

Parkeren doen we zo!

Parkeerbeleidsplan

Gemeente Geertruidenberg

Colofon

Titel:	Parkeren doen we zo!
Auteurs(s):	Eline Swinkels en Bram Louwers
Opdrachtgever:	Gemeente Geertruidenberg
Projectnaam:	Parkeerbeleidsplan Geertruidenberg
Projectnummer:	1541
Datum:	29 december 2015
Status:	Definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor goed

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs.

Inhoudsopgave

	Pagina
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Uitgangspunten	6
1.3 Leeswijzer	6
2 Situatie 2015	7
2.1 Parkeernormen	7
2.2 Klachten en meldingen	8
2.3 Doelgroepen	8
2.4 Parkeerregulering	10
2.5 Flankerend beleid	10
2.6 Input bewoners	12
2.7 Parkeerdrukmetingen	13
3 Parkeernormen	16
3.1 Stedelijkheid	17
3.2 Gebieden	17
3.3 Parkeernormen	21
3.4 Ontheffing of afwijking van de parkeernorm	23
3.5 Mobiliteitsfonds	24
3.6 Fietsparkeernormen	26
3.7 Beslispunten parkeernormen	28
4 Klachten en meldingen	29
4.1 Uitgangspunten	29
4.2 De melding of klacht	30
4.3 Parkeerklacht oplossen	30
4.4 Beslispunten klachten en meldingen	33
5 Doelgroepenparkeren	34

5.1	Gehandicapten parkeerplaatsen	34
5.2	Grote voertuigen	34
5.3	Elektrische voertuigen (oplaadpalen/-plaatsen)	35
5.4	Bijzondere gebieden	35
5.5	Beslispunten doelgroepenparkeren	38
6	Parkeerregulering	39
6.1	Betaald parkeren	39
6.2	Blauwe zone	39
6.3	Beslispunten parkeerregulering	40
7	Flankerend beleid	42
7.1	Handhaving	42
7.2	Parkeerbewegwijzering	42
7.3	Wegsleeperverordening	43
7.4	Evaluatie parkeerbeleid	43
7.5	Beslispunten flankerend beleid	43
	Overzicht bijlagen	45

Bijlagen

Bijlage 1: Rekenmethode parkeerbalans

Bijlage 2: Parkeernormen voorzieningen

Bijlage 3: Fietsparkeernormen

Bijlage 4: Alternatieve eenheden en maatgevende momenten fietsparkeren

Bijlage 5: Parkeren beleven we zo!

Naast de bijlagen in deze rapportage wordt verwezen naar de rapportages van de veldwerkonderzoeken van najaar 2015, waarin de parkeerdruk in de gemeente inzichtelijk is gemaakt.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Geertruidenberg had eerder geen beleid geformuleerd voor het parkeren. Het ontbrak dan ook aan een gemeentelijk toetsingskader als het ging om de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen en klachten over parkeren in de bestaande situatie. Het ontbreken van een gemeentelijk toetsingskader, leidt in de praktijk tot onduidelijkheden en vertragingen in processen als het gaat om de realisatie van nieuwe ontwikkelingen (binnen bestemmingsplannen). Duidelijkheid voor bedrijven en de burger was wenselijk. De gemeenteraad heeft dit erkend in haar vergadering van 29 januari 2013. Toen is een motie aangenomen om parkeerbeleid op te stellen.

De gemeente wil de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid waarborgen. Geparkeerde auto's mogen de doorgang van de hulpdiensten niet belemmeren. Er is behoefte aan een concreet en praktisch toetsingskader in de vorm van een parkeerbeleidsplan.

Parkeernormen als beleidsregel voor bestemmingsplan of omgevingsplan

In dit parkeerbeleidsplan worden parkeernormen opgenomen, waarnaar kan worden verwezen vanuit de te actualiseren bestemmingsplannen. Daarmee wordt het realiseren van voldoende parkeerplaatsen afgedwongen. Als de nieuwe Omgevingswet in werking treedt (naar verwachting in 2018) gelden de genoemde parkeernormen ook voor het omgevingsplan.

Waar moet het plan aan voldoen?

Dit beleidsplan geeft in elk geval antwoord op de volgende vragen:

- Welke parkeernormen onderscheiden we als gemeente voor de verschillende voorzieningen en hoe gaan we hier in de toekomst mee om?
- Hoe gaan we om met klachten over parkeren?
- Hoe gaan we om met parkeren bij nieuwe ontwikkelingen?
- Hoe gaan we om met parkeren in de verschillende type gebieden?
- Hoe gaan we om met bepaalde doelgroepen (bijvoorbeeld gehandicapten parkeerplaatsen, elektrische voertuigen etc.)?
- Zijn er capaciteitstekorten in bestaande gebieden en hoe gaan we hiermee om?
- Wat is de rol van handhaving?
- Welke loopafstanden zijn acceptabel?

- Welke maximale parkeerdruk/bezettingsgraad is wenselijk?
- Heeft het instellen van een “parkeerfonds” meerwaarde?
- Welke normen en werkwijzen worden toegepast voor het parkeren van fietsen?
- Kunnen parkeerinstrumenten (bijvoorbeeld een blauwe zone) sturing geven aan het parkeergedrag, om zo de gewenste spreiding van de parkeerdruk te krijgen?

1.2 Uitgangspunten

Voor het uitwerken van het parkeerbeleidsplan zijn de volgende aandachts- en uitgangspunten geformuleerd:

- De parkeerdrukmetingen van 2015 geven inzicht in de omvang van de parkeerdruk in de verschillende gebieden in de gemeente.
- Er wordt uitgegaan van bij de gemeente Geertruidenberg bekende klachten en vragen van belanghebbenden en/of bewoners. De aanvullende inventarisatie via de werksessies voor het parkeerbeleidsplan wordt hierbij meegenomen.
- Communicatie vindt plaats via de structuren van het Wijkgericht SAMENwerken.
- Er wordt, waar mogelijk, aangesloten op het Mobiliteitsplan van de gemeente Geertruidenberg.
- Er wordt vooralsnog geen maatregelenpakket opgesteld, maatregelen volgen uit een nader te bepalen pilotwijk, daarna kan dit breder uitgerold worden.

1.3 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk twee de huidige beleidsmatige situatie toegelicht. Hoofdstuk drie beschrijft de parkeernormen voor ontwikkelingen. Het beoordelen en afhandelen van parkeerklachten en -meldingen komt aan bod in hoofdstuk vier. In hoofdstuk vijf is het parkeerbeleid voor de verschillende doelgroepen opgenomen. Parkeerregulering komt aan de orde in hoofdstuk zes en de rapportage sluit af met hoofdstuk zeven, waarin het flankerend beleid is beschreven.

2 Situatie 2015

2.1 Parkeernormen

Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouwlocaties kan worden bepaald op basis van parkeerkencijfers of op basis van parkeernormen. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte. Parkeernormen staan voor het aantal vereiste parkeerplaatsen per type bestemming en per locatie. Parkeernormen worden vastgesteld door gemeenten en maken onderdeel uit van het parkeerbeleid.

Bij het gebruik van parkeerkencijfers moet rekening worden gehouden met:

- bereikbaarheidskenmerken van de locatie
- specifieke kenmerken van de functie
- mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van de functie
- het gemeentelijk parkeerbeleid

De gemeente Geertruidenberg heeft in de huidige situatie geen beleid voor parkeernormen vastgesteld. Om de parkeervraag te bepalen, wordt gebruikt gemaakt van landelijke kencijfers, zoals vermeld in CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

2.2 Klachten en meldingen

Uit het meldingssysteem Corsa van de gemeente Geertruidenberg zijn de parkeergelateerde klachten en meldingen van de laatste vier jaar (2012-2015) geanalyseerd. De klachten en meldingen zijn onderverdeeld in zeven categorieën en ondergebracht in tabel 1.

	Onderwerp	Aantal meldingen	Verhouding
1	Foutparkeren en handhavingsverzoeken	96	42%
2	Parkeeroverlast algemeen	46	20%
3	Verzoek extra parkeerplaatsen	6	3%
4	Onderhoud, schades en vervuiling bij parkeerplaatsen	54	23%
5	Parkeren gehandicapten en WMO	6	3%
6	Beleid parkeren	10	4%
7	Overige parkeergelateerde klachten en meldingen	13	6%
	Totaal	231	

tabel 1: Klachten en meldingen parkeren totale gemeente

De meeste meldingen en klachten over parkeren gaan over foutparkeren en handhavingsverzoeken. Daarnaast worden veel meldingen gedaan over parkeeroverlast in het algemeen en over onderhoud van en nabij parkeerplaatsen. Wanneer gekeken wordt naar de verschillende locaties, waarop de klachten en meldingen betrekking hebben, blijkt dat voor de meeste locaties maar één keer een melding gedaan is.

Locaties met drie of meer meldingen zijn hieronder genoemd:

- Burgemeester Bianchiweg
- Koningstraat
- De Markt/Elfhuizen
- Julianastraat/Prins Hendrikstraat
- Hertogshoef
- Benraatshoef
- Oranjebastion
- Elisabethstraat
- Haven, zowel in Geertruidenberg als in Raamsdonksveer

Deze locaties worden vooral genoemd inzake foutparkeren en handhavingsverzoeken en in de categorie parkeeroverlast algemeen.

2.3 Doelgroepen

Voor het parkeren worden verschillende doelgroepen onderscheiden. In deze paragraaf wordt de huidige situatie per doelgroep beschreven.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Het parkeren voor gehandicapten is op te splitsen in twee aandachtsgebieden. Een individuele gehandicaptenparkeerplaats bij de woning en het parkeren door gehandicapten op openbare parkeerterreinen.

Individuele gehandicaptenparkeerplaats

De gemeente Geertruidenberg ontvangt met regelmaat aanvragen van bewoners voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats, oftewel een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Voor een transparante en vlotte afhandeling van deze verzoeken zijn in 2012 beleidsregels vastgesteld. Met de vaststelling van deze beleidsregels wordt tevens voorkomen dat er rechtsongelijkheid ontstaat. Deze beleidsregels zijn momenteel nog up-to-date en dit behoeft daarom ook geen actualisatie.

Aantal gehandicaptenparkeerplaatsen in de openbare ruimte

De gemeente heeft geen beleid vastgesteld ten aanzien van het benodigde aantal gehandicaptenparkeerplaatsen.

Grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen op plekken in de gemeente waar dit niet gewenst is, is geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) 2015.

Op 23 april 2013 is het 'Aanwijzingsbesluit parkeerexcessen 2013' vastgesteld. Om te voorkomen dat de aangewezen parkeerstroken voor grote voertuigen oneigenlijk worden gebruikt, heeft het college de bepalingen van het 'Uitvoeringsbesluit parkeerexcessen 2010' aangescherpt. Op werkdagen (ma-vrij) tussen 19.00-07.00 uur en in de weekenden is het plaatsen van losse opleggers/trailers/grote aanhangwagens (langer dan 6 meter) op deze parkeerstroken niet meer toegestaan.

Touringcars/bussen

Het parkeren van touringcars en bussen is toegestaan op de in de APV aangegeven locaties.

Elektrische voertuigen (oplaadpalen/-plaatsen)

De Brabantse pilot voor publieke laadinfrastructuur is een initiatief van Provincie Noord-Brabant. Alle Brabantse gemeenten is de gelegenheid geboden hieraan deel te nemen.

De beleidsdoelstelling vanuit het Rijk is dat er in 2020 in Nederland 200.000 elektrische auto's rond rijden, in het jaar 2025 moeten dit er 1 miljoen zijn. Gemeente Geertruidenberg onderschrijft de doelstelling van het Rijk en sluit qua beleid aan bij de pilot, zoals deze door de provincie is uitgerold en verder wordt geïntensiveerd in de toekomst (bron: <http://slimladenbrabant.nl/>).

Bijzondere gebieden

De gemeente heeft geen parkeerbeleid voor bijzondere gebieden zoals carpoolplaatsen, bedrijventerreinen en scholen.

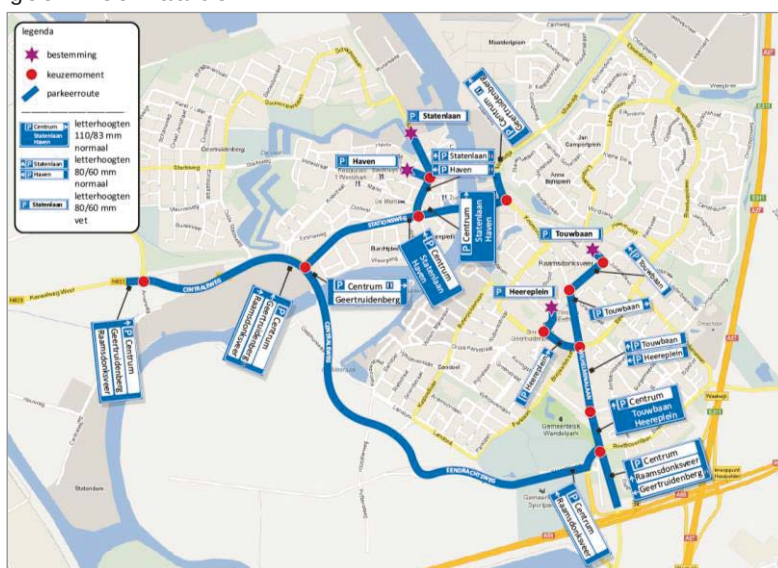
2.4 Parkeerregulering

In de huidige situatie is er geen regulering van het parkeren in de gemeente.

2.5 Flankerend beleid

Parkeerbewegwijzering

De omvang van het bezoekersparkeren door lokaal onbekenden, in de kernen van de gemeente Geertruidenberg, is beperkt. Er wordt over het algemeen direct bij de bestemming geparkeerd. In 2013 is een basis parkeerverwijssysteem gerealiseerd in de kernen Geertruidenberg en Raamsdonksveer. In Raamsdonk heeft een parkeerverwijssysteem geen meerwaarde.



figuur 1: gerealiseerd parkeerverwijssysteem 2013

Wegsleepregeling

Een wegsleepregeling regelt dat wanneer een geparkeerd voertuig het verkeer hindert of op een gevaarlijke manier geparkeerd staat, het weggesleept kan worden. Onbevoegd parkeren op laad- en loshavens, marktterreinen, evenemententerreinen, voetgangersgebieden en dergelijke kan aanleiding zijn om weggesleept te worden. De kosten voor het wegslepen zijn voor rekening van de eigenaar van het voertuig. Daarnaast kan de eigenaar van het voertuig een boete krijgen voor het hinderlijk of gevaarlijk parkeren.

Sinds 2002 is in de gemeente Geertruidenberg een wegsleepverordening van kracht. Sleepbedrijf Van Eijck International Car Rescue B.V. is sinds enkele jaren het vaste sleepbedrijf. In de wegsleepregeling van de gemeente wordt een aantal personen benoemd die bevoegd zijn tot het geven van een opdracht voor het wegslepen van voertuigen. Naast de buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) de medewerker van de calamiteitendienst en de marktmeester is ook de politie hiertoe bevoegd.

In december 2015 is de wegsleepregeling van de gemeente Geertruidenberg geactualiseerd. Met ingang van 1 januari 2016 worden de tarieven binnen de overeenkomst aangepast voor het wegslepen van motorvoertuigen. In verband met de formalisering van de tariefwijziging en de aanpassing van de openingstijden is tevens de Wegsleepverordening aangepast.

Economie, recreatie en toerisme

De gemeente heeft beleid opgesteld over hoe om te gaan met de economie, recreatie en toerisme in de gemeente. Voor parkeren relevante punten uit deze beleidsstukken zijn:

- Raamsdonksveer vormt het hoofdwinkelgebied voor de gehele gemeente, gericht op boodschappen plus. De kern biedt een compact en compleet aanbod, afgestemd op horeca en gratis parkeren.
- In Geertruidenberg is er een basisaanbod voor boodschappen voor de eigen inwoners. Op en rondom de Markt wordt ingezet op toerisme met daarop afgestemde winkels.
- Raamsdonk heeft op de bewoners afgestemde winkels voor de basisboodschappen. Aanvullingen worden gezocht in agrarisch, groen, buiten en landelijk.

De gemeente wil invulling geven aan het beleid door samenwerking met ondernemers, maar ook het onderwijs. Uit het uitvoeringsprogramma van de economische visie komt naar voren dat de gemeente parkeeroverlast aanpakt met handhaving. De basis hiervoor is het uitvoeren van een onderzoek naar parkeeroverlast. Tenslotte legt de visie detailhandel de centrumgebieden met begrenzingen vast. Deze gebiedsdefinities vormen de basis voor het parkeerbeleidsplan.

2.6 Input bewoners

In november 2015 is per kern een avond georganiseerd voor belanghebbenden, om hun bevindingen te geven op het parkeren in de gemeente. Tijdens de avond is met kaarten geïnventariseerd welke verbeterpunten er zijn, hoe deze aangepakt kunnen worden en welke maatregelen er mogelijk te treffen zijn. Ook is gevraagd naar punten die als goed zijn beoordeeld. De gegevens van de bijeenkomsten zijn apart gerapporteerd en hieronder op hoofdlijnen samengevat voor de gehele gemeente. De rapportage “parkeren beleven we zo!” is bijgevoegd als bijlage 5.

Verbeterpunten

Centrumgebieden

Het winkelgebied in Raamsdonksveer en de Markt en omgeving in Geertruidenberg zijn volgens de aanwezigen de drukke plekken in de centra van die kernen. Vooral langparkeerders worden hinderlijk gevonden door zowel ondernemers, als bewoners. Daarbij geven de aanwezigen aan dat langparkeerders ook bestaan uit ondernemers en hun personeel.

De oplossing zoekt men vooral in afspraken maken over plekken voor langparkeren en deze goed te faciliteren. Parkeerregulering is besproken, echter hier lijkt slechts beperkt draagvlak voor. Voor een groot aantal (verbeter) punten is handhaving als oplossing benoemd.

Woongebieden

In de woongebieden wordt op bepaalde punten parkeeroverlast ervaren. Deels wordt dit veroorzaakt door een (ervaren) tekort aan parkeerplaatsen en deels wordt dit veroorzaakt door foutief parkeergedrag. In bepaalde gevallen is er sprake van een hoge parkeerdruk, omdat mensen de auto graag kort bij huis of voor de deur willen parkeren. Vaak is er dan in de omgeving nog restcapaciteit, maar ligt deze niet op de plek waar de parkeervraag is. Aanleggen van extra parkeerplaatsen is soms een oplossing, waar niet altijd ruimte voor is. Ook duidelijkheid en handhaving zijn aangegeven als mogelijke oplossingen.

Foutief gedrag

Gekoppeld aan het voor de deur willen parkeren, maar ook aan een hoge parkeerdruk, wordt er foutief geparkeerd. Bij scholen worden op piekmomenten problemen ervaren. Mensen staan hinderlijk geparkeerd op plaatsen die niet als parkeerplek bedoeld zijn of staan met twee wielen op het trottoir. Hierdoor is het trottoir niet goed toegankelijk of is de vrije doorgang voor verhuishuizen of hulpdiensten niet gewaarborgd.

Aangedragen oplossing hiervoor is beter handhaven op foutief parkeergedrag. Daarbij is in gevallen een verbetering mogelijk door de situatie beter duidelijk te maken aan de weggebruiker.

Tevreden over

Aangedragen locaties waar men tevreden over is, zijn hoofdzakelijk plekken waar voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is en waar de situatie overzichtelijk en rustig is. Voorbeelden zijn de parkeerterreinen bij de sporthal in Geertruidenberg en het parkeerterrein achter het gemeentehuis, na de herinrichting.

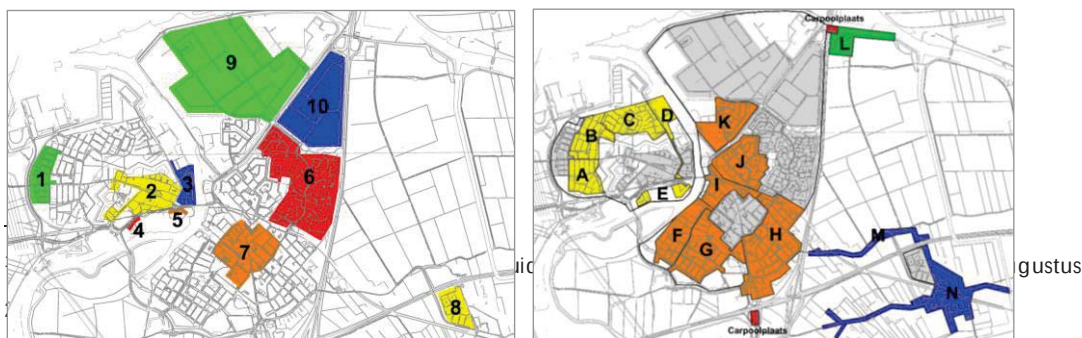
2.7 Parkeerdrukmetingen

Van een aantal gebieden in de gemeente is bekend dat hier klachten zijn over het parkeren. Om inzicht te krijgen in de objectieve parkeersituatie en of er daadwerkelijk sprake is van een parkeerprobleem is de parkeerdruk in beeld gebracht. De maatgevende momenten zijn bepaald aan de hand van eerdere parkeeronderzoeken in de gemeente.

Bij de onderzoeken is gekeken naar de parkeercapaciteit per (deel)gebied. Dit betekent dat er binnen de wettelijke kaders is bepaald wat toelaatbaar is voor wat betreft het parkeren. Gevoelsmatig kán het voorkomen dat daardoor het parkeren als 'druk' of 'ongewenst' wordt gedefinieerd door bewoners, echter wettelijk werpt het parkeren geen belemmering op.

Er zijn parkeerdrukmetingen uitgevoerd in juli en oktober 2015. Deze informatie is apart gerapporteerd¹. De gehele gemeente is hierbij in kaart gebracht. Voor elke kern is de parkeerdruk in de verschillende woonwijken gemeten, ook is gekeken naar de parkeerdruk op de twee bedrijventerreinen en op de carpoolplaatsen nabij de A27 en de A59.

figuur 2: gebiedsindeling sectoren parkeerdrukmetingen



Rapportage Parkeerdrukmetingen en telling carpoolplaatsen Geertruidenberg – Raamsdonksveer - Raamsdonk, 10 november 2015 beide uitgevoerd door adviesbureau Buiten-Ruimte in opdracht van de gemeente Geertruidenberg

2.7.1 Geertruidenberg (kern)

Het historische centrum van Geertruidenberg trekt bezoekers met diverse bezoekdoeleinden. Rondom de oude, nostalgische markt zijn leuke winkeltjes, musea, cafés en restaurants te vinden. In de Vismarktstraat ligt een klein theater. Daarbuiten zijn de woonwijken gelegen.

Voor de onderzochte gebieden in Geertruidenberg geldt een gemiddelde bezettingsgraad van 57%. Dit betekent dat gemiddeld 2.361 van de 4.142 beschikbare parkeerplaatsen bezet zijn en 1781 vrij. De piekmomenten verschillen echter per deelgebied. Over het algemeen geldt dat de hoogste parkeerdruk wordt ervaren in de avonduren, wanneer de bewoners thuis zijn.

Conclusie

Bij een parkeerbezetting van meer dan 85% is het lastig om een vrije parkeerplaats te vinden. Dit komt op deelgebied niveau in Geertruidenberg beperkt voor. Voor het centrum is de hoogste gemiddelde bezettingsgraad 59%. Dat is een zeer acceptabele bezettingsgraad voor een centrum. Ondanks de veelzijdigheid aan bestemmingen blijkt dat er in Geertruidenberg geen capaciteitsprobleem is. Wel is er op sommige locaties sprake van een verdeelprobleem.

2.7.2 Raamsdonksveer

Raamsdonksveer is de boodschappenkern van de gemeente en staat bekend als een dynamisch uit de kluiten gewassen dorp met meer dan gemiddelde voorzieningen.

Raamsdonksveer kent een gemiddelde bezettingsgraad van 46%. Dit betekent dat gemiddeld 3.858 van de 8.386 beschikbare parkeerplaatsen bezet zijn. De piekmomenten verschillen echter per gebied. Voor het centrum is de gemiddelde bezettingsgraad op een piekmoment 55%. De hoogste gemeten gemiddelde bezettingsgraad in de wijken rondom het centrum is 59%. Deze piekwaarden zijn aan de lage kant en zeer acceptabel.

Conclusie

De conclusie voor de kern Raamsdonksveer is vergelijkbaar met die van Geertruidenberg. Er is geen sprake van een capaciteitsprobleem, hooguit is af en toe sprake van een verdeelprobleem, omdat een maximale bezetting soms voorkomt.

2.7.3 Raamsdonk

Raamsdonk is een hechte, rustieke agrarische kern met karakteristieke langstraatboerderijen.

Raamsdonk kent een gemiddelde bezettingsgraad van 35%. Dit betekent dat gemiddeld 549 van de 1.567 van de beschikbare parkeerplaatsen bezet zijn. De bezettingsgraad is op alle getelde momenten nagenoeg gelijk. Een gemiddelde bezettingsgraad van 35% is aan de lage kant en dan ook zeer acceptabel. Wel zijn er een aantal locaties druk in de avonduren, als iedereen thuis is. Er is in de omgeving dan nog voldoende restcapaciteit. Dit geeft aan dat er sprake is van een verdeelprobleem.

Conclusie

Voor Raamsdonk geeft de parkeerdrukmeting aan dat er geen capaciteitsprobleem is. Slechts op een gering aantal locaties komt een maximale bezetting voor.

2.7.4 Bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen kennen een hele lage gemiddelde bezettingsgraad. Op Dombosch slechts 12 %. Dit betekent dat gemiddeld 146 van de 1.246 beschikbare parkeerplaatsen bezet zijn. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen lijkt/is er hoog. Dit komt omdat er, zoals in de inleiding van dit hoofdstuk benoemd is, gekeken wordt wat wettelijk mogelijk is. Langsparkeren langs de rijbaan, waar geen parkeerverboden van kracht zijn, is als capaciteit meegenomen.

Conclusie

Voor de bedrijventerreinen geeft de parkeerdrukmeting aan dat er absoluut geen capaciteitsprobleem is. Met een gemiddelde bezettingsgraad van 7% zijn er altijd ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar..

2.7.5 Carpoolplaatsen

Binnen de gemeente Geertruidenberg zijn twee carpoolplaatsen beschikbaar. Eén carpoolplaats ligt aan de A59 bij de Watertoren, de andere ligt ten noorden van de Pontonnier aan de A27.

Voor beide carpoolplaatsen is gekeken naar het gebruik door carpoolers en reguliere parkeerders op werkdagen tussen 7.00 u en 10.00 u. Voor carpoolplaats Hooipolder/A59 blijkt dat de verhouding tussen carpoolers en reguliere parkeerders ongeveer gelijk is, 47% carpoolers versus 53% reguliere parkeerders. Op carpoolplaats Keizersveer/A27 zijn in verhouding meer carpoolers (59%) dan reguliere parkeerders (41%).

3 Parkeernormen

Om te toetsen of bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, heeft de gemeente Geertruidenberg parkeernormen nodig en kaders voor de toepassing ervan. In dit hoofdstuk zijn deze opgenomen. De parkeernormen gelden niet voor de bestaande omgeving, wel voor nieuwe ontwikkelingen in de bestaande omgeving.

Door het vervallen van de parkeernormen in de bouwverordening is het afdwingen van voldoende parkeergelegenheid via die verordening niet meer mogelijk. De regeling van het parkeren moet plaatsvinden via het bestemmingsplan of – straks onder de nieuwe Omgevingswet – in het omgevingsplan. In de wijziging van het Bro (per 1 nov 2014) is een bepaling opgenomen, die het mogelijk maakt in de regels van het bestemmingsplan een koppeling te maken met de beleidsregels uit dit parkeerbeleidsplan. Daarvoor moeten de parkeernormen en rekenmethodieken uit deze nota als beleidsregels worden vastgelegd, na vaststelling van dit parkeerbeleidsplan. Dan kan in de bestemmingsplannen naar de parkeernormen worden verwezen.

Landelijke richtlijn CROW

De parkeernormen zijn afgeleid uit de landelijke richtlijn van het CROW: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', publicatie 317 uit oktober 2012.

Hardheidsclausule

In artikel 4:84 van de Algemene Wet Bestuursrecht is geregeld dat gehandeld wordt conform een vastgestelde beleidsregel tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken in bijzondere en onvoorziene omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet konden worden voorzien. Deze hardheidsclausule is van toepassing op de gehele nota en wordt slechts gebruikt indien het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

3.1 Stedelijkheid

Het autobezit en de beschikbaarheid van alternatieve vervoerwijzen zijn van invloed op de parkeerbehoefte en zijn afhankelijk van de grootte van de plaats. Dit is vastgelegd in de stedelijkheidsgraad. Deze kent de indeling, zoals weergegeven in tabel 2 (bron: CROW publicatie 317).

Klasse		Omgevingsadressendichtheid (adressen per km ²)
1	Zeer sterk stedelijk	> 2.500
2	Sterk Stedelijk	1.500 – 2.500
3	Matig stedelijk	1.000 – 1.500
4	Weinig stedelijk	500 – 1.000
5	Niet stedelijk	< 500

tabel 2: klasse-indeling stedelijkheidsgraad

De gemeente Geertruidenberg valt in stedelijkheidsklasse 3, matig stedelijk².

3.2 Gebieden

Afhankelijk van het deelgebied van de gemeente is de parkeernorm hoger of lager. Het CROW onderscheidt in publicatie 317 de volgende gebieden:

- centrum
- schil centrum
- rest bebouwde kom
- buitengebied

Onderstaand zijn de deelgebieden in de kernen van Geertruidenberg weergegeven. Alles buiten de kernen valt onder buitengebied.

² Bron: Demografische kerncijfers van het CBS per gemeente 2014.pdf

Geertruidenberg

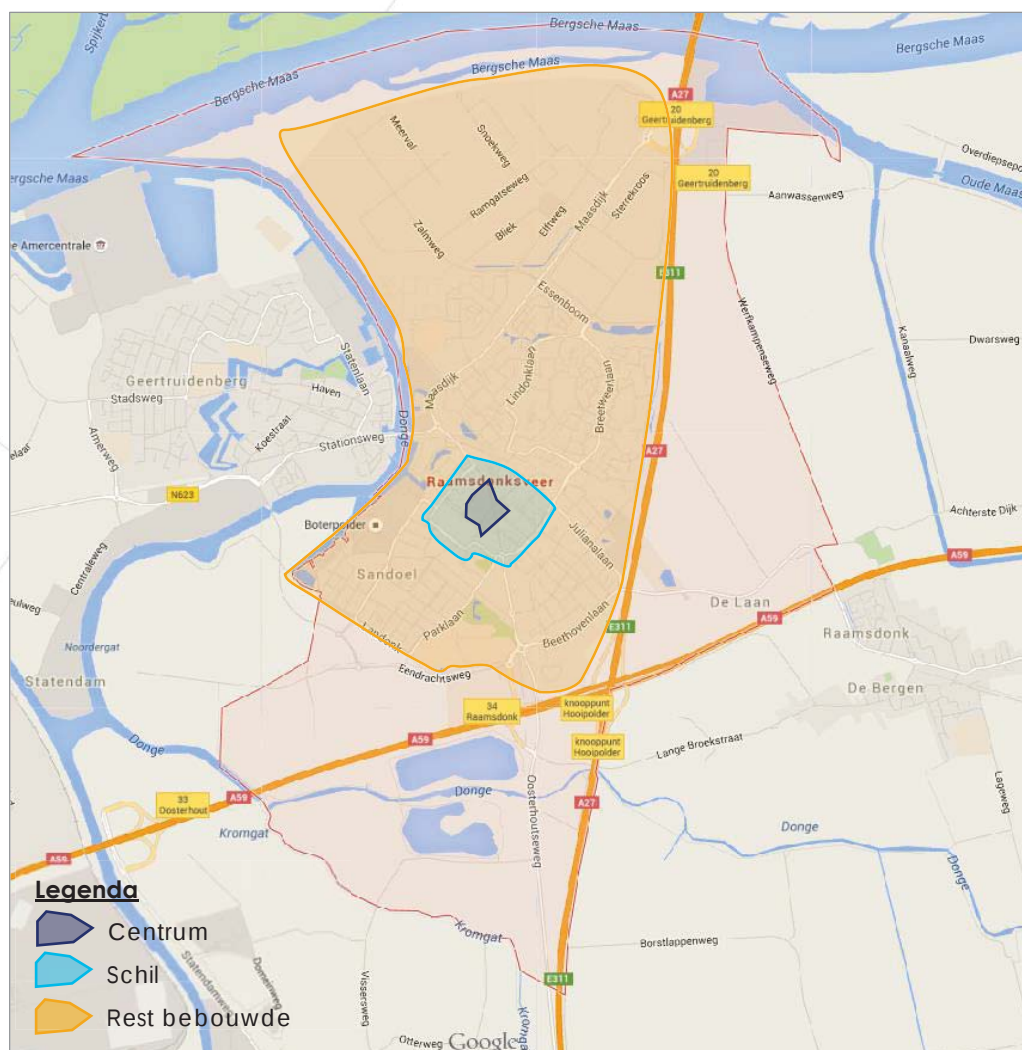
In Geertruidenberg is een gebied 'centrum' en 'schil' benoemd, omdat hier sprake is van centrumfuncties. De definitie van het centrumgebied is gebaseerd op 'Visie Detailhandel 2013-2018', waarin het centrumgebied voor Geertruidenberg en Raamsdonksveer is vastgelegd. De gebieden zijn weergegeven in figuur 3.



figuur 3: gebiedsindeling parkeernormen Geertruidenberg

Raamsdonksveer

In Raamsdonksveer is eveneens een gebied 'centrum' en 'schil' benoemd, omdat hier sprake is van centrumfuncties. De gebieden zijn weergegeven in figuur 4.



figuur 4: gebiedsindeling parkeernormen Raamsdonksveer

Raamsdonk

In Raamsdonk is er alleen sprake van gespreide functies. Het heeft geen meerwaarde hier onderscheid in de parkeernormen aan te brengen. Het autobezit in de gehele kern is vergelijkbaar. Voor deze kern wordt daarom uitgegaan van de parkeernorm 'rest bebouwde kom'.



figuur 5: gebiedsindeling parkeernormen Raamsdonk

3.3 Parkeernormen

Toepassing parkeernormen

De nieuwe parkeernormen zijn van toepassing op:

- nieuwbouw en functiewijziging, de normen gelden dus niet bij verbouw of een gedeeltelijke functiewijziging.
- toevoeging van extra oppervlakte of voorzieningen van een bestaande functie
- actualisatie van bestemmingsplannen

Huidige situatie als uitgangspunt

De gemeente Geertruidenberg hanteert bij het bepalen van de parkeerbehoefte de huidige parkeersituatie als uitgangspunt. Nieuwe ontwikkelingen sluiten hierbij aan op de bestaande parkeervraag. Het oplossen van eventuele bestaande parkeerdrukproblemen wordt niet direct bij de ontwikkelaar neergelegd. De gemeente Geertruidenberg denkt graag mee over een oplossing, zodat een passende parkeersituatie voor nu en in de toekomst wordt gerealiseerd.

Toets nieuwe bestemmingsplannen

Bij het opstellen, actualiseren of aanpassen van bestemmingsplannen gelden de nieuwe parkeernormen als uitgangspunt. Dit betekent dat het bestemmingsplan getoetst wordt aan de actuele parkeernormen, om te bepalen of er voldoende ruimte en/of parkeercapaciteit binnen het gebied waar het bestemmingsplan op van toepassing is, om parkeren te faciliteren. Hier wordt gekeken naar het worst-case scenario waarop aanwezigheidspercentages worden losgelaten. Op deze manier wordt gekomen tot een reëel en houdbaar scenario. Als niet aan de parkeernormen wordt voldaan of de ontwikkeling past niet binnen de toets aan het bestemmingsplan, moet naar een oplossing voor de parkeersituatie worden gezocht (afdracht in Mobiliteitsfonds).

Parkeernormen woningen in- en uitbreidingslocaties (matig stedelijk)

Er wordt in de landelijke richtlijnen gewerkt met een bandbreedte voor de parkeernormen. Die biedt ruimte voor maatwerk voor de betreffende ontwikkeling. Geertruidenberg kiest ervoor om voor voorzieningen deze bandbreedte ook aan te houden en niet een vast getal voor de verschillende functies vast te leggen. Belangrijk hierbij is de opmerking dat bijvoorbeeld voor bestemmingsplannen de parkeervraag wordt doorgerekend aan de hand van de bovenkant van de bandbreedte van de parkeernorm (worst-case scenario), omvang van de ontwikkeling en bijbehorende aanwezigheidspercentages. Door hierop aanwezigheidspercentages los te laten wordt gekomen tot een reëel scenario. In de basis moet dit inpasbaar zijn, zodat de parkeerbehoeften gedekt kunnen worden binnen het bestemmingsplan.

Voor de verschillende woningtypen wordt wel gewerkt met een vaste parkeernorm om problemen in de toekomst te kunnen voorkomen. Deze zitten aan de bovenkant van de bandbreedte van de landelijke CROW-richtlijn, om voldoende parkeercapaciteit te garanderen. Werken met aanwezigheidspercentages heeft hier geen effect aangezien er vaak/meestal geen sprake is van functiemening in woonwijken. De gemeentelijke parkeernormen voor woningen zijn opgenomen in tabel 3.

Reken aantallen

Particuliere opritten of garages zijn ooit bedoeld als parkeergelegenheid, maar vaak niet als zodanig in gebruik. Voor opritten wordt daarom een rekenfactor aangehouden en worden deze niet als volledige parkeerplaats meegerekend (zie bijlage 1). Bij meerdere voorzieningen in de directe omgeving van elkaar is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Iedere voorziening heeft immers een bepaalde parkeervraag op een specifiek moment. Om de parkeerbehoefte te kunnen berekenen, wordt er gewerkt met een aantal reken aantallen. Het CROW geeft hiervoor richtlijnen. Deze zijn opgenomen bij de parkeerbalans in bijlage 1.

Reken voorbeeld

Als er bijvoorbeeld in het gebied “rest bebouwde kom” plannen zijn voor de realisatie voor vier vrijstaande koopwoningen, dan zijn daar $4 \times 2,6 = 10,4$, afgerond 11 parkeerplaatsen voor nodig. Bij dit aantal zit al het bezoekersaandeel van $0,3 \times 4 = 1,2$, afgerond 2 parkeerplaatsen. Dit betekent dat je van de elf benodigde parkeerplaatsen, twee openbare (voor iedereen toegankelijke) parkeerplaatsen nodig hebt.

In bijlage 1 is de rekenwijze om te komen tot een parkeerbalans opgenomen. De parkeerbalans bepaalt de parkeerbehoefte. Samen met de parkeerdrukonderzoeken kan zo bepaald worden of de extra parkeerbehoefte past binnen de restcapaciteit in de openbare ruimte. De normen voor voorzieningen zijn opgenomen in bijlage 2. Het aandeel bezoekers bij de betreffende voorziening is in de tabellen opgenomen.

Woning	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers ³
Koop, vrijstaand	2,2	2,3	2,6	2,8	0,3 pp per woning
Koop, twee-onder-een-kap	2,1	2,2	2,5	2,6	
Koop, tussen/hoek	1,9	2,1	2,3	2,4	
Koop, etage, goedkoop	1,7	1,8	2,0	2,0	
Koop, etage, midden	1,8	2,0	2,2	2,3	
Koop, etage, duur	2,0	2,1	2,4	2,5	
Huur, etage, midden/goedkoop	1,5	1,6	1,8	1,8	
Huur, etage, duur	1,8	2,0	2,2	2,3	
Huurhuis, sociale huur	1,7	1,8	2,0	2,0	
Huur, vrije sector	1,9	2,1	2,3	2,4	
Aanleunwoning, serviceflat	1,3	1,3	1,3	1,4	

tabel 3: Parkeernormen woningen

3.4 Ontheffing of afwijking van de parkeernorm

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn gebaseerd op de op dit moment bekende feiten. Er kunnen zich omstandigheden voordoen die aanleiding zijn om van de uitgangspunten af te wijken. Daarom wordt een parkeerbalans opgesteld, om de parkeerbehoefte naar (piek-)moment in beeld te brengen. Hierin wordt eventueel rekening gehouden met de parkeerdruk in de omgeving. Als blijkt dat er in de openbare ruimte nog volop restcapaciteit is, kan worden afgeweken van het beginsel dat binnen de ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Een goede motivering daarbij is essentieel.

Stappenplan

Met een parkeerbalans, rekening houdend met aanwezigheidspercentages, wordt de maatgevende parkeerbehoefte berekend. Dat benodigde aantal parkeerplaatsen wordt bij voorkeur binnen de ontwikkeling gerealiseerd.

³ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Indien binnen de ontwikkeling aantoonbaar onvoldoende ruimte beschikbaar is om het parkeren op te lossen, kan met een parkeerdrukmeting worden beoordeeld of er in de openbare ruimte voldoende restcapaciteit beschikbaar is. Het college van Burgemeester en Wethouders kan dan de mogelijkheid bieden om van het principe af te wijken dat parkeerplaatsen binnen de ontwikkeling worden gerealiseerd.

Indien er geen restcapaciteit in de openbare ruimte is, kan ontheffing van de norm mogelijk worden gemaakt of mag eventueel van de norm worden afgeweken. Deze beoordeling is eveneens aan het college van Burgemeester en Wethouders. Afkoop van het realiseren van voldoende parkeerplaatsen is dan mogelijk, door een bijdrage te doen aan het mobiliteitsfonds, zie paragraaf 3.5.

3.5 Mobiliteitsfonds

Een mobiliteitsfonds is, net als een parkeerfonds, een instrument dat beschikbaar is voor het oplossen van parkeervraagstukken bij nieuwe ontwikkelingen. Het biedt mogelijkheden, maar kent ook voorwaarden en beperkingen.

Wat houdt een mobiliteitsfonds in?

Wanneer een bouwinitiatief niet kan voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein kan het college van Burgemeester en Wethouders op dit punt ontheffing verlenen. Het heffen van een bijdrage is een juridisch aanvaarde mogelijkheid om die ontheffing te verlenen. Het komt erop neer dat een initiatiefnemer van een nieuwe ontwikkeling, die niet kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen, deze afkoopt door een bijdrage per ontbrekende parkeerplaats in een mobiliteitsfonds te storten. De gemeente kan met die afkoopsom parkeerplaatsen realiseren. Het saldo uit het mobiliteitsfonds kan, in tegenstelling tot een 'parkeerfonds', ook worden aangewend voor het verbeteren van de openbare parkeersituatie door het treffen van flankerende mobiliteitsmaatregelen die aantoonbaar bijdragen aan het verbeteren van de parkeersituatie.

Een en ander dient de gemeente binnen tien jaar te realiseren. Indien de gemeente deze verplichting niet of slechts gedeeltelijk nakomt, ontvangt de initiatiefnemer de inbreng geheel of naar rato terug (al dan niet inclusief rentevergoeding).

Een mobiliteitsfonds accepteert ook flankerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld de realisatie van een transferium, maar ook aanleg van voet- en fietspaden, instellen betaald parkeren, implementeren blauwe zone, aanpassen parkeertarieven, bewegwijzering, et cetera. De flankerende maatregelen moeten gekoppeld worden aan de afgekochte parkeerplaatsen en daarvoor een alternatief bieden.

De voor- en nadelen van een mobiliteitsfonds zijn in tabel 4 opgesomd.

Voordelen	Nadelen
Ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt, ook als niet aan de parkeernorm kan worden voldaan.	De noodzaak van het aantal parkeerplaatsen moet worden aangetoond. Bij de vraag een bijdrage te storten in een mobiliteitsfonds wordt de bewijslast 'omgedraaid'. Er moet worden aangetoond dat andere mogelijkheden niet toereikend zijn.
Zonder mobiliteitsfonds kan de gemeente voor extra en/of hoge kosten komen staan om ontstane parkeerproblemen alsnog op te lossen.	Een mobiliteitsfonds kan een rem zijn op ruimtelijke ontwikkelingen binnen een gemeente, voor de compensatie van parkeerplaatsen moet de initiatiefnemer immers een financiële bijdrage doen.
De gelden mogen ook gebruikt worden voor flankerende maatregelen, bijvoorbeeld op het gebied van fietsvoorzieningen of openbaar vervoer.	Een mobiliteitsfonds geeft extra administratieve en juridische inspanningen, zoals het beheren en opstellen van overeenkomsten.
	Met de gelden uit een mobiliteitsfonds wordt het tekort aan parkeerplaatsen niet per definitie gecompenseerd, flankerende maatregelen zijn ook mogelijk. Een mobiliteitsfonds biedt dus geen garantie op voldoende parkeervoorzieningen in de gemeente.

tabel 4: kansen en bedreigingen Mobiliteitsfonds

Het instellen van een mobiliteitsfonds kan in de vorm van een raadsbesluit. De raad gaat dan akkoord met een op te stellen mobiliteitsfondsverordening.

Mobiliteitsfonds Geertruidenberg

Voorgesteld wordt om, op basis van bovenstaande bevindingen en overwegingen een Mobiliteitsfonds in te stellen. De gemeente wil graag de belemmeringen wegnemen die parkeernormen veroorzaken voor ontwikkelingen. Dit geldt met name in de centrumgebieden. Kanttekening is dat naar verwachting de beschikbare ruimte in beide centra erg beperkt is. Daardoor is compensatie vaak alleen mogelijk door het toepassen van flankerende maatregelen of het toepassen van gebouwde parkeervoorzieningen (garage of ondergronds). De parkeervoorzieningen moeten dan wel binnen een acceptabele loopafstand van de nieuwe ontwikkeling gerealiseerd worden.

Een mobiliteitsfonds brengt naast kansen ook verplichtingen met zich mee. Indien immers binnen tien jaar geen parkeerplaatsen of flankerende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, moeten de afgekochte parkeerplaatsen worden terugbetaald, inclusief rente. Bovendien wordt op dat moment de parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling niet opgelost, waardoor, als gevolg van de nieuwe ontwikkeling, de parkeerdruk toe is genomen.

Om het risico van terugbetaling te voorkomen toetst de gemeente vooraf of binnen de acceptabele loopafstand en binnen een periode van tien jaar de parkeervraag door de gemeente te realiseren is. Dit kan door het 1) realiseren van parkeervoorzieningen of 2) door het treffen van flankerende maatregelen. Deze flankerende maatregelen moeten aantoonbaar bijdragen aan het verbeteren van de parkeersituatie. Pas wanneer de gemeente aan een van beide voorwaarden kan voldoen, wordt de initiatiefnemer in de gelegenheid gesteld om een storting te doen in het mobiliteitsfonds.

3.6 Fietsparkeernormen

Het gewenste aantal fietsparkeervoorzieningen bij een kantoor, een winkel of openbare voorziening wordt bij voorkeur bepaald op basis van tellingen. Dat biedt de beste garantie dat het aanbod voldoet aan de vraag. In een aantal situaties is het echter lastig of onmogelijk om tellingen uit te voeren, bijvoorbeeld omdat het nieuwbouw betreft. In dergelijke situaties kan met behulp van kencijfers het gewenste aantal fietsparkeerplaatsen berekend worden. Dit is vooral van belang als in het ontwerp van het gebouw of de openbare ruimte rekening gehouden moet worden met grote aantallen fietsen.

De kencijfers geven inzicht in het te verwachten aantal geparkeerde fietsen bij een bepaalde functie op een bepaalde locatie op het maatgevende moment van de week. Het aanwijzen van de juiste plek voor fietsparkeerplaatsen gebeurt op praktische wijze. Daar waar daadwerkelijk fietsen worden gestald, worden de fietsparkeerplaatsen gemaakt. Doel van deze werkwijze is vraagvolgend te opereren, om tegemoet te komen aan het daadwerkelijk gebruik. Zo wordt voorkomen dat fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden op plekken die voor gebruikers niet logisch zijn.

Toepassing fietsparkeernormen

Bij het gebruik van de fietsparkeernormen moet met de volgende punten rekening worden gehouden:

- voor het bepalen van het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen moet worden uitgegaan van een maximale fietsparkeerdruk van 80%

- functies die door hun gebruikersprofiel (bijvoorbeeld veel studenten) afwijken van het gemiddelde, kennen een afwijkende vraag
- er moet worden uitgegaan van het drukste moment tijdens een 'normale' week
- bij seizoensafhankelijke functies (buitenzwembaden, tuincentra) is sprake van een 'normale' week tijdens het maatgevende seizoen

De fietsparkeernormen zijn bedoeld voor solitaire functies. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies. Fietsparkeerplaatsen worden daarom vraagvolgend geplaatst. De fietsparkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen in bijlage 3.

Op basis van het document 'Fietsgebruik per gemeente' van Kenniscentrum Fietsberaad is de gemeente Geertruidenberg een gemiddelde gemeente voor wat fietsgebruik betreft. Het is daarom niet nodig om correctiefactoren toe te passen op de landelijke kencijfers.

Aanvullende toelichting

Het drukste moment in een normale week of in het jaar is maatgevend voor de norm. De tabel in bijlage 4 met alternatieve eenheden en maatgevende momenten geeft het maatgevende moment voor de verschillende functies weer. Bij het verrichten van tellingen kan deze tabel gebruikt worden om het juiste telmoment te bepalen. In deze tabel staat ook hoe de eenheden voor de grootte van de functies omgerekend kunnen worden naar alternatieve eenheden.

Standaard is een marge van +20% in de normen verwerkt (uitgezonderd woningen). Deze extra parkeercapaciteit is gewenst, omdat fietsers de lege plekken ook moeten kunnen vinden (frictieleegstand). Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een beperkte groei van het fietsgebruik te kunnen opvangen.

Voor werklocaties wordt zo veel mogelijk onderscheid gemaakt tussen werknemers en bezoekers.

3.7 Beslispunten parkeernormen

Voor de parkeernormen voor ontwikkelingen zijn de volgende beslispunten geformuleerd:

Nieuw beleid

- Gemeente Geertruidenberg valt in stedelijkheidsklasse 3; matig stedelijk.
 - De parkeernormen zijn van toepassing in verschillende typen gebieden (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied). Deze gebieden zijn geografisch gedefinieerd.
 - Er zijn op basis van de landelijke richtlijnen normen vastgesteld. Voor voorzieningen wordt de landelijke bandbreedte aangehouden. Voor wonen zijn vaste normen vastgesteld (in
-
- Voor bestemmingsplannen geldt dat een 'worst case' scenario met maximale normen wordt doorgerekend, om te beoordelen of aan het bestemmingsplan voldaan kan worden. Hierbij wordt ook rekening gehouden met aanwezigheidspercentages om te komen tot een reëel scenario.
 - Voor gebieden met een specifieke parkeervraag zijn de landelijke richtlijnen een handvat, maar worden problemen lokaal opgelost. Hierbij wordt het risico geaccepteerd, dat er enige overlast is op piekmomenten.
 - De gemeente gaat over tot het instellen van een mobiliteitsfonds, waarvoor een mobiliteitsverordening moet worden opgesteld.
 - Op basis van de landelijke fietsparkeerkencijfers zijn normen voor Geertruidenberg opgesteld.

4 Klachten en meldingen

In een bestaande situatie komt het regelmatig voor dat door bewoners melding wordt gemaakt over de parkeersituatie of -druk. Voor de toetsing van de klachten en meldingen is een beoordelingssystematiek opgesteld.

4.1 Uitgangspunten

Er is van diverse locaties in de gemeente bekend dat hier met enige regelmaat overlast wordt ervaren door geparkeerde voertuigen. Het gaat hierbij om pieken in de parkeervraag op specifieke plekken en momenten, bijvoorbeeld bij activiteiten en rondom de scholen. De gemeente is zich bewust van deze gevallen en wil graag meedenken in oplossingsrichtingen. Uitgangspunt is dat het aantal parkeerplaatsen niet per definitie wordt afgestemd op de piekvraag. Ten eerste is hiervoor vaak onvoldoende ruimte beschikbaar en ten tweede gaat het dan om parkeerplaatsen die te beperkt gebruikt worden. Hier wordt terughoudend mee omgegaan, omdat de financiële verantwoording lastig is en het niet wenselijk is dat (onnodig) autogebruik wordt gestimuleerd, doordat er vaak sprake is van een verdeelprobleem.

De gemeente kiest voor het handhaven van haar dorpse karakter met een aantrekkelijke woonomgeving. Hierin past een goed parkeerbeleid dat onder andere parkeerproblemen aanpakt en/of voorkomt en ervoor waakt dat niet al het groen onnodig wordt opgeofferd voor parkeerplaatsen.

Randvoorwaarde voor parkeren in woongebieden is de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Deze moet altijd gewaarborgd zijn. De doorgang moet voldoende breed zijn. De afmetingen van een brandweerauto zijn hiervoor maatgevend.

4.2 De melding of klacht

Parkeerklacht melden en in behandeling nemen

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

- 1 mondeling bij de Ontvangst- en Informatiebalie van de Gemeentewinkel
- 2 per brief: gemeente Geertruidenberg, postbus 10.001, 4940 GA in Raamsdonksveer
- 3 via het algemene telefoonnummer: 14 0162
- 4 via het hiervoor bestemde meldingsformulier

Wanneer een klacht omtrent parkeren binnenkomt, moet eerst de aard van de klacht worden vastgesteld. Een klacht over foutief parkeren kan worden veroorzaakt door ongewenst gedrag of door een hoge parkeerdruk. Het vaststellen van de aard van de klacht kan op een aantal manieren plaats vinden:

- door de gegevens van het meest recente parkeeronderzoek te raadplegen
- in overleg met de BOA of politie
- door een eigen inschatting van de verkeerskundige van de gemeente
- door overleg te voeren met betrokkenen (en omgeving)

4.3 Parkeerklacht oplossen

4.3.1 Parkeergedrag

Wanneer ongewenst gedrag oorzaak is van een parkeerprobleem wordt in eerste instantie ingezet op bewustwording en zelfredzaamheid. Daarna volgt handhaving.

Bewustwording en zelfredzaamheid

Het parkeerbeleidsplan is een hulpmiddel voor de gemeente om vraagstukken eenduidig te kunnen benaderen en beantwoorden. Binnen het sturende parkeerbeleid wordt ook ingezet op bewuste burgers, die begrijpen dat hun handelen gevolgen heeft voor hun omgeving. Dit betekent dat burgers onderling, elkaar moeten kunnen aanspreken op foutief of ongewenst gedrag. Het is niet een taak van de gemeente om geschillen op te lossen. Bij structurele problemen is de gemeente bereid mee te denken in oplossingsrichtingen, bijvoorbeeld door de structurele parkeerdruk in beeld te brengen (door het meest recente parkeerdrukonderzoek) en eventueel door een gesprek aan te gaan.

Handhaving

Uit de bijeenkomsten met de bewoners en ondernemers is gebleken dat handhaving belangrijk wordt gevonden en dat dit momenteel onvoldoende gebeurt. In overleg met politie en BOA worden parkeerproblemen besproken en handhavingsprioriteiten vastgesteld. Aansturing van de politie vindt plaats in het driehoeksoverleg en kan zodoende niet alleen door de gemeente worden gedaan. Prioriteiten bij de politie liggen niet bij handhaving van parkeren. Er is daarom behoefte aan voldoende capaciteit bij de BOA, om te kunnen handhaven op parkeren. Bevoegdheden moeten geregeld worden en uitbreiding van de inzet is wenselijk. Of de capaciteit voor parkeren wordt vergroot door prioriteiten van de BOA aan te passen of door meer uren in te kopen, wordt onderzocht. Uitgangspunt is vergroting van de handavingsinzet op parkeren.

4.3.2 Parkeerdruk

Wanneer een hoge parkeerdruk de oorzaak van het probleem is, wordt eerst getoetst of de klacht of melding op waarheid berust, daarna wordt verder gedacht over oplossingsrichtingen.

Toetsing klacht of melding hoge parkeerdruk

Bij een klacht over een te hoge parkeerdruk kan het volgende stappenplan als instrument worden gebruikt om de klacht te objectiveren. Deze objectivering van de klacht kan dienen als onderlegger om samen met de omgeving een oplossing te bepalen.

Stappenplan:

- 1 Begrens de omgeving van de klacht. Daarvoor worden de acceptabele loopafstanden van het CROW gebruikt. Deze zijn per hoofdfunctie:
 - wonen: 100 meter
 - winkelen: 200 – 600 meter
 - werken: 200 – 800 meter
- 2 Bepaal, binnen de omgeving met de acceptabele loopafstand, de gemiddelde bezettingsgraad aan de hand van het laatste parkeerdrukonderzoek.
- 3 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 bewonersparkeren. Het bewonersparkeren is vaak in de late avond of nacht. Werkgerelateerde problemen doen zich vaak overdag voor. De meetmomenten worden afgestemd op de klacht en het onderzoeksgebied. De metingen worden bij voorkeur over meerdere dagen gespreid om pieken of calamiteiten uit te sluiten. Uitgangspunt is dat het moment waarop de klacht zich voordoet wordt meegenomen in het veldwerkonderzoek.

- 4 De parkeerklacht is gegrond wanneer de parkeerdruk binnen het zoekgebied aantoonbaar hoog is.

In 2015 zijn in het kader van dit parkeerbeleidsplan twee parkeerdrukmetingen uitgevoerd in de kernen Geertruidenberg, Raamsdonksveer en Raamsdonk. De rapportage beschrijft de parkeercapaciteit en parkeerdruk in diverse wijken en biedt handvatten om klachten objectief te toetsen. Het is aan te bevelen deze parkeerdrukmeting elke drie jaar opnieuw uit te voeren om de gegevens actueel te houden.

Klachten parkeerdruk oplossen

Indien er sprake is van een objectief parkeerprobleem, niet veroorzaakt door foutief parkeergedrag, dient naar een integrale (vaak zit de oplossing niet in het aanleggen van parkeervakken. Dus breder kijken is vaak gewenst) oplossing te worden gezocht. In sommige gevallen kunnen eenvoudig maatregelen worden getroffen, maar soms zijn belangen tegenstrijdig. Als afstemming met de omgeving wenselijk is en burgerparticipatie belangrijk is, kunnen de volgende vier stappen ingezet worden voor het vinden van een breed gedragen oplossing.

Stap 1 Vaststellen van belangen

Het is belangrijk vast te stellen wat bewoners van het betreffende onderzoeksgebied onder kwaliteit van de openbare ruimte verstaan. Vaak is dit al bekend door gebiedskennis en ervaring. Voor gevallen waar dat niet bekend is, biedt een (digitale) enquête eventueel een oplossing. De ene bewoner vindt bijvoorbeeld parkeren belangrijk, terwijl een andere bewoner groen belangrijker vindt. Het voordeel van de enquête is dat alle bewoners worden gehoord en niet alleen de melder of indiener van de klacht. Uiteraard zijn er ook andere manieren om de belangen vast te stellen, denk bijvoorbeeld aan bijwonen van vergaderingen van wijk- en buurttheer, Wijkgericht SAMENwerken of schriftelijke inventarisatie et cetera.

Stap 2 Kaders en randvoorwaarden vaststellen

Samen met betrokken beleidsterreinen moeten de kaders en randvoorwaarden worden vastgesteld. De resultaten van de inventarisatie zijn een belangrijke input voor het vaststellen van de kaders en randvoorwaarden, waaronder financiën.

Stap 3 Burgers laten participeren in het zoeken naar een oplossing

Het is belangrijk om burgers tijdig te betrekken bij de oplossing van het probleem. Op deze manier krijgen bewoners binnen de kaders en randvoorwaarden de vrijheid en de mogelijkheid om hun eigen buurt te verbeteren. Indien er weinig animo is voor participatie kan de gemeente haar eigen oplossing aandragen.

Stap 4 Oplossingsrichting uitwerken naar uitvoeringsplan

Wanneer er overeenstemming is bereikt over de oplossing voor het parkeerprobleem wordt de oplossing uitgewerkt in een uitvoeringsplan. Het uitvoeringsplan kan vervolgens worden ingepland met de bestaande werkzaamheden (werk met werk) of als keuze worden voorgelegd aan de raad.

4.4 Beslispunten klachten en meldingen

De volgende beslispunten zijn voor de behandeling van klachten en meldingen gedefinieerd:

Te handhaven beleid

- De gemeente zal niet iedere parkeerpiek en ieder moment dat overlast oplevert aanpakken. Er moet sprake zijn van aanhoudende klachten en problemen.
- De BOA kan ingezet worden voor handhaving van parkeerproblemen. Hiervoor moet voldoende capaciteit worden ingekocht.
- Indien een rol is weggelegd voor de politie, dan wordt dit aangekaart in het driehoeksoverleg.

Nieuw beleid

- Er wordt ingezet op zelfredzaamheid, waarbij de burger de eigen verantwoordelijkheden erkent en hiernaar handelt en een ander aanspreekt op ongewenst gedrag.
- Er is een beoordelingssystematiek opgesteld voor het objectiveren van klachten en meldingen. Dit instrument wordt niet toegepast bij iedere klacht, maar is geschikt voor aanhoudende klachten. Doel is om te bepalen of een klacht gegrond is of niet. De methodiek leidt niet automatisch tot maatregelen.
- Voor het zoeken naar oplossingsrichtingen is een stappenplan opgesteld. De burger heeft hierin een rol en gezamenlijk belang wordt afgestemd. Dit stappenplan wordt als eerste ingezet op een pilotwijk, Hertogshoef. Ervaringen dienen als input voor toekomstige afhandeling van parkeerklachten in wijken of woonstraten.

5 Doelgroepenparkeren

Voor het parkeren worden verschillende doelgroepen onderscheiden. In dit hoofdstuk is hierop per doelgroep nader ingegaan.

5.1 Gehandicapten parkeerplaatsen

Het parkeren voor gehandicapten is op te splitsen in twee aandachtsgebieden. Een individuele gehandicaptenparkeerplaats bij de woning en het parkeren door gehandicapten op openbare parkeerterreinen.

Individuele gehandicaptenparkeerplaats

Het beleid voor het toekennen van individuele gehandicapten parkeerplaatsen is volledig en werkt goed in de praktijk. Dit beleid hoeft niet verder aangevuld of geactualiseerd te worden.

Aantal gehandicaptenparkeerplaatsen in de openbare ruimte

Uitgangspunt is dat de gemeente Geertruidenberg bij grotere parkeervoorzieningen, conform de algemene richtlijn, voor één gehandicaptenparkeerplaats per 50 parkeerplaatsen zorgt. Hiermee wordt bewerkstelligd dat mindervaliden op logische plaatsen, dichtbij bestemmingen, kunnen parkeren.

Op verzoek kunnen aanvullend extra algemene invalidenparkeerplaatsen worden aangewezen. Hierbij dient dan door aanvrager aangetoond of onderbouwd te worden dat er behoefte is aan extra plaatsen.

5.2 Grote voertuigen

Het beleid voor het parkeren van grote voertuigen is geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening 2015. Gezien de huidige situatie en gebruik van de parkeervoorziening voor grote voertuigen aan de Kerklaan in Raamsdonk (nabij de Lambertuskerk) wordt voorgesteld deze op te heffen en deze dan ook in de volgende actualisatie van de APV door te voeren.

Ten aanzien van het parkeren van bussen en touringcars is het niet wenselijk dat bussen en touringcars parkeren op de Markt in Geertruidenberg. De gemeente monitort daarom het parkeren van bussen en touringcars en afhankelijk van het gebruik worden maatregelen overwogen.

5.3 Elektrische voertuigen (oplaadpalen/-plaatsen)

De gemeente Geertruidenberg sluit aan op de Brabantse uitrol van oplaadpunten van elektrische voertuigen. Dit betekent dat de gemeente een faciliterende rol heeft bij het geschikt maken van laadplaatsen, waarbij een publieke laadpaal wordt gereserveerd voor het laden van elektrische voertuigen. Uitgangspunten zijn:

- een laadpaal wordt bij voorkeur gerealiseerd binnen een straal van 300 meter van de woning van de aanvrager
- de gemeente bepaalt de uiteindelijke locatie van de laadplaats
- een publieke laadpaal is uiteraard voor zoveel mogelijk gebruikers toegankelijk.

In een tweede fase zoekt de provincie naar verdere verdichting van het aantal laadpalen, uitgangspunt is dat de markt aan zet is. De provincie houdt hierin de regierol en heeft vanuit die rol een aantal modelovereenkomsten voorbereid. De gemeente kan hier gebruik van maken bij het invullen van haar rol als wegbeheerder.

5.4 Bijzondere gebieden

Er zijn drie typen bijzondere gebieden onderscheiden; carpoolplaatsen, de bedrijventerreinen en de scholen. Hiervoor worden de normen van het CROW als vertrekpunt gehanteerd. De bandbreedtes zijn echter groot, vanwege de diversiteit en de mogelijkheid om maatwerk te leveren. De normen gelden derhalve als indicatie. Lokale problemen moeten lokaal worden opgelost, maatwerk is noodzakelijk. Overigens accepteert de gemeente het risico dat op piekmomenten enige overlast kan worden ervaren. Deze kan bijvoorbeeld bestaan uit een bezettingsgraad van 100% bij halen en brengen bij de scholen. Het is niet reëel om dan van een maximum percentage van bijvoorbeeld 85% uit te gaan, omdat de piek van korte duur is.

Carpoolplaatsen

Een carpoolplaats moet altijd openbaar zijn in de zin van de Wegenverkeerswet. In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990 is het bord E.13 opgenomen ter aanduiding van en verwijzing naar carpoolpleinen. Als dit bord wordt gebruikt, dient de carpoolplaats te zijn voorzien van verharding, een parkeervakindeling en openbare verlichting.

Verder streeft de gemeente naar een sociaal veilige omgeving, daarbij zijn de volgende ondersteunende voorzieningen aanwezig:

- fietsenstalling (overdekt)
- overdekte wachtgelegenheid
- oplaadpunt elektrische voertuigen

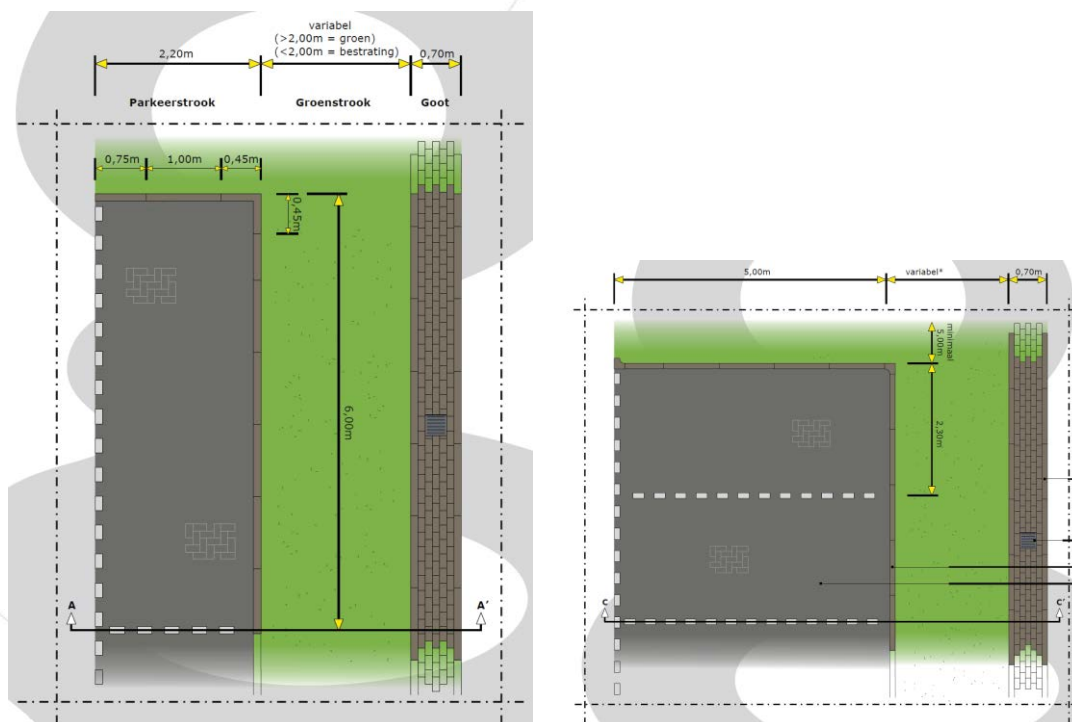
De parkeervakindeling is bij voorkeur zodanig dat er kan worden rondgereden en indien er voldoende ruimte is, wordt de grootte afgestemd op het gebruik. Dan zijn er altijd voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

Bedrijventerreinen

Op de bedrijventerreinen dient het parkeren in principe op particulier terrein opgelost te worden. Dat geldt voor vrachtwagens en voor personenauto's (personeel en bezoekers). De bestaande vrachtwagenparkeerplaatsen blijven beschikbaar voor het parkeren van vrachtwagens. Daar waar op de bedrijventerreinen openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kunnen deze gebruikt worden. De overige parkeerbehoefte dient het betreffende bedrijf op eigen terrein op te lossen. Dit geldt ook als het bedrijf wil uitbreiden. De bebouwde oppervlakte van de kavel wordt dan groter, wat ten koste kan gaan van de parkeercapaciteit. De gemeente blijft echter bewaken dat parkeren op straat niet leidt tot overlast en verkeersonveiligheid. Handhaving is een instrument dat kan worden ingezet om parkeren op eigen terrein te controleren en af te dwingen.

Bij een aanvraag voor een verbouwing of uitbreiding dient de aanvrager aan te tonen dat in de parkeerbehoefte wordt voorzien. Dit geldt ook als de verbouwing of uitbreiding betekent dat de parkeervraag toeneemt. Een goede onderbouwing is belangrijk, de gemeente toetst de onderbouwing aan de parkeernormen van bijlage 2.

Incidenteel ondersteunt de gemeente het parkeren in openbaar gebied op Dombosch. Alleen op de secundaire wegenstructuur van de bedrijventerreinen, als daar ruimte voor is en als de gewenste uitvoering van het parkeren gerealiseerd kan worden. De principes van de parkeeroplossingen staan in figuur 6. De kosten zijn voor initiatiefnemer en de gemeente is verantwoordelijk voor de aanleg hiervan.



figuur 6: principe oplossingen parkeren Dombosch

Scholen

Rondom (basis-)scholen, maar ook bij kinderdagverblijven, peuterspeelzalen en buitenschoolse opvang, is door brengen en halen van kinderen vaak sprake van een grote parkeervraag. De vraag speelt een aantal keren per dag en is van korte duur. De gemeente zet in op zo min mogelijk autogebruik voor halen en brengen. De gemeente vraagt hiervoor aandacht bij de scholen. Echter, er dient wel te worden voorzien in parkeerplaatsen om de verkeersveiligheid te kunnen garanderen en halen en brengen mogelijk te maken (ook met de auto). Bij de scholen onderzoekt de gemeente een kiss & ride strook, op initiatief van de scholen. De parkeerbehoefte wordt afgestemd op de parkeernorm, met als uitgangspunt dat dubbelgebruik met bewonersparkeren plaatsvindt. Ten tijde van het brengen en halen, wordt een parkeerpiek acceptabel gevonden. Dit geldt voor 15 minuten voor en na de begin- en eindtijden van de school. Tijdens deze periode worden bezettingen van 100% acceptabel gevonden.

5.5 Beslispunten doelgroepenparkeren

Doelgroepenparkeren heeft tot de volgende beslispunten geleid:

Te handhaven beleid

- Alleen bestuurders komen in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats, als er geen parkeergelegenheid op eigen terrein is en men kan niet kan parkeren binnen een afstand van 150 meter van de woning.
- Vrachtwagens parkeren, net als personenauto's, op de bedrijventerreinen op eigen terrein, tenzij aparte parkeervoorzieningen beschikbaar zijn.
- APV aangaande het parkeren van grote voertuigen.

Nieuw beleid

- In de openbare ruimte wordt conform de landelijke richtlijnen in algemene invalidenparkeerplaatsen voorzien. Dit is er 1 per 50.
- Voor de realisatie van publieke laadpunten sluit de gemeente aan bij de provinciale beleidslijn.
- Parkeerplaatsen bij een laadpunt zijn exclusief voor elektrische of hybride voertuigen.
- Parkeren van touringcars en bussen wordt gestimuleerd op de Statenlaan. Ondernemers hebben hierin een rol en de gemeente overlegt met hen hoe hieraan invulling kan worden gegeven. Indien er te veel op de Markt geparkeerd blijft worden, wordt het instellen van een parkeerverbod voor bussen overwogen. Net als ander beleid is handhaving een belangrijk onderdeel waarin dan voorzien moet worden.
- Carpoolterreinen worden bij voorkeur zo aangelegd dat er kan worden rondgereden en dat er voldoende capaciteit beschikbaar is.
- Halen en brengen bij scholen gebeurt zo min mogelijk met de auto. Voor gebruik van de auto worden wel voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd (indien mogelijk en in overleg met de school).

6 Parkeerregulering

Er zijn verschillende vormen van parkeerregulering mogelijk, betaald parkeren en het instellen van een parkeerduurbepanking (blauwe zone). Doel van parkeerregulering is het sturen van de verschillende doelgroepen parkeerders, bestaande uit:

- bewoners
- bezoekers
- werknemers

In centrumgebieden is er een spanningsveld tussen langparkeerders (werknemers en bewoners) en kortparkeerders (bezoekers). Voor de bereikbaarheid van een winkelgebied is het wenselijk de parkeerplaatsen voor de bezoekers beschikbaar te houden, zonder te veel hinder voor langparkeerders. Dit is afhankelijk van tijdstip of locatie.

Betaald parkeren en een blauwe zone hebben beiden tot doel de parkeerplaatsen beschikbaar te houden voor kortparkeerders. Langparkeerders moeten dan elders parkeren. Een mogelijkheid is om te werken met ontheffingen voor langparkeerders. Dat betekent een extra administratieve last voor de gemeente en (leges-) kosten voor de houders van een ontheffing. Aan de ontheffing kunnen voorwaarden worden verbonden.

6.1 Betaald parkeren

De visie van de gemeente op het parkeren in de centra van Raamsdonksveer en Geertruidenberg is dat in Raamsdonksveer boodschappen worden gedaan. In Geertruidenberg heeft recreatie en horeca prioriteit. Om aantrekkelijk te blijven voor bewoners, bezoekers en werknemers is invoering van betaald parkeren geen optie.

6.2 Blauwe zone

Parkeerregulering in de vorm van een blauwe zone kan overwogen worden voor enkel de centrumgebieden (of nabij supermarkten) met een (te) hoge parkeerdruk. Dit kan gelden voor:

- Markt Geertruidenberg
- Heereplein Raamsdonksveer
- Anker (deel) Raamsdonksveer

- Touwbaan (deel) Raamsdonksveer

Door uit te gaan van deelgebieden, wordt direct rondom de winkels kort parkeren mogelijk gemaakt. Langparkeerders en met name de bewoners kunnen in de directe omgeving parkeren en worden zo slechts beperkt gehinderd.

Voorwaarden voor instellen van een blauwe zone

Doel van een eventuele blauwe zone is het verhogen van het parkeercomfort voor alle doelgroepen. Aan het instellen van een blauwe zone worden voorwaarden verbonden. Door deze voorwaarden in te stellen en objectief meetbaar te maken, is duidelijk te toetsen of een blauwe zone meerwaarde heeft. De volgende voorwaarden worden aan de blauwe zone gesteld:

- Een blauwe zone kan alleen worden ingevoerd in de centrumgebieden van de kernen Geertruidenberg en Raamsdonksveer (of nabij supermarkten).
- Binnen de centrumgebieden kunnen deelgebieden voor het instellen van de blauwe zone benoemd worden. Deelgebieden voor instellen van een blauwe zone moeten bestaan uit logisch samengestelde parkeergebieden. Weggebruikers moeten de blauwe zone immers begrijpen en handhaving moet eenvoudig mogelijk zijn.
- De parkeerdruk in de deelgebieden is op piekmomenten minimaal 75% uitgaande van de tijdstippen waarop de blauwe zone van toepassing is (meestal van 9.00 – 18.00 uur en op koopavond tot 20.00 uur).
- Voor de invoering van een blauwe zone dient een zorgvuldige belangenafweging plaats te vinden die als motivatie dient voor het te nemen besluit.
- De maximum parkeerduur wordt in overleg met de omgeving bepaald.
- Handhaving is een belangrijk onderdeel bij parkeerregulering. Zonder voldoende handhaving functioneert een blauwe zone niet goed.

6.3 Beslispunten parkeerregulering

Voor het onderdeel parkeerregulering zijn de volgende beslispunten geformuleerd:

Te handhaven beleid

- Parkeerregulering is onder voorwaarden bespreekbaar, in de vorm van een blauwe zone. Betaald parkeren is niet gewenst om aantrekkelijk te blijven voor winkelend publiek.
- De belangen voor de doelgroepen werkenden, bewoners en bezoeker worden goed afgewogen in de

Nieuw Beleid

- Onder voorwaarden is invoering van een blauwe zone mogelijk, in de centra van Geertruidenberg en Raamsdonksveer. Eventueel kan een blauwe zone in een logisch deelgebied worden ingesteld.
- Er is een aantoonbaar hoge parkeerdruk op de piekmomenten voor de tijdstippen waarop de blauwe zone van kracht is. In het deelgebied van de blauwe zone minimaal 75%.
- De belangenafweging wordt zorgvuldig genomen en wordt opgenomen in het verkeersbesluit.
- De parkeerduur wordt afgestemd op het doel en in overleg met de omgeving bepaald.
- Handhaving is mogelijk en beschikbaar, om de blauwe zone effectief te kunnen laten zijn.

7 Flankerend beleid

Ter ondersteuning van het beleid zijn in dit hoofdstuk een aantal thema's en onderwerpen opgenomen.

7.1 Handhaving

Parkeeroverlast

Om het gewenste parkeergedrag af te kunnen dwingen, is handhaving noodzakelijk. Handhaven op parkeeroverlast is primair een taak van de politie. De prioriteit is echter laag. Dat betekent dat er door de politie beperkt handhavend wordt opgetreden tegen foutief parkeren, bijvoorbeeld op het trottoir of in een bocht. Daar waar op basis van ervaringen, klachten of constatering blijkt dat er veelvuldig foutief wordt geparkeerd, kan naast de politie ook de BOA worden ingezet. Indien hiervoor capaciteit bij de BOA moet worden ingekocht, dan wordt de haalbaarheid hiervan onderzocht.

Uit de inventarisatie onder belanghebbenden komt naar voren dat er behoefte is aan handhaving van hinderlijk parkeren (op de stoep). Daarvoor moet meer capaciteit worden vrijgemaakt. Er is gemeentebreed behoefte aan 600 uur extra inzet van de BOA op jaarbasis voor specifiek het bestrijden van parkeeroverlast.

Parkeerregulering

Bij het instellen van parkeerregulering is handhaving voorwaarde, om het gewenste gedrag af te kunnen dwingen. In de huidige situatie is er onvoldoende capaciteit bij de BOA om te handhaven op parkeren. Er is behoefte aan uitbreiding van de capaciteit, omdat bij ontbreken van handhaving de effectiviteit van parkeerregulering drastisch afneemt. Dit is capaciteit die feitelijk bovenop de uren komt, zoals beschreven voor het terugdringen van parkeeroverlast.

7.2 Parkeerbewegwijzering

In het huidige verwijssysteem zijn nog niet alle beschikbare parkeerterreinen in en rondom de centra van Geertruidenberg en Raamsdonksveer vermeld. Een verbetering van het parkeerverwijssysteem is wenselijk. Het is raadzaam om in overweging te nemen om in de kernen de economische en toeristische trekkers te bewegwijzeren waarbij onderscheid tussen kort parkeren en lang parkeren gemaakt wordt.

7.3 Wegsleepverordening

De wegsleepverordening is recent vernieuwd en dus actueel. Het is niet nodig om in het kader van dit parkeerbeleidsplan wijzigingen door te voeren.

7.4 Evaluatie parkeerbeleid

Het parkeerbeleid is met het vaststellen van dit Parkeerbeleidsplan van kracht. Na tien jaar (2025) wordt de werking ervan geëvalueerd, om te bepalen of zaken bijgesteld, aangevuld of verwijderd moeten worden.

Periodieke parkeerdrukmetingen

Input voor het parkeerbeleidsplan en voor het beoordelen van klachten en meldingen zijn de in het najaar van 2015 uitgevoerde parkeerdrukmetingen. Deze metingen worden gebruikt om klachten en meldingen te objectiveren en om te toetsen of parkeerregulering in de centrumgebieden onderwerp van gesprek is. Om actueel inzicht in de parkeerdruk te hebben en te houden, wordt iedere vier jaar een parkeerdrukmeting uitgevoerd.

7.5 Beslispunten flankerend beleid

De volgende flankerende beslispunten zijn geformuleerd:

Te handhaven beleid

- De BOA wordt ingezet voor handhaving van foutief parkeren, als dit structureel voor komt.
- Van de wegsleepverordening kan gebruik worden gemaakt als een voertuig hinderlijk of gevaarlijk geparkeerd staat.

Nieuw beleid

- Het aantal beschikbare handhavingsuren wordt afgestemd op de gewenste inzet van de BOA.
- Onderzocht wordt of structureel 600 uur per jaar extra voor parkeerhandhaving vrijgemaakt of ingekocht kan worden.
- Het parkeerverwijssysteem in de toekomst uitbreiden voor toeristische en economische trekkers met een onderscheid tussen lang en kort parkeren.
- In de kadernota van 2025 wordt een budget gereserveerd om het parkeerbeleidsplan na tien jaar te evalueren en indien nodig bij te stellen.
- Iedere vier jaar wordt budget gereserveerd voor het uitvoeren van parkeerdrukmetingen.

- Een terrein voor langparkeerders in Geertruidenberg is wenselijk. Mogelijkheden worden onderzocht waarbij onder andere de locatie Emmaweg en de locatie achter het oude Stadhuis tot de te onderzoeken mogelijkheden behoort.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Rekenmethode parkeerbalans

Bijlage 2: Parkeernormen voorzieningen

Bijlage 3: Fietsparkeernormen

Bijlage 4: Alternatieve eenheden en maatgevende momenten fietsparkeren

Bijlage 1

Rekenmethode parkeerbalans

Stap 1 Bepalen parkeerbeleid

Bij het opstellen van een parkeerbalans vormt het parkeerbeleid van de betreffende gemeente het uitgangspunt. Zaken als geldende parkeernormen, parkeerregulering (blauwe zone, gereserveerde parkeerplaatsen en dergelijke), aanwezigheidspercentages, omvang parkeren op eigen terrein en acceptabele loopafstanden kunnen onderdeel uitmaken van het parkeerbeleid en zijn van invloed op de parkeerbalans.

Stap 2. Afbakening onderzoeksgebied en deelgebieden

Is in het kader van de algemene beleidsvorming nog geen gebiedsindeling gemaakt, dan is het aan te raden te kiezen voor een indeling die uit het oogpunt van parkeren een eenheid vormt. Dit kunnen een park of de bebouwde komgrens zijn of gebieden met een natuurlijke begrenzing, zoals een spoorbaan, een kanaal of rivier. Een andere mogelijke gebiedsindeling is de functionele, zoals een woongebied, het centrumgebied, een scholencluster of een bedrijventerrein.

Stap 3 Definiëren onderzoeksgebied

De kencijfers zijn opgebouwd naar stedelijkheidsgraad (zoals gehanteerd door het CBS) en stedelijke zone. De stedelijkheidsgraad van de gemeente en de locatie binnen de gemeente zijn bepalend voor de keuze welke kencijfers toegepast moeten worden.

Stap 4 Inventarisatie parkeervraag en aanbod

Met een parkeerbalans kan zowel de huidige, als een toekomstige situatie worden berekend. De parkeervraag wordt gegenereerd door de aanwezige of nog te realiseren functies en het parkeeraanbod, bestaande uit het huidig aantal en/of de geplande parkeerplaatsen. Bij het bepalen van het parkeeraanbod dient ook rekening te worden gehouden met parkeren op eigen terrein. De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen er zijn op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. Parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld kantoren kunnen gedurende bepaalde perioden eventueel wel voor andere functies worden gebruikt.

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie 'wonen' wordt bepaald, is verschillend. In tabel 5 zijn de rekenwaarden voor parkeerplaatsen bij de woning opgenomen.

In een woonwijk met veel garages met dubbele opritten kunnen in theorie wel voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn. In de praktijk zal blijken dat er een groot gedeelte van het optionele aanbod niet wordt gebruikt. De rekenaantallen zijn opgenomen in tabel 5.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Rekenaan- tal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min 5,0m diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5m breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min 5,0m breed
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5m breed

tabel 5: reken aantallen parkeervoorzieningen bij de woning (bron: CROW publicatie 317)

Stap 5 berekening benodigd aantal parkeerplaatsen

Met behulp van de parkeerkencijfers uit de bijgevoegde tabel en de aanwezigheidspercentages van het CROW (zie tabel 6) voor gecombineerd gebruik, kan de parkeervraag per periode bepaald worden. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Op bepaalde momenten van de dag zal tussen bepaalde functies onderling frictie ontstaan. Met de verruimde openingstijden van winkels is bijvoorbeeld frictie ontstaan tussen de winkelbezoekers en de van het werk terugkerende bewoners.

	werkdag- overdag	middag	avond	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag avond	zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor/ bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop/ theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

tabel 6: aanwezigheidspercentages (bron: CROW publicatie 317)

Stap 6 bepalen van (on)balans en vormen van nieuw beleid

De verhouding tussen parkeervraag en -aanbod geeft aan of in een bepaald gebied het parkeren in balans is. Is dit niet het geval, dan dient naar oplossingen gezocht te worden:

- opvangen parkeervraag in aangrenzende gebieden, rekening houdend met acceptabele loopafstanden
- opvangen parkeervraag met behulp van parkeren op afstand (park & ride, transferia)
- instellen of aanscherpen parkeerregulering
- creëren van meer parkeeraanbod door middel van intensiveren gecombineerd gebruik
- creëren van meer parkeeraanbod door het aanleggen van parkeerplaatsen.

Bijlage 2

Parkeernormen voorzieningen

Werk (per 100 m ² bvo ⁴)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers ⁵
	Min	max	min	max	min	max	min	max	
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,3	1,8	1,7	2,2	1,8	2,3	2,3	2,8	5%
Commerciële dienstverlening	1,8	2,3	2,1	2,6	2,6	3,1	3,3	3,8	20%
Bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,3	1,8	1,7	2,2	2,1	2,6	2,1	2,6	5%
Bedrijf (loods, opslag transport bedrijf)	0,4	0,9	0,6	1,1	0,8	1,3	0,8	1,3	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,0	1,5	1,3	1,8	1,6	2,1	1,7	2,2	-

Onderwijs	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	Min	max	min	max	min	max	min	max	
Kinderdagverblijf (per 100 m ² bvo)	0,9	1,1	1,1	1,3	1,3	1,5	1,4	1,6	0%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0%
Middelbare school (per 100 leerlingen)	2,7	4,7	3,5	5,5	3,9	5,9	3,9	5,9	11%
ROC (per 100 leerlingen)	3,7	5,7	4,4	6,4	4,8	6,8	4,9	6,9	7%
Hogeschool (per 100 studenten)	7,3	11,3	8,0	12,0	8,7	12,7	8,9	12,9	72%
Avondonderwijs (per 10 studenten)	3,5	5,5	4,6	6,6	5,8	7,8	9,5	11,5	95%

⁴ bvo = Bruto Vloer Oppervlak

⁵ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Gezondheid en zorg	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers ⁶
	min	max	min	max	min	max	min	max	
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,8	2,3	2,2	2,7	2,7	3,2	3,0	3,5	57%
Apotheek (per apotheek)	2,0	2,5	2,5	3,0	2,9	3,4	n.v.t.	n.v.t.	45%
Fysiotherapie praktijk (per behandelkamer)	1,0	1,5	1,2	1,7	1,5	2,0	1,7	2,2	57%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,1	1,6	1,3	1,8	1,6	2,1	1,9	2,4	50%
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1,2	1,4	1,5	1,7	1,8	2,0	2,1	2,3	38%
Tandartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,3	1,8	1,7	2,2	2,1	2,6	2,4	2,9	47%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,3	1,8	1,6	2,1	1,9	2,4	2,2	2,7	55%
Ziekenhuis (per 100 m ² bvo)	1,3	1,5	1,5	1,7	1,6	1,8	1,9	2,1	29%
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	25,1	35,1	25,1	35,1	99%
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	34,8	48,6	34,8	48,6	97%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	n.v.t.	n.v.t.	--

⁶ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Verpleeg- verzorgvoorziening (per wooneenheid)	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	n.v.t.	n.v.t.	60%
--	-----	-----	-----	-----	-----	-----	--------	--------	-----

Recreatie (per 100 m ² bvo)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers ⁷
	min	max	min	max	min	max	min	max	
Bibliotheek	0,2	0,7	0,5	1,0	0,9	1,4	1,1	1,6	97%
Museum	0,5	0,7	0,7	0,9	1,0	1,2	n.v.t.	n.v.t.	95%
Casino	5,2	6,2	5,6	6,6	6,0	7,0	7,5	8,5	86%
Bowlingcentrum	1,1	2,1	1,8	2,8	2,3	3,3	2,3	3,3	89%
Biljart- /snookercentrum	0,6	1,1	0,9	1,4	1,1	1,6	1,5	2,0	87%
Dansstudio	1,1	2,1	3,4	4,4	5,0	6,0	6,9	7,9	93%
Fitnessstudio/ sportschool	0,9	1,9	2,9	3,9	4,3	5,3	6,0	7,0	87%
Fitnesscentrum (>1500 m ² bvo)	1,2	2,2	4,0	5,0	5,8	6,8	6,9	7,9	94%
Wellnesscentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,8	9,8	9,8	10,8	99%
Sauna, hammam	2,0	3,0	4,1	5,1	6,2	7,2	6,8	7,8	99%
Sporthal	1,3	1,8	1,9	2,4	2,6	3,1	3,2	3,7	96%
Sportzaal	0,9	1,4	1,7	2,2	2,5	3,0	3,3	3,8	94%
Tennishal	0,2	0,4	0,3	0,5	0,4	0,6	0,4	0,6	87%
Squashhal	1,5	1,7	2,3	2,5	2,6	2,8	3,1	3,3	84%

⁷ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Zwembad overdekt (100 m ² bassin)	n.v.t.	n.v.t.	9,7	11,7	10,5	12,5	12,3	14,3	97%
--	--------	--------	-----	------	------	------	------	------	-----

Recreatie (vervolg) (per 100 m ² bvo)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers ⁸
	min	max	min	max	min	max	min	max	
Zwembad openlucht (per 100 m ² bassin)	n.v.t.	n.v.t.	9,1	11,1	11,9	13,9	14,8	16,8	99%
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	12,5	12,5	n.v.t.	n.v.t.	-
Sportveld (per hectare netto terrein)	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	-
Jachthaven (per ligplaats)	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	-
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	49,1	53,1	54,2	58,2	93%
Golfbaan (18 holes) per (18 holes, 60 ha)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	86,0	106,0	108,3	128,3	98%
Indoor speeltuin	0,6	5,6	1,4	6,4	2,2	7,2	2,6	7,6	97%
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,5	90%
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,4	1,2	1,5	1,3	1,6	100%
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,3	90%
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,6	1,8	2,0	2,2	91%
1* Hotel (per 10 kamers)	0,3	0,5	0,7	0,9	2,3	2,5	4,4	4,6	77%

⁸ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

2* Hotel (per 10 kamers)	1,1	1,6	2,0	2,5	3,8	4,3	6,0	6,5	80%
3* Hotel (per 10 kamers)	1,6	2,6	2,89	3,8	4,5	5,5	6,3	7,3	77%
4* Hotel (per 10 kamers)	2,9	3,9	4,6	5,6	6,7	7,7	8,5	9,5	73%

Recreatie (vervolg) (per 100 m² bvo)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers ⁹
	min	max	min	max	min	max	min	max	
5* Hotel (per 10 kamers)	4,5	6,1	7,1	8,7	9,8	11,4	11,8	13,4	65%
Café/Bar/Cafetaria	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0	n.v.t.	n.v.t.	80%
Restaurant	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0	n.v.t.	n.v.t.	80%
Discotheek	,9	8,9	11,9	15,9	18,8	22,8	18,8	22,8	99%
Evenementenhal	4,0	7,0	5,0	8,0	6,0	11,0	n.v.t.	n.v.t.	98%

⁹ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Winkelen en boodschappen (per 100 m ² bvo)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers ¹⁰
	min	max	min	max	min	max	min	max	
Buurtsupermarkt (Spar)	1,3	3,3	2,2	4,2	3,1	5,1	n.v.t.	n.v.t.	89%
Supermarkt (gemiddeld prijsniveau)	2,1	4,1	3,7	5,7	4,4	6,4	n.v.t.	n.v.t.	93%
Dorpscentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,4	4,4	3,1	5,1	n.v.t.	n.v.t.	72%
Kringloopwinkel	n.v.t.	n.v.t.	1,0	1,5	1,7	2,2	2,0	2,5	89%
Bruin- en witgoedzaken	3,3	4,8	5,4	6,9	7,4	8,9	8,5	10,0	92%
Woonwarenhuis of woonwinkel	1,0	1,5	1,5	2,0	1,7	2,2	1,7	2,2	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,4	5,9	4,4	5,9	95%
Woonboulevard	n.v.t.	n.v.t.	6,9	8,8	8,3	10,2	n.v.t.	n.v.t.	97%
Winkelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	3,7	4,2	4,2	4,7	n.v.t.	n.v.t.	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	2,1	2,6	2,2	2,7	87%
Tuincentrum (>1.000m ² wvo)	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,6	2,4	2,9	2,6	3,1	89%
Groencentrum (<2.000m ² wvo)	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,6	2,4	2,9	2,6	3,1	98%

¹⁰ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Bijlage 3

Fietsparkeernormen

Kantoren

Kantoor	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum	1,7	100 m² bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.
	Schil centrum	1,2		
	Rest bebouwde kom	1,2		
	Buitengebied	0,7		
	Op NS-station	0,9		
Kantoor (bezoekers)		5	balie	Minimaal 10

Scholen

Basisscholen	Schoolgrootte	Norm	Per	Opmerking
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	4,3	10 leerlingen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
	250 tot 500 leerlingen	5,0		
	> 500 leerlingen	6,2		
Basisschool (medewerkers)		0,4	10 leerlingen	

Middelbare scholen en ROC's	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Middelbare school (leerlingen)		14	100 m² bvo	Grote aantallen
Middelbare school (medewerkers)	Centrum	0,6	100 m² bvo	
	Schil Centrum	0,5		
	Rest bebouwde kom	0,4		
ROC (leerlingen)		12	100 m² bvo	Op OV-locaties lager
ROC (medewerkers)		0,9	100 m² bvo	

Winkelen en boodschappen doen

Winkelen en boodschappen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,7	100 m ² bvo	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,9	100 m ² bvo	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	100 m ² bvo	
Tuincentrum	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	0,4 0,1	100 m ² bvo	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen

Horeca

Horeca en verblijfsrecreatie	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil Rest bebouwde kom Buitengebied	29 10 5	Locatie	Terras meetellen
Restaurant (eenvoudig)	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	18 15	100 m ² bvo	Bijv. pannenkoekenhuis Terras meetellen
Restaurant (luke)		4	100 m ² bvo	

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	Locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	Locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats/ crematorium		5	Gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,3	100 m² bvo	
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,4	100 m² bvo	
Kerk/moskee		40	100 zitplaatsen	Protestanten fietsen meer dan katholieken, Moslims het minst
Ziekenhuis (bezoekers)		0,5	100 m² bvo	Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)	Centrum	0,4	100 m² bvo	Grote aantallen
	Schil centrum	0,4		
	Rest bebouwde kom	0,2		

Sport, cultuur en ontspanning

Sport, cultuur en ontspanning	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Bibliotheek		3	100 m ² bvo	
Bioscoop	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	7,8 4,3 1,4	100 m ² bvo	Grote aantallen
Fitness	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	5,0 3,7 2,0	100 m ² bvo	
Museum		0,9	100 m ² bvo	
Sporthal		2,5	100 m ² bvo	
Sportveld		61	ha netto terrein	
Sportzaal		4,0	100 m ² bvo	
Stadion		9	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijk evenement		32	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	24 21 18	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Zwembad (openlucht)		28	100 m ² bassin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		20	100 m ² bassin	Grote aantallen

Overstappen

Overstappen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Busstation	Centrum en schil	42	Halterende buslijn	
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,8	Autoparkeerplaats	

Woningen

Woning	Norm 1	Per	Opmerking	Norm 2	Per
Rij- en vrijstaande woning	1	Kamer	Bij voorkeur plus 1	5,5	Woning
Appartement (met fietsenberging)	0,75	Kamer	Minimaal 2 plekken	2,5	Woning
Appartement (zonder fietsenberging)	0,25	Kamer	Ten behoeve van buurtstallingen en fietstrommels. Heeft niet de voorkeur.	0,75	Woning
Studentenhuis	1	Kamer			

De tabel betreft alleen de fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5–1 per woning).

Oppervlakte fietsenshuur bij woningen (alleen voor stallen fietsen, exclusief bergruimte)

Aantal fietsen	Oppervlakte (m²)	Opmerking
2	4,1	Haaks
3	5,8	Haaks
4	7,3	45°
5	8,4	45°
6	9,5	45°
7	10,6	45°
8	11,8	45°

Bijlage 4

Alternatieve eenheden en maatgevende momenten fietsparkeren

Kantoor	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Kantoor (personeel)	100 m² bvo	4 arbeidsplaatsen		Werkdagochtend
Kantoor met balie (bezoekers)	Balie			Werkdagochtend
Basisscholen	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Basisschool (leerlingen)	10 leerlingen	0,4 leslokalen		Schooltijden
Basisschool (medewerkers)				
Middelbare scholen en ROC's	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Middelbare school (leerlingen)				
Middelbare school (medewerkers)	100 m² bvo	1 leslokaal		Schooltijden
ROC (leerlingen)				
ROC (medewerkers)				
Winkelen en boodschappen doen	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Winkelcentrum	100 m² bvo	80 m² vvo	0,56 winkels	Zaterdagmiddag 14-17 uur
Supermarkt	100 m² bvo	80 m² vvo	0,5 kassa	Zaterdagmiddag 14-17 uur
Bouwmarkt	100 m² bvo	90 m² vvo		Zaterdag (en koopzondag)
Tuincentrum	100 m² bvo (totaal)	80 m² bvo (binnen)	80 m² vvo (totaal)	Zaterdag (en koopzondag)
Gezondheidszorg en voorzieningen	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Apotheek (bezoekers)				
Apotheek (medewerkers)	Locatie	4 kassa's	12 medewerkers	Werkdag 14-16 uur

Begraafplaats	Gelijktijdige plechtigheid	0,35 locatie		Tijdens plechtigheid
Crematorium		120 zitplaatsen		
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m ²	1,33 behandel kamers		Werkdag 9-12 uur
Gezondheidscentrum (medewerkers)				
Kerk/moskee	100 zitplaatsen			Tijdens dienst
Ziekenhuis (bezoekers)	100 m ² bvo	1,33 bedden		Werkdag 10-12 uur, 14-16 uur, en 19-20 uur
Ziekenhuis (medewerkers)				
Horeca en verblijfsrecreatie	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Fastfoodrestaurant	Locatie	15,6 tafels	60 stoelen	Zondag 17-18 uur
Restaurant (eenvoudig)	100 m ² bvo	13 tafels	50 stoelen	Vr-za-zo 18-20 uur
Restaurant (luke)		6,5 tafels	25 stoelen	Vr-za-zo 18-20 uur
Sport, cultuur en ontspanning	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Bibliotheek	100 m ² bvo	1000 leden		Woensdag 13-16 uur
Bioscoop	100 m ² bvo	0,15 zalen	33 stoelen	Zaterdag 19-22 uur
Fitness	100 m ² bvo	6 apparaten		Ma-di-wo 19-21 uur
Museum	100 m ² bvo			Buiten schooltijden
Sporthal	100 m ² bvo	0,21 kleedkamers	0,05 locatie	Zaterdag en zondag 13-18 uur
Sportveld	Ha netto terrein	1,15 velden		Speeldag ochtend, evt. wedstrijd met veel publiek
Sportzaal	100 m ² bvo	0,26 kleedkamers	0,05 locatie	Gebruikstijden
Stadion	100 zitplaatsen			Bij thuiswedstrijden
Stedelijk evenement	100 bezoekers			Afhankelijk van evenement
Theater	100 zitplaatsen	0,5 zalen	300 m ² bvo	Zaterdag 19-22 uur
Zwembad (openlucht)	100 m ² bassin			Bij mooi weer, buiten schooltijd

Zwembad (overdekt)	100 m ² bassin			Vrijdag 9-13 uur
Woning	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Rij- en vrijstaande woning	Kamer	25 m ² bvo	0,25 woning	
Appartementen (met fietsenberging)	Kamer	25 m ² bvo	0,33 woning	avond
Appartementen (zonder fietsenberging)	Kamer	25 m ² bvo	0,33 woning	
Studentenhuis	kamer			

tabel 7: overzichtstabel met alternatieve eenheden en maatgevende moment per solitaire functie

Algemene opmerkingen/definities:

- bvo: bruto vloeroppervlak
- vvo: verkoop vloeroppervlak
- arbeidsplaats: maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers

Bijlage 5

Parkeren beleven we zo!

