto zijn hiervoor maatgevend.

6.2. Parkeerbeleid

Bovenstaande visie vertaalt zich in beleid voor de diverse parkeerbeleidsthema's:

Parkeerklachten en meldingen

Om te beoordelen of een parkeerklacht ook daadwerkelijk een probleem is, hanteert de gemeente een objectieve toets, zie bijlage 1. Bij het oplossen van een parkeerprobleem wordt in eerste instantie ingezet

op beïnvloeding van de parkeervraag, daarna op benutten van het parkeeraanbod en daarna pas op het bouwen van extra parkeercapaciteit.

Parkeernormen

De gemeente stelt een nieuwe Nota Parkeernormen vast, zie bijlage 2. De Nota parkeernormen geeft duidelijkheid bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen. Deze bijlage maakt onderdeel uit van het parkeerbeleid maar heeft een zelfstandige status.

Fietsparkeren

Het fietsparkeren in de openbare ruimte richt zich voornamelijk op voldoende gelegenheid bij openbaar vervoer (HUBS), onderwijsinstellingen, sportvoorzieningen, winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Hierbij moeten goede fietsparkeervoorzieningen zijn. De Nota Parkeernormen adviseert bij nieuwe ontwikkelingen de Fietsparkeerkcijfers 2019 (CROW) toe te passen.

Parkeren elektrische voertuigen

Het gebruik van elektrische en hybride voertuigen ontwikkelt zich snel en vereist laadvoorzieningen. De gemeente Altena is daarom bezig met het opstellen van beleid voor laadpalen. Op het moment van besluitvorming van dit parkeerbeleid waren de beleidskeuzes voor het laadpalenbeleid nog niet duidelijk, daarom zijn er geen beslispunten voor dit thema.

Parkeerregulering

De gemeente Altena kiest voor behoud van bestaande beleidsregels voor ontheffingen in de blauwe zone (bijlage 3). Om willekeur te voorkomen kiest de gemeente Altena ervoor om bij aanhoudende klachten over parkeeroverlast in het gebied rondom de blauwe zone een parkeeronderzoek uit te voeren en daarnaast eventueel een draagvlakonderzoek onder gebruikers uit te zetten. Pas wanneer objectief de parkeeroverlast is vastgesteld en een ruime meerderheid van 75 procent van de gebruikers vóór een blauwe zone is gaat de gemeente over tot uitbreiding van deze.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente Altena kiest voor behoud van de bestaande beleidsregels voor gehandicaptenparkeerplaatsen, zie bijlage 4.

Parkeren grote voertuigen

De gemeente Altena kiest voor behoud van het bestaande aanwijzingsbesluit voor het parkeren van grote voertuigen, zie bijlage 6.

Bijlagen

Bijlage 1: Objectieve toets parkeerklachten

Bijlage 1 Objectieve toets parkeerklachten

Toets klachten en meldingen parkeren

Het komt regelmatig voor dat door bewoners melding wordt gemaakt over de parkeersituatie of -druk. Zoals beschreven in het parkeerbeleid kiest Altena ervoor om parkeerklachten eerst op te lossen door beïnvloeding, daarna door benutting en daarna pas door het bouwen van nieuwe parkeercapaciteit. Voordat over gegaan wordt tot het oplossen van de klacht is het eerst nodig om te beoordelen of er objectief sprake is van een probleem. Voor de toetsing van dergelijke klachten en meldingen is een beoordelingssystematiek opgesteld. Dit biedt een hulpmiddel om vraagstukken eenduidig te kunnen benaderen en beantwoorden.

Melding

Meldingen over parkeren kunnen op de reguliere wijze worden doorgegeven aan de gemeente, namelijk:

- Per e-mail
- Via het hiervoor bestemde meldingsformulier op de website van de gemeente
- Telefonisch via 0183 - 51 61 00
- Mondeling aan de balie van het gemeentehuis
- Per brief

Beoordeling

Wanneer een klacht over parkeren binnenkomt moet eerst de aard van de klacht worden vastgesteld. Een klacht over foutief parkeren kan worden veroorzaakt door ongewenst parkeergedrag of door een hoge parkeerdruk, maar ook vaak door een combinatie van beiden.

Bij parkeerklachten vindt eerst een toets plaats of de klacht of melding op waarheid berust, daarna wordt verder gedacht over mogelijke oplossingsrichtingen.

Het vaststellen van de aard van de klacht vindt op een aantal manieren plaats:

- Door een eigen inschatting van de verkeerskundige;
- Door overleg te voeren met betrokkenen (en omgeving);
- In overleg met de BOA of politie.

Daarnaast wordt onderstaande beoordelingssystematiek gebruikt om klachten over een hoge parkeerdruk te objectiveren. Deze objectivering van de klacht dient als onderlegger om samen met de omgeving een oplossing te bepalen.

Objectieve toets parkeerklachten hoge parkeerdruk

- Begrens de omgeving van de klacht. Daarvoor worden de acceptabele loopafstanden van het CROW gebruikt. Deze zijn per hoofdfunctie:
 - o Wonen: 100 meter ((100-250 meter voor bezoekers)
 - o Winkelen: 200-600 meter
 - o Werken: 200-800 meter
 - o Ontspanning: 100-600 meter
 - o Gezondheidszorg: 100 meter
 - o Onderwijs: 100 meter
- Bepaal, binnen de omgeving met de acceptabele loopafstand, de gemiddelde bezettingsgraad aan de hand van het laatste parkeerdrukonderzoek.
- Voer extra parkeertellingen uit wanneer niet de juiste gegevens beschikbaar zijn. Er kunnen klachten zijn over aanhoudende hoge parkeerdruk of over een hoge parkeerdruk voor bewoners-parkeren. Het bewonersparkeren is vaak in de late avond of nacht. Werk gerelateerde problemen doen zich vaak overdag voor. De meetmomenten worden afgestemd op de klacht en het onderzoeksgebied. De metingen worden bij voorkeur over meerdere dagen verspreid om pieken of calamiteiten uit te sluiten. Uitgangspunt is dat het moment waarop de klacht zich voordoet, wordt meegenomen in het veldwerkonderzoek.
- De parkeerklacht is gegrond wanneer de parkeerdruk binnen het zoekgebied aantoonbaar hoog is. In de centra wordt een maximale parkeerdruk van 90% geaccepteerd, in woonwijken is een hogere parkeerdruk acceptabel, daar ligt de grens op 95%.

Als er sprake is van een objectief parkeerprobleem, al dan niet in combinatie met foutief parkeergedrag, dient naar een integrale oplossing te worden gezocht. Vaak zit de oplossing niet in het aanleggen van parkeervakken, dus breder kijken is wenselijk. In ieder geval komen maatregelen met de omgeving tot stand en is het vertrekpunt dat groen en speelgelegenheden niet worden gesaneerd, ook als dat betekent dat melder niet tegemoet wordt gekomen. Per geval wordt naar de best passende oplossing gezocht. Hierbij zet de gemeente eerst in op beïnvloeden, daarna benutten en pas als laatste op bouwen. De

gemeente zoekt naar een breed gedragen oplossing voor de parkeerdruk. Daarbij hecht de gemeente waarde aan afstemming met de omgeving: burgerparticipatie is belangrijk.