

Kadernota Parkeren 2023-2027 Gemeente Halderberge

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

De openbare ruimte is de ruimte die voor iedereen toegankelijk, veilig en aantrekkelijk moet zijn. Parkeren is daar een onderdeel van. De gemeente Halderberge moet goed bereikbaar zijn voor haar inwoners en bezoekers. Daarnaast wordt er een goede balans gezocht tussen ruimte voor parkeren en de overige eisen die gesteld worden aan de inrichting van de openbare ruimte.

Het vigerend parkeerbeleid tot op dit moment is de Kadernota Parkeren 2017-2021. Deze is in 2017 vastgesteld aan de hand van de toen meest recente parkeernormen van het CROW (CROW is het kenniscentrum verkeer en vervoer). Sinds 2016 heeft het CROW nieuwe, geactualiseerde parkeernormen gepubliceerd. Deze actualisatie van de parkeernormen zal worden toegepast bij de beoordeling van de bestaande parkeernormen. Daarbij geldt dat de parkeernormen van het CROW een bandbreedte kennen van een minimale en maximale parkeernorm. De Kadernota Parkeren 2023-2027 is opgesteld op basis van een gemiddelde parkeernorm. Het autobezit is in de laatste jaren gestegen, vooral tijdens de coronaperiode 2020-2022 toen het gebruik van het openbaar vervoer veel lager was en men de keuze voor verplaatsen met eigen vervoer heeft gemaakt. Deze trend is meegenomen in de beoordeling van de parkeernormen.

Doelstelling

Doel van deze geüpdatete Kadernota Parkeren is parkeren de aandacht geven die het verdient binnen het kader van de openbare ruimte. 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

De Kadernota 2023-2027 is opgesteld volgens de 3x3x3 methode. Die bestaat uit de volgende onderdelen:

- drie pijlers van doelgroepen;
- drie fasen;
- drie rondes van 'gemeentebrede' communicatie.

De drie doelgroepen bestaan uit bijzondere belangen doelgroepen (bijvoorbeeld ondernemersverenigingen, VVN Halderberge en maatschappelijke organisaties), gemeentebrede doelgroepen (zijnde inwoners en bedrijven), en de politieke doelgroep (zijnde raadsleden en betrokken wethouders).

De drie fasen bestaan uit een inventarisatiefase waarin informatie is ingewonnen bij alle betrokken doelgroepen, een analysefase waarin de aandachtspunten uit de inventarisatiefase en beschikbare literatuur over parkeren zijn geanalyseerd en een beleidsformuleringsfase waarin dit document is opgesteld alsmede een uitvoeringsprogramma.

De drie rondes van communicatie bestaan uit een online peiling onder alle inwoners van de gemeente Halderberge, interactieve raadpleegsessies met ambtenaren, professionals en de politiek en een afrondende terugkoppeling naar alle partijen.

1.3 Criteria Kadernota Parkeren 2023-2027

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.
- De parkeernota sluit aan op de Mobiliteitsvisie 2023-2027.
- 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 2023-2027. Na verloop van tijd wordt bezien of het parkeerbeleid nog functioneel en actueel genoeg is.
- Indien tijdens de looptijd van de kadernota nieuwe landelijke parkeerkcijfers 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 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 2023-2027

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 verschillende gebieden nog volop in ontwikkeling. Dit zijn onder andere verschillende projecten in het centrum van Oudenbosch waaronder het herontwikkelen van het religieus erfgoed, de verdere ontwikkeling rond de Sint Janstraat in Hoeven, de aanpassingen rond de Markt in Oud Gastel en de komst van een supermarkt in Bosschenhoofd.

Algemeen in Nederland speelt dat er een grote bouwopgave van woningen is. Dat heeft ook zijn weerslag in de gemeente Halderberge. Zo zijn er verschillende, nu al nieuwe, wooninitiatieven in de kernen en staan er diverse grotere woningbouwopgaven op de rol. Dit zorgt automatisch weer voor uitdagingen wat betreft parkeren.

In 2020 heeft het CBS de meest recente cijfers voor autobezit gepubliceerd. Het landelijke gemiddelde is 1,0 auto per huishouden. In de gemeente Halderberge is dat 1,2 auto's per huishouden (bron: CBS). Daarmee ligt het autobezit in de gemeente Halderberge hoger dan het landelijk gemiddelde.

Deze cijfers zijn vastgesteld op 1 januari 2020, voor de uitbraak van de corona-crisis. Tijdens de corona-crisis is een trend te zien dat men minder het openbaar vervoer ging gebruiken en er meer gekozen werd voor eigen vervoer, vaak in de vorm van een auto. De autoverkoop steeg dan ook tijdens de eerste lockdown in 2020. Nu er geen sprake meer is van beperkende maatregelen, is te zien dat het openbaar vervoer qua aantal reizigers niet meer terug is gekomen op niveau van voor 2020. Daarnaast komt naar voren in de verschillende parkeeronderzoeken die in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd in de gemeente Halderberge dat de parkeerdruk vooral 's nachts in woonwijken hoger ligt dan voor 2020.

Als gevolg van de lagere bezetting van het openbaar vervoer, is een frequent netwerk van bewegingen in het openbaar vervoer minder rendabel geworden. Daarom gaat er op dit moment eerder afgeschaald dan opgeschaald worden in het openbaar vervoer. Dit heeft vooral gevolgen voor de minder stedelijke regio's waar de openbaar vervoer verbindingen al minder frequent waren. Gevolg hiervan is dat voor de inwoners van deze regio's, waaronder ook de gemeente Halderberge valt, lastiger wordt om het openbaar vervoer als vervoersoptie te gebruiken en men meer aangewezen is op de auto.

Daartegenover staat een landelijke trend waarin de wens is om het autobezit te verminderen en nieuwe woonwijken door middel van mobiliteitsmanagement daarop in te richten met als doel ook meer ruimte te maken voor een groene leefomgeving. Als alternatief wordt daarbij gekeken naar de mogelijkheden van deelauto's en Mobility as a Service (MAAS).

Het toepassen van deelauto's wordt op diverse plaatsen in Nederland ingezet. Vanuit diverse studies blijkt dit tot een lager autobezit te leiden. De resultaten hierbij verschillen sterk, in de meest positieve scenario's vervangt 1 deelauto 12 auto's. Gezien de situatie in Halderberge, de auto-afhankelijkheid, ligging en het verminderde OV-aanbod is de verwachting dat deze aantallen hier niet gehaald worden. Kort gezegd is MaaS een andere wijze van omgaan met mobiliteit. In plaats van dat de gebruiker zelf een transportmiddel heeft maakt hij gebruik van een app. In deze app staat de gebruiker centraal. Op basis van de reisvraag van de gebruiker krijgt deze een advies voor de reis. Dit kan bijvoorbeeld met deelfiets – OV – deelauto zijn. Hierbij maakt de gebruiker primair gebruik van transportmiddelen van

andere (commerciële) partijen. Hierdoor kan de vraag naar parkeerruimte voor particulieren afnemen omdat het autobezit afneemt. De verwachting is dat ontwikkelingen rondom MaaS in het begin vooral in stedelijk gebied gaan plaatsvinden.

Een laatste trend om hier te benoemen is de doorgaande opmars van het elektrisch vervoer. Dit biedt kansen op een duurzaam parkeerbeleid, omdat elektrisch vervoer beter is voor het milieu. De gemeente Halderberge gaat in 2024 een vernieuwd beleid laadpalen opstellen waarbij de beleidsregels voor elektrische laden worden opgesteld en een actiekaart laadpalen wordt opgesteld. Een verdere toelichting over elektrisch laden zijn opgenomen in deze nota in hoofdstuk 7. Een verdere toelichting over het nieuw op te stellen laadpalenbeleid is terug te vinden in de Mobiliteitsvisie 2023-2027.

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.

De basisvisie is samengevat in de volgende onderwerpen.

Parkeernormen

De landelijke parkeernormen zijn in de afgelopen jaren bijgesteld. In deze nota wordt op basis van de nieuwe parkeerkcijfers van het CROW de huidige parkeernormen tegen het licht gehouden. 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 vooral oudere woonwijken wordt als gevolg van het toenemend autobezit steeds lastiger. In het bestuursakkoord wordt dit onderschreven. Er zal gekeken worden naar mogelijke oplossingen. 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). Daarnaast gaat de gemeente met de scholen om tafel om verkeersprotocollen op te stellen voor het halen en brengen van de kinderen.

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.

Parkeerregulering

De afgelopen jaren zijn er enkele parkeerreguleringszones in de vorm van parkeerschijfzones ingericht. In deze kadernota wordt ook gekeken naar behoud, vermindering of vergroting van deze zones. Handhaving is daarbij cruciaal.

Hoofdstuk 3 Parkeernormen

3.1 Inleiding

In de Kadernota Parkeren zijn parkeernormen opgenomen. Sinds het opstellen van de Kadernota Parkeren in 2017 zijn de landelijke kencijfers van CROW geüpdatet (CROW publicatie 381, 2018). In de nieuwe publicatie wordt zoals in vorige publicaties een onder- en een bovengrens aangegeven. Ook worden er gradaties van stedelijkheid van gemeenten weergegeven. Deze gradaties zijn gebaseerd op de dichtheid van adressen per vierkante kilometer. De gemeente Halderberge valt onder de categorie 'weinig stedelijk' (CBS, 2020). Zoals eerder aangegeven is het autobezit binnen de gemeente Halderberge boven het landelijk gemiddelde en door verschillende eerder genoemde factoren is het niet ondenkbaar dat het autobezit in de gemeente verder zal gaan stijgen.

In bijlage 1 zijn de parkeernormen opgenomen die van toepassing zullen zijn na vaststelling van deze nota. Bij het herbepalen van deze normen is gekeken naar de landelijke kencijfers die een bandbreedte aangeven. Vaak is gekozen om aan de bovenkant van deze bandbreedte te blijven. Daarnaast is praktisch gekeken naar de normen voor de verschillende deelgebieden (centrum, schil en rest) waarin de gemeente is ingedeeld. Ook is naar de invulling van de verschillende deelgebieden zelf gekeken. De indeling van de deelgebieden is terug te vinden in bijlage 2 en wordt verder toegelicht in paragraaf 3.2. Ten slotte is op basis van de landelijke kencijfers gekeken of de eenheden of functies waarin parkeernormen worden berekend (bijv. per woning of per 100m² BVO of verschillende vormen van wonen) nog up to date zijn of aangepast moeten worden.

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 en 2 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 dus 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.

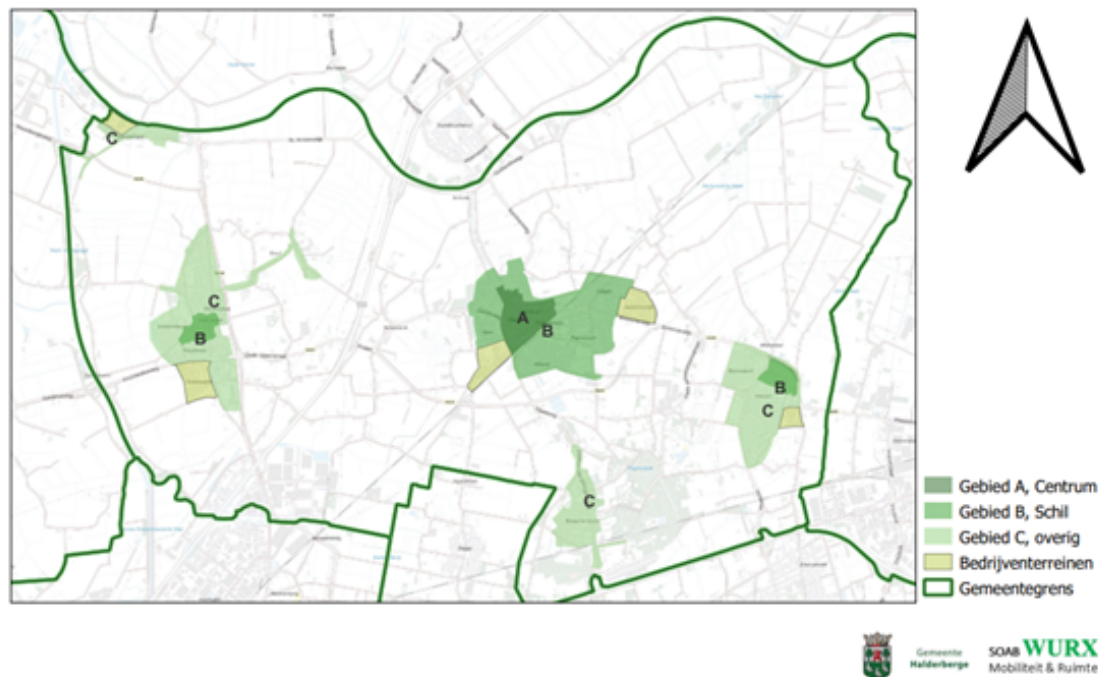
Functionies in een centrumgebied hebben een lagere parkeervraag dan functionies op andere locaties in de kom. Dit komt doordat er alternatieve vervoerswijzen voor de auto aanwezig zijn (fiets- en openbaar vervoer). Naarmate een locatie verder van een centrumgebied is gelegen neemt het aanbod en de kwaliteit van de alternatieven af en neemt daarmee de behoefte aan parkeervoorzieningen toe. Dit 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. Voor het centrumgebied van Oudenbosch geldt dat duidelijk de aanwezigheid van alternatieve vervoerswijzen (trein, HOV-buslijn) de parkeervraag vermindert. Voor het centrumgebied van Oudenbosch geldt dat een substantieel aantal bezoekers van het centrumgebied met een ander vervoermiddel dan de auto kan komen. De mate van openbaar vervoer aanbod is voor de stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk) ruim bovengemiddeld vanwege de aanwezigheid van HOV in de vorm van een busverbinding en een treinstation. Dat geldt in mindere mate voor de rest van de bebouwde kom van Oudenbosch. En hetzelfde geldt eveneens voor het centrum van Hoeven, waar alleen een HOV-busverbinding is gelegen en dus geen treinverbinding. Vandaar dat deze twee gebieden apart benoemd zijn van het centrum van Oudenbosch en de rest van de gemeente. In de parkeernormering wordt daarom uitgegaan van de volgende driedeling in parkeernormen:

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

Indeling gebieden parkeernormen



Figuur 3.1: gebiedsindeling parkeernormering; bron ondergrond: PDOK

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

De bedoeling is dat het paraplubestemmingsplan halverwege 2023 wordt vastgesteld. Als dit plan in werking is getreden, dan gaat deze Kadernota Parkeren gelden voor alle bestaande bestemmingsplannen. In nieuwe bestemmingsplannen moet dan wel verwezen worden naar deze kadernota of naar de regeling in het paraplubestemmingsplan. In speciale gevallen kan in bestemmingsplannen worden afgeweken van de vastgestelde parkeernormering; alleen de gemeenteraad en het college kunnen hiertoe beslissen. Dit zijn die uitzonderlijke gevallen die verpaupering tegengaan of een herontwikkeling.

Gebruik parkeergarages

Wanneer bij nieuwe woningen een parkeergarage of niet-openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd op grond die van de gemeente wordt aangekocht, moet door de bewoners een overeenkomst ondertekend worden dat de aangewezen parkeerplaatsen afgenomen worden.

Hiermee willen we voorkomen 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). Er zijn echter weinig handvatten om het gebruik van parkeergarages af te dwingen. Dit zou gedaan kunnen worden door het instellen van parkeerregulering rond parkeergarages in de vorm van vergunningparkeren. Deze vorm van parkeerregulering is echter, mede vanwege de weinig stedelijke categorie van de gemeente Halderberge, niet wenselijk. Het instellen van een parkeerschijfzone (blauwe zone) is een andere optie. Deze worden op enkele locaties in de gemeente wél toegepast. Deze regeling wordt verder toegelicht in hoofdstuk 6.

3.4 Toepassing van de parkeernormen

Naar verwachting zal per 1 januari 2024 de nieuwe Omgevingswet in werking treden. Het doel van deze wet is dat het gemakkelijker wordt om verschillende deelbelangen van de fysieke leefomgeving, zoals natuur, mobiliteit en cultureel erfgoed, beter op elkaar af te stemmen. Kortom, besluiten over de leefomgeving moeten integraal bekeken en genomen worden. Het toepassen van de parkeernormen is daar een onderdeel van.

Daarom moeten bij het toepassen van de parkeernormen de relevante afdelingen binnen de gemeente nauwkeurig samen werken. Uitgangspunt is een uniforme en effectieve toepassing van de normen zodat richting initiatiefnemers een eenduidig en helder kader wordt gegeven. 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 en 2. Het principe geldt dat minimaal aan de parkeernorm voldaan moet worden.

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.

Ten slotte is de elektrische auto bezig met een opmars. Dit is een ontwikkeling die meegenomen dient te worden in het bepalen van de parkeervraag. De beleidsregels voor de aanleg van elektrische laadpalen binnen nieuwe ontwikkelingen worden bepaald in de nieuwe visie laadpalen die is toegelicht in de Mobiliteitsvisie 2023-2027.

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 verkaptte 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

Berekenings-

Opmerking

	aantal	aantal	
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 bezoekersnorm per soort woning is opgenomen in bijlage 1. 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
Ontspanning incl. horeca	300 meter
Gezondheidszorg	100 meter

Tabel 3.3: Acceptabele loopafstanden (bron: CROW publicatie 381)

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. Ten slotte moet er toegevoegd worden dat er bij het opstellen van een parkeerbalans niet alleen gekeken moet worden naar een recente inventarisatie van het parkeeraanbod, maar ook naar mogelijke andere initiatieven die binnen hetzelfde gebied rond de ontwikkeling spelen. Zo wordt voorkomen dat dezelfde vrije parkeerplaats(en) aan meerdere initiatieven worden toegewezen. In het geval van meerdere ontwikkelingen in hetzelfde gebied is aan het college de keuze om te bepalen welke ontwikkeling wenselijk is.

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 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 (tot maximaal 90% bezettingsgraad) 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 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 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.

3.6 Vrijstelling kleine ontwikkelingen

In de Parkeervisie Centrum Oudenbosch uit 2020 is een vrijstelling voor kleine ontwikkelingen toegevoegd voor het centrum van Oudenbosch. Bij de toetsing van kleine ontwikkelingen is voldoen aan de parkeervraag voor initiatiefnemers namelijk vaak een uitdaging. Kleine initiatieven stranden op de opgelegde parkeereis. Juist deze kleine initiatieven kunnen bijdragen aan invulling van lege panden in de gemeente. Voor deze initiatieven is in deze paragraaf een vrijstelling verder uitgewerkt.

Definitie kleine ontwikkeling

Een kleine ontwikkeling is een ontwikkeling die maximaal twee parkeerplaatsen nodig heeft. Voor deze ontwikkelingen gelden, met het vaststellen van de parkeervisie, de volgende voorwaarden:

- Er is maximaal één initiatiefnemer per ontwikkeling
- Het betreft een herontwikkeling of herbestemming van een pand
- Het betreft een huis gebonden beroep of omvorming naar wonen
- Het initiatief vraagt maximaal 2 parkeerplaatsen.

Om deze kleine ontwikkelingen versneld doorgang te laten vinden krijgen deze ontwikkelingen een vrijstelling van de parkeerplaatsen. Het initiatief vraagt maximaal twee parkeerplaatsen. Daarbij geldt de volgende aanvullende voorwaarde:

- Kortingen of vrijstellingen van parkeren kunnen niet worden gestapeld

Nu geldt deze regeling alleen binnen het plangebied van het centrum van Oudenbosch. Omdat de regeling succesvol is, zal de vrijstelling ook gaan gelden voor de rest van de kernen van de gemeente.

Hoofdstuk 4 Parkeren in woonwijken

In de laatste jaren is het aantal personenauto's per 1000 inwoners toegenomen. Bij de vaststelling van de vorige parkeernota in 2016 waren er gemiddeld 478 auto's per 1000 inwoners. In 2022 is dat 508 auto's per 1000 inwoners (bron: CBS). 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.

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 90% 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.

Prioriteitenlocaties

Als onderdeel van de participatie is een online peiling gehouden onder alle bewoners van de gemeente onder andere om in beeld te krijgen waar de parkeerproblemen nu al spelen. Daarnaast is ook gekeken naar de binnengekomen meldingen wat betreft parkeren en verkeer. Daaruit zijn de volgende locaties gekomen waar de gemeente extra prioriteit wil leggen voor het oplossen van parkeerproblemen:

- Omgeving Arnoutlaan en Julianalaan Hoeven
- Spui Oudenbosch
- Westzijde Pagnevaart Oudenbosch
- Kom Noord Oudenbosch
- Prinsessenbuurt Oud Gastel
- Stampersgat kern oost

Op deze locaties gaat de gemeente specifiek kijken naar hoe de parkeerproblemen op te lossen zijn. Daarbij wordt ook gekeken hoe er meegelift kan worden met al bestaande plannen, het zogenaamde werk-met-werk maken.

Parkeeronderzoek

Om goed in beeld te krijgen waar er nog meer parkeerproblemen zijn dan de genoemde prioriteitenlocaties, is in de Mobiliteitsvisie 2023-2027 budget opgenomen voor een gemeentebreed nachtelijk parkeerdrukonderzoek. In dit onderzoek wordt in alle kernen de parkeerdruk per straat(deel) opgesteld. Dat biedt niet alleen een handvat voor het bepalen van de parkeerdruk in een gebied, maar ook een houvast voor de behandeling van klachten over de parkeerdruk.

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 90% wordt niet als een probleem gezien, ook wanneer in één woonstraat de parkeerdruk meer dan 90% is, en de straten er omheen minder.

Op te stellen 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 verblijft en dit ten koste gaat van de kwaliteit van de leefomgeving.

In de komende planperiode is dan ook het doel om tot een aanpak te komen die integraal toegepast kan worden in de hele gemeente Halderberge. Dit betreft een aanpak die reactief gebruikt kan worden op basis van klachten van bewoners, maar ook pro-actief als uit onderzoek blijkt dat er een parkeerprobleem zich voordoet in een buurt. De buurtgerichte aanpak kan een scala aan maatregelen omvatten alsmede een toets om te bepalen welke maatregel gekozen dient te worden. Door toepassing daarvan kan de gemeente parkeersituaties, waarin sprake is van een te hoge parkeerdruk/parkeeroverlast, eenduidig en op een voor de burger en bedrijven heldere manier toetsen en afhandelen.

Kaders toe te passen aanpak

Het omschrijven van het knelpunt en zoeken naar oplossingen gaat volgens een aanpak kader, het zogenaamde PODO kader. 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?

Naast dit kader wordt er ook gekeken naar hoe er werk met werk gemaakt kan worden. Dit is tweeledig. Aan de ene kant kan het oplossen van een knelpuntlocatie door middel van een fysieke aanpassing meeliften met al geplande werkzaamheden. Aan de andere zijde kunnen al ingeplande werkzaamheden in een gebied een trigger zijn om de parkeersituatie in het gebied aan te pakken.

Uitvoering

In het uitvoeringsplan zijn de voornoemde zaken als volgt meegenomen:

1. **Aanpak prioriteitenlocaties:** hierbij wordt een apart budget opgesteld voor het aanpakken van de grootste prioriteitenlocaties. Een gedeelte van de locaties kan ook via het werk-met-werk budget aangepakt worden

2. Parkeeronderzoek: hiervoor is in het uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie 2023-2027 reeds budget voor opgenomen uit te voeren in 2024.
3. Op te stellen aanpak: hiervoor is in het uitvoeringsprogramma van deze Parkeernota 2023-2027 budget voor opgenomen. Dit traject kan parallel lopen aan het uit te voeren parkeeronderzoek
4. Uitvoeren maatregelen: hiervoor is een pm budget opgenomen afhankelijk van de uitkomsten van het parkeeronderzoek.
5. Werk met werk: er wordt een vast bedrag per jaar gereserveerd voor het meeliften met bestaande werkzaamheden zodat waar werk met werk gemaakt kan worden deze kans met beide handen aangepakt wordt.

Hoofdstuk 5 Parkeren bij scholen

Het parkeren bij scholen is een thema dat steeds weer terugkomt 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. Dit wil de gemeente onder andere doen door middel van het opstellen van Verkeers- en parkeerprotocollen bij de verschillende scholen. In dit Verkeers- en parkeerprotocol worden door de gemeente samen met de school en politie/handhaving gedragsafspraken gemaakt over het veilig laten verlopen van het halen en brengen vooral voor de lopende en fietsende kinderen. Ook wil de gemeente ouders/verzorgers 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.

Verkeers- en parkeerprotocol

De gemeente Halderberge is sinds een aantal jaren in het kader van het Doeslief Halderberge project gestart met het opstellen van een Verkeers- en parkeerprotocol voor verschillende basisscholen in Hoeven, Oud Gastel en Oudenbosch. Het doel is nu om op elke (basis)school een Verkeers- en parkeerprotocol op te stellen.

Een Verkeers- en parkeerprotocol is een document waarin gedragsregels staan opgesteld waar ouders/verzorgers aan moeten voldoen tijdens het halen en brengen van de kinderen. Deze gedragsregels omvatten bijvoorbeeld locaties waar niet meer geparkeerd mag worden, alternatieve parkeerlocaties op korte loopafstand van de school en gewenste routes van en naar de school voor autoverkeer en soms ook fietsverkeer. Het doel van het Verkeers- en parkeerprotocol is een veilige schoolomgeving creëren voor de lopende en fietsende kinderen. Het Verkeers- en parkeerprotocol wordt opgesteld in samenspraak met de desbetreffende school en de politie (wijkagent) dan wel handhaving. Het Verkeers- en parkeerprotocol wordt een integraal onderdeel van een schoolbeleid waardoor de gedragsregels langzaam ingeburgerd zullen raken bij ouders/verzorgers. Het Verkeersprotocol is een document dat inzet op gedragsverandering zonder het aanbrengen van fysieke maatregelen rond de school. Echter behoren fysieke maatregelen als aanvulling en/of versterking van de gedragsregels uit het Verkeers- en parkeerprotocol tot de mogelijkheden.

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.

Fysieke maatregelen

Zoals in de paragraaf over het Verkeers- en parkeerprotocol is aangegeven, zal er door de gemeente ten eerste worden ingezet op het stimuleren van het juiste gedrag. Vaak is met gedragsverandering het merendeel van de problematiek op te lossen. Als laatste redmiddel kan nog gekeken worden naar fysieke maatregelen rond de school in de vorm van het instellen van een parkeer- stopverbod, het aanpassen van oversteeklocaties en snelheid beperkende maatregelen.

Bepalen aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen (nieuwe schoollocaties)

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

	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 en andere locaties zoals rond bedrijventerreinen of bedrijfslocaties kan regulering een oplossing zijn voor een te hoge parkeerdruk, waardoor de winkels/bedrijven minder goed bereikbaar zijn per auto of dat er niet voor de winkel of het bedrijf 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.

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 dit moment is een parkeerschijfzone van kracht op het Raadshuisplein in Hoeven, het Dr Huysmansplantsoen en op de Kade in Oudenbosch. Iedere twee jaar wordt het functioneren van deze blauwe zones getoetst door middel van verschillende parkeerduuronderzoeken in de centra van de kernen van Oudenbosch, Hoeven en Oud Gastel. Het parkeerduuronderzoek is opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie 2023-2027. In deze monitoring wordt gekeken naar de werking van de blauwe zone, de wenselijkheid om de huidige blauwe zones te behouden dan wel te vergroten of verkleinen en mogelijke locaties voor nieuwe blauwe zones.

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 parkeeronthefing aan te vragen en voor bezoekers van bewoners kan vrijstelling of korting worden gegeven door middel van bezoekerskaarten.

In de laatste publicatie van het CROW wat betreft parkeren (CROW publicatie 381) is opgenomen dat betaald parkeren in een weinig stedelijke gemeente ongewenst is. Ook is er geen aanleiding of wens om betaald parkeren in te voeren in de gemeente Halderberge.

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.

In de laatste publicatie van het CROW wat betreft parkeren (CROW publicatie 381) is opgenomen dat vergunninghoudersparkeren in een weinig stedelijke gemeente ongewenst is. Op dit moment is het geen wens van de gemeente Halderberge om vergunninghoudersparkeren in te voeren.

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 dat er 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 vogelvucht genomen. De laatste verkoopcijfers laten zien dat van alle verkochte nieuwe fietsen 52% een elektrische fiets is (Bron: Bovag, 2021).

Ook het aandeel elektrische personenauto's blijft toenemen. De rijksoverheid heeft met een enorme financiële impuls de afgelopen jaren de aanschaf en het gebruik van elektrische auto's bevorderd. Dit leidde landelijk tot een toename van 40.000 volledig elektrische auto's eind 2018 tot 110.000 eind 2019.

7.1 Beleidskaders voor het plaatsen van laadpalen voor personenauto's

Zoals in hoofdstuk ook is benoemd, wordt er in 2024 een visie laadpalen opgesteld waarin de beleidskaders voor het plaatsen van laadpalen alsmede een plankaart wordt opgesteld. Een verdere toelichting en de toepassing daarvan in het uitvoeringsprogramma staat weergegeven in de Mobiliteitsvisie 2023-2027.

Voor de visie laadpalen vormt de zogenaamde ladder van laden de basis. Die ladder van laden is als volgt:

Ladder van laden: rol e-rijder en gemeente

Trede	Dat betekent voor de gemeente
De e-rijder is zelfvoorzienend en parkeert en laadt op eigen terrein.	Het uitgangspunt in het beleid is dat de gemeente geen aanvullende voorzieningen treft voor e-rijders die op eigen terrein kunnen parkeren en laden. De gemeente heeft eventueel een faciliterende rol.
De e-rijder parkeert op een openbare parkeerplek en laadt via een private laadvoorziening.	De gemeente stelt kaders aan het parkeren (en laden) van de elektrische auto in de openbare ruimte. Waar nodig maakt de gemeente afspraken met de eigenaar van een laadpunt.
De e-rijder maakt gebruik van publiek toegankelijke laadvoorzieningen.	De gemeente stimuleert het realiseren van publieke laadvoorzieningen, stelt kaders, gaat overeenkomsten aan stelt mogelijk ook financiële middelen beschikbaar.

Bron: Ministerie van Economische Zaken:

Een belangrijk punt dat in ieder geval deel uit gaat maken van de visie laadpalen is dat het niet mogelijk gaat zijn om een particuliere laadpaal in openbaar gebied te realiseren.

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 vanuit deze Kadernota Parkeren.

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 parkeerdruk 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 een update van de fietsparkeerkencijfers uit 2019 (CROW, 2019) zijn in bijlage 3 fietsparkeernormen opgenomen waarin staat aangegeven hoeveel stallingsplaatsen nodig zijn bij welke voorzieningen en waarop speciaal gelet moet worden.

In het uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie 2023-2027 is een onderzoek naar de fietsparkeerdruk in het centrum van Oudenbosch opgenomen. Ook is opgenomen dat met de uitkomsten van dit onderzoek en op basis van de fietsparkeernormen extra parkeervoorzieningen gerealiseerd kunnen 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 kwaliteits-sprong 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 I&M) 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.

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 ruimingsacties 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:

- **Kostenvoordelen.** 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.

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	met een gehandicapten-parkeerkaart	met een gehandicapten-voertuig
Indien het parkeren rechtstreeks verband houdt met het vervoer van een gehandicapte (m.i.v. 1-1-2015)	<i>In motorvoertuigen > 2 wielen dus ook brommobielen</i>	<i>Is maximaal 1,10 meter en géén brommobiel</i>
In een parkeerschijfzone	<u>Altijd en overal</u> parkeren <i>Dus zonder parkeerschijf en zonder tijdslimiet</i>	<u>Altijd en overal</u> parkeren <i>Dus zonder parkeerschijf en zonder 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:

- 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;
- 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 bevoegd tot het nemen van een verkeersbesluit 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 dan wel 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.

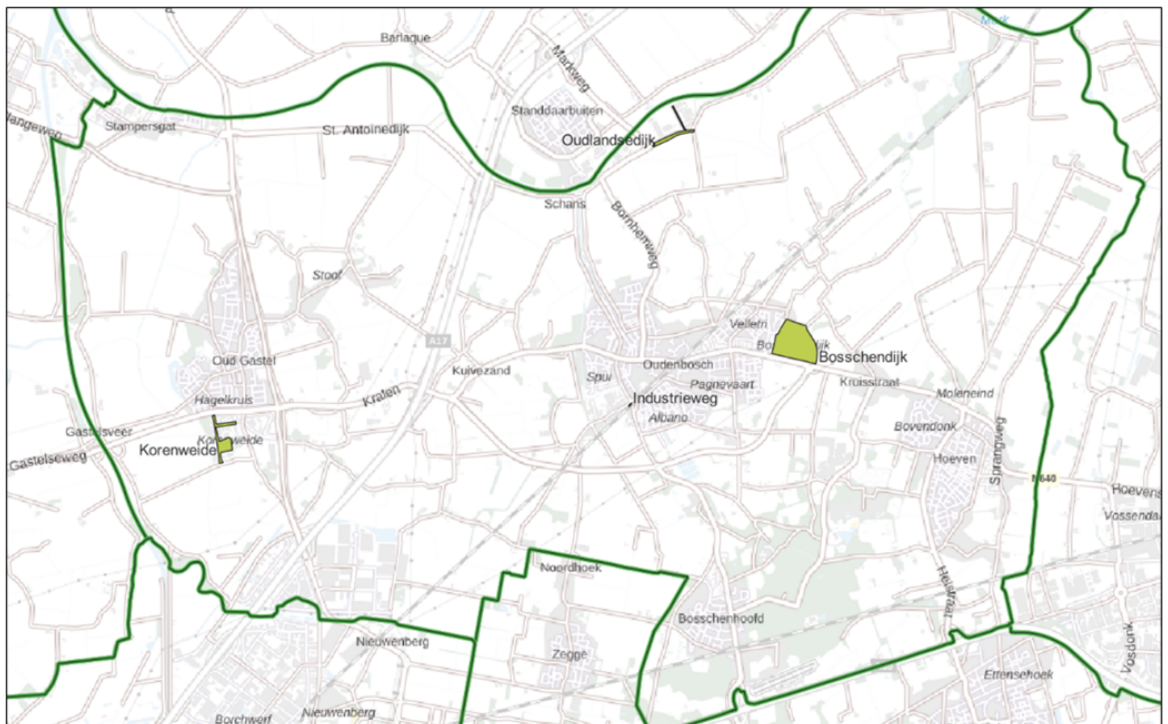
Hoofdstuk 10 Parkeren grote voertuigen

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 bebouwkern 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 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 Bosschendijk te Oudenbosch met uitzondering van de parallelweg Bosschendijk te Oudenbosch.
- Klein gedeelte van de Industrierweg in Oudenbosch
- Industrierrein De Gorzen te Oudenbosch.
- De strook aan de Oudlandsedijk (gedeeltelijk) te Oudenbosch.
- Industrierrein Korenweide met uitzondering van de Standerdmolen te Oud Gastel.

In onderstaand kaartbeeld staan de locaties weergegeven.



Figuur 10.1: Toegestane locaties parkeren 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 in 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 op eigen terrein zelfvoorzienend zijn in de parkeerbehoefte, dit geldt voor zowel het parkeren van medewerkers als voor het parkeren van grote voertuigen.

Bijlage 1: Parkeernormen

Functie	Gebied A Centrum Oudenbosch	Gebied B Oudenbosch /centrum Hoeven en Oud Gastel	Gebied C overig	Bezoekers (openbaar toegank- lijk)	Eenheid	Opmer- king
Woningen						
Koophuis, vrijstaand	2	2,3	2,3	0,3	woning	
Koophuis, twee-onder-een kap, tussen/hoek	1,7	1,9	2,1	0,3	woning	
Koopappartement, duur	1,7	1,9	2,1	0,3	woning	
Koopappartement, midden/goedkoop	1,5	1,9	2,1	0,3	woning	
Huurhuis vrije sector huurappartement duur	1,7	1,9	2,1	0,3	woning	
Sociale huur en huurappartement mid- den/goedkoop	1,5	1,9	2,1	0,3	woning	
Serviceflat/aanleunwoning	0,5	1,0	1,0	0,3	woning	
Kamerverhuur	0,8	0,8	0,8	0,3	kamer	
Winkels						
Detailhandel	4,0	4,3	4,7	85%	100m2 bvo	
Bouwmarkt/tuincentrum	n.v.t	2,7	2,7	85%	100m2 bvo	
Kringloopwinkel	2,0	2,0	2,0	85%	100m2 bvo	
Solitaire supermarkt > 1.500m2 bvo Woon- boulevard/winkelboulevard	5,1	6,3	7,2	85%	100m2 bvo	
Showroom	1,4	1,4	1,4	35%	100m2 bvo	
Werkgelegenheid						
(Commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,8	3,2	3,5	20%	100m2 bvo	Bij gara- ge excl parke- ren koop- waar
Kantoren zonder baliefunctie	1,9	2,3	2,3	5%	100m2 bvo	
Arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	0,7	0,9	0,9	5%	100m2 bvo	
Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, labora- torium, werkplaats, etc.)	1,8	2,2	2,4	5%	100m2 bvo	
Bedrijfsverzamelgebouw	1,6	1,9	1,9	10%	100m2 bvo	
Recreatie						
Jachthaven	0,7	0,7	0,7	-	Ligplaats	
Camping	-	-	1,3	90%	Standplaats	
Bungalowpark	-	-	2,2	90%	Bungalow	
Hotel/pension (1, 2 en 3 sterren)	2,0	3,0	5,0	-	Per 10 kamers	
Hotel/pension (4 en 5 sterren)	4,0	5,8	8,0	-	Per 10 kamers	
Onderwijsvoorzieningen						
Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC)	5,0	6,0	6,0	-	Per 100 leerlingen	
Beroepsonderwijs dag (HBO,WO)	10,0	10,0	10,0	-	Per 100 studenten	
Middelbare school (VWO, HAVO, VMBO)	4,0	5,0	5,0	-	Per 100 leerlingen	
Avondonderwijs	5,0	6,0	7,0	-	Per 10 studenten	
Basisonderwijs (excl. halen en brengen)	1,0	1,0	1,0	-	leslokaal	
Crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	1,0	1,2	1,4	-	100m2 bvo	
Zorgvoorzieningen						
Ziekenhuis	1,7	1,7	1,7	-	100m2 BVO	
Verpleeg-/verzorgingshuis	0,7	0,7	0,7	60%	wooneenheid	
Arts/maatschap/therapeut/kruisgebouw	2,0	2,0	2,2	65%	behandelkamer	

Apotheek	2,7	3,0	3,2	-	per apotheek	
Horecagelegenheden						
Café/cafetaria	6,0	7,0	8,0	90%	100m2 bvo	
Restaurant	10,0	12,0	14,0	80%	100m2 bvo	
Discotheek	8,0	14,0	20,0	99%	100m2 bvo	
Sociaal culturele voorzieningen						
Museum, bibliotheek	0,7	0,9	0,9	95%	100m2 bvo	
Bioscoop, theater, schouwburg	7,0	9,0	11,0	-	100m2 bvo	
Sociaal cultureel centrum, wijk-/verenigingsgebouw	3,0	3,0	3,0	90%	100m2 bvo	
Sportvoorzieningen						
Gymzaal	1,4	2,2	2,5	95%	100m2 bvo	wedstrijd-
Sporthal (binnen)	1,8	2,4	2,5	95%	100m2 bvo	functie
(excl. horeca en toeschouwers)	27,0	27,0	27,0	95%	ha. netto	+0,2 per
Sportveld (buiten)	2,0	4,0	5,0	95%	100m2 bvo	toeschou-
(excl. horeca en toeschouwers)	2,0	2,0	2,0	90%	100m2 bvo	wer
Dansstudio, sportschool	0,4	0,5	0,6	90%	100m2 bvo	wedstrijd-
Squashbaan	-	-	100	90%	18 holes	functie
Tennisbaan/-hal	2,1	2,5	2,5	90%	baan/tafel	+0,2 per
Golfbaan	11,0	11,0	12,0	90%	100m2 opp. bas-	toeschou-
Bowlingbaan, biljartzaal	-	-	9,0	99%	sin	wer
Zwembad	0,5	0,5	0,5	90%	100m2 bvo	
Wellnesscentrum					box	
Manege						
Overige voorzieningen						
Evenementenhal/beursgebouw/	7,0	8,0	8,0	99%	100m2 bvo	
congresgebouw	6,0	7,0	8,0	98%	100m2 bvo	
Overdekte speeltuin/hal	0,3	0,3	0,3	-	Per 10 tuinen	
Volkstuin	0,2	0,2	0,2	-	zitplaats	
Religiegebouw (kerk, moskee, etc)	30	30	30	-	gelijktijdige uit-	
Begraafplaats/crematorium					vaart	

Bijlage 2: Norm fietsparkeren

Functie	Norm	Eenheid	Opmerkingen
Kantoor			
Kantoor zonder balie	1,2	100 m2 bvo	
Kantoor met balie	5,0	Balie	Minimaal 6 plaatsen
Onderwijsvoorzieningen			
Basisschool	6,4	10 leerlingen	Inclusief medewerkers
Middelbare school	14,5	100 m2 bvo	Inclusief medewerkers
ROC	12,9	100 m2 bvo	Inclusief medewerkers
Winkels			
Winkelcentrum	2,9	100 m2 bvo	
Supermarkt	2,7	100 m2 bvo	
Bouwmarkt	0,25	100 m2 bvo	
Tuincentrum	0,4	100 m2 bvo	
Horecagelegenheden			
Fastfoodrestaurant	10,0	100 m2 bvo	
Restaurant	18,0	100 m2 bvo	
Zorgvoorzieningen			
Apotheek	11,0	Locatie	Inclusief medewerkers
Ziekenhuis	0,9	100 m2 bvo	Inclusief medewerkers
Gezondheidscentrum	1,7	100 m2 bvo	Inclusief medewerkers
Sociaal culturele voorzieningen			
Bibliotheek	3,0	100 m2 bvo	
Bioscoop	4,3	100 m2 bvo	
Museum	0,9	100 m2 bvo	
Theater	21	100 zitplaatsen	
Sportvoorzieningen			
Fitness	3,7	100 m2 bvo	
Sporthal	2,5	100 m2 bvo	
Sportveld	61,0	HA netto terrein	
Sportzaal	4,0	100 m2 bvo	

Zwembad (openlucht)	28,0	100 m2 bassin
Zwembad (overdekt)	20,0	100 m2 bassin
Overige voorzieningen		
Begraafplaats/crematorium	5,0	Gelijktijdige plechtigheid
Religiegebouw (kerk, moskee, etc.)	40,0	100 zitplaatsen
Busstation	42,0	Halterende buslijn
Carpoolplaats	0,8	Autoparkeerplaats

- De norm voor fietsparkeervoorzieningen is een minimum norm. Meer fietsparkeervoorzieningen verdient altijd de aanbeveling, zodat een meer duurzame wijze van vervoer gestimuleerd wordt.
- De fietsparkeervoorzieningen geplaatst in de gemeente Halderberge op basis van deze normen voldoen altijd aan het FietsParkeur zoals voorgeschreven in hoofdstuk 8 van deze Kadernota Parkeren.

Vastgesteld op 25 mei 2023