(138)

Gemeente Breda

# HERZIENING VOORSCHRIFTEN PARKEREN DIVERSE BESTEMMINGSPLANNEN

juni 2006

# HERZIENING VOORSCHRIFTEN PARKEREN DIVERSE BESTEMMINGSPLANNEN

BIJLAGE BIJ RAADSBESLUIT
Nr: .....28.224.....

d.d. 29 JUN 2006

per a.j.m. C.l , raadsgriffier

| | | |
|---|---|---|
| Ontwerp | : d.d. maart 2006 | |
| Vastgesteld door de gemeenteraad | : d.d. | bij besluit nr. |
| Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten | : d.d. 25-9-2006 | bij besluit nr. 121 0346 |
| Besluit van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State | : d.d. | |

Dit bestemmingsplan bestaat uit één deel.

# TOELICHTING

# Inhoud

## Toelichting


1. Inleiding 1
2. Beleidskader 2
3. Analyse geldende plannen 3
4. Beschrijving omvang en aard van de herziening 5
5. Milieu-hygiënische aspecten 6
6. Inspraak en vooroverleg 7


## Bijlagen


1. Overzicht bestemmingsplannen betrokken in herziening voorschriften parkeren diverse bestemmingsplannen
2. Vooroverleg- en inspraakreacties
3. Nota Parkeer- en stallingsbeleid Breda


## Voorschriften


Aan te brengen veranderingen in de voorschriften van de diverse bestemmingsplannen

# 1. Inleiding



**Doel herziening**
Met het vaststellen van de Nota Parkeer- en Stallingsbeleid Breda op 10 september 2004 (bijlage 3) is de noodzaak ontstaan de geldende bestemmingsplannen waarin (verouderde) parkeernormen zijn opgenomen, op een lijn te brengen met het nieuwe parkeerbeleid. In beginsel komt dat neer op het laten vervallen van de parkeernormen in de bestemmingsplannen zodat de Nota Parkeer- en Stallingsbeleid Breda eenduidig en in alle gevallen kan worden toegepast via de bouwverordening.
Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de herziening van de betreffende bestemmingsplannen.

**Opzet herziening**
De herziening bestaat uit de voorliggende toelichting waarin in hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het parkeerbeleid. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 verslag gedaan van de uitkomsten van de analyse van de geldende plannen. In hoofdstuk 4 wordt kort de aard en omvang van de herziening beschreven. Hoofdstuk 5 bevat de milieu-hygiënische aspecten en hoofdstuk 6 beschrijft de fase van vooroverleg en inspraak.
De aan te brengen veranderingen in de voorschriften zijn per plan op een afzonderlijke pagina weergegeven.

# 2. Beleidskader



In de Nota Parkeer- en Stallingsbeleid Breda (vastgesteld door de gemeenteraad op 10 september 2004, zie bijlage 3) is gesteld dat een goed parkeer- en stallingsbeleid van essentieel belang is voor onder andere het functioneren van de binnenstad en de bereikbaarheid en leefbaarheid van woon- en werkgebieden. Goed parkeer- en stallingsbeleid kan leiden tot versterking van de stedelijke vitaliteit en zorgen voor een optimale benutting van de infrastructuur. Bereikbaarheid, economische ontwikkelingsmogelijkheden en ruimtelijke kwaliteit spelen binnen dit krachtenveld een belangrijke rol.

Uit een verkenning van het vigerend beleid op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau is gebleken dat er sinds de nota "Navigeren in Parkeren" van 1993 een omslag heeft plaatsgevonden van een sturend naar een faciliterend verkeersbeleid. Daarbij wordt men wel gestimuleerd om zo mogelijk de duurzame vervoerswijzen te gebruiken. Deze veranderende beleidskoers is verwerkt in de nieuwe parkeernota.
Gezien de veranderingen die Breda sinds begin jaren negentig heeft doorgemaakt, de veranderde beleidskoers ten aanzien van verkeer en vervoer, en het verstrijken van het planjaar van de nota "Navigeren in Parkeren" is geconstateerd dat Breda toe is aan een actualisatie van het parkeer- en stallingsbeleid.

Kortheidshalve wordt voor de volledige inhoud verwezen naar de Nota Parkeer- en Stallingsbeleid Breda (bijlage 3). Uit de nieuwe parkeernota kunnen de volgende beleidslijnen worden gedestilleerd:

1. hanteren van minimum parkeernormen. Meer parkeerplaatsen mag indien dit niet ten koste gaat van de bereikbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid;
2. ophogen van huidige parkeernormen en aansluiten op landelijke richtlijnen en steden van vergelijkbare grootte;
3. vaststellen parkeernormen per functie in genoemde nota;
4. exacte parkeernormen niet meer opnemen in bestemmingsplannen, maar een verwijzing naar normen in parkeernota opnemen;
5. middels bouwverordening verplichten om het minimum aantal parkeerplaatsen (op basis van de in genoemde parkeernota opgenomen parkeernormen) op eigen terrein te realiseren (parkeerplaatsverplichting);
6. onder strikte voorwaarden toepassen van de mogelijkheid om per parkeerplaats een bedrag te storten bij het niet kunnen voldoen aan parkeerplaatsverplichting;
7. geld van afgekochte parkeerplaatsen storten in parkeerfonds, waaruit aanleg van openbare parkeerplaatsen bekostigd wordt.

In de parkeernota is als knelpunt gesignaleerd dat het opnemen van exacte parkeernormen in bestemmingsplannen als inflexibel wordt ervaren. Op het moment dat de normen wijzigen, zouden de bestemmingsplannen waarin die normen zijn genoemd ook moeten worden gewijzigd/herzien.

Via de voorliggende herziening wordt inhoud gegeven aan punt 4 van de beleidslijnen. Daarbij kan worden opgemerkt dat de verwijzing naar parkeernormen en parkeernota uitsluitend in de toelichting van nieuwe bestemmingsplannen zal plaatsvinden. Belangrijk is dat, zoals genoemd in punt 5, via de bouwverordening de initiatiefnemer verplicht kan worden om voldoende parkeerplaatsen (op basis van de in de parkeernota opgenomen parkeernormen) te realiseren.

# 3. Analyse geldende plannen



Om inzicht te krijgen in de omvang van de herziening zijn alle plannen die gelden voor het grondgebied van de gemeente Breda geanalyseerd.
De analyse is uitgevoerd in april 2005 en het concept van de analyse is besproken op 24 mei 2005.

**Uitkomsten analyse**
In totaal gelden voor het grondgebied van de gemeente Breda circa 300 bestemmingsplannen. Daaruit is gebleken dat in circa 70 plannen parkeernormen worden genoemd of verwijzingen naar eerdere parkeernota's voorkomen. Deze plannen zullen op korte termijn niet via de lopende actualiseringsoperatie worden herzien zodat nagegaan dient te worden of deze plannen dienen te worden betrokken in de onderhavige herziening.
Tijdens de analyse is een papieren dossier aangelegd waarin van de genoemde circa 70 plannen kopieën van alle relevante onderdelen zijn verzameld.

De analyse van de circa 70 plannen waarin iets wordt geregeld ten aanzien van parkeren, leert dat in nagenoeg alle gevallen er sprake is van bepalingen die zonder meer geschrapt kunnen worden bij herziening. Er is geen noodzaak tot het redigeren van voorschriften en/of opnemen van nieuwe (inhoudelijke) bepalingen.
Daarnaast wordt in een aantal herzieningen, wijzigingsplannen en uitwerkingsplannen, verwezen naar de voorschriften van het basisplan. In de volgende paragraaf wordt een nadere toelichting gegeven op de wijze waarop daar in het kader van de implementatie van het parkeerbeleid mee dient te worden omgegaan.

**Van toepassing verklaring voorschriften basisplan**
Bij een aantal herzieningen, wijzigingsplannen en een uitwerkingsplan zijn de voorschriften van het "basisplan" van toepassing verklaard. Ook is dit meerdere malen gebeurd als een passage in het vaststellingsbesluit van een herziening. Hierna wordt per geval een nadere toelichting gegeven.

*Herzieningen*
Het is strikt genomen niet nodig om de voorschriften van het basisplan van toepassing te verklaren op een herziening omdat een herziening per definitie alleen de veranderingen in het basisplan aangeeft en zodoende de overige bepalingen vanzelf blijven gelden. In die gevallen dat dit wel is gedaan, is het vooral bedoeld uit oogpunt van overzichtelijkheid en de vermelding van het basisplan heeft vooral een praktische functie: het is daardoor duidelijk over welk basisplan het gaat.
Daarom is er voor gekozen om in de voorliggende herziening de herziene voorschriften niet opnieuw van toepassing te verklaren.

*Vaststellingsbesluiten*
Ook in vaststellingsbesluiten over herzieningen is meerdere malen een passage opgenomen waarin de voorschriften van het basisplan van toepassing worden verklaard. Omdat uiteindelijk het "plan" geldt en niet het vaststellingsbesluit is het niet nodig om in de herziening aandacht te schenken aan eerdere vaststellingsbesluiten.

*Uitwerkingen en wijzigingen*
<u>Algemeen</u>
Uitwerkingen en wijzigingen worden volgens artikel 11 lid 6 WRO geacht van het basisplan deel uit te maken, met dien verstande, dat zij, zolang en voor zover de bestemming niet verwerkelijkt is, kunnen worden herzien/veranderd op dezelfde wijze, als waarop zij tot stand zijn gebracht. Dit betekent dus dat per plan dient te worden beoordeeld of de bestemming die via het wijzigings- of uitwerkingsplan mogelijk werd, gerealiseerd is.
Is dat niet (geheel) het geval dan kan voor het aanpassen van de parkeernormen de (vaststellings-)procedure worden gevolgd zoals ingevolge artikel 11 WRO is vereist. Dit houdt in dat door burgemeester en wethouders een nieuw besluit moet worden genomen.

In het geval dat de bestemming wel is gerealiseerd, dan is de wijzigings- of uitwerkingsbevoegdheid "opgesoupeerd" en zijn die gerealiseerde bestemmingen deel gaan uitmaken van het basisplan.

Uitwerkingsplan
Het gaat om Binnenstad, uitwerkingslokatie Chasséterrein. De uitwerkingsbevoegdheid is geheel benut. Bovendien zijn er specifieke afspraken gemaakt over het parkeren in relatie tot de inrichting van de openbare ruimte.
Er is dus geen apart besluit van burgemeester en wethouders nodig.

Wijzigingsplan
Het gaat om 2 gevallen: B133 Breda-Zuid, Boeimeersingel en B137 Steenakker, wijzigingsplan 2002/1. Het betreffende basisplan is betrokken in de onderhavige herziening.
In beide gevallen is het wijzigingsplan gerealiseerd en gelden de voorschriften van het (herziene) basisplan.
Er is dus geen apart besluit van burgemeester en wethouders nodig.

# 4. Beschrijving omvang en aard van de herziening



In de huidige situatie zijn de parkeernormen niet of slechts incidenteel verankerd in bestemmingsplannen. Bovendien zijn de gehanteerde normen te laag volgens de huidige inzichten. Daarnaast is op grond van de Bouwverordening (artikel 2.5.30) het tegenwoordig mogelijk de aanvrager te verplichten tot "het aanleggen van ruimten in, op, onder of rond het nieuwe gebouw om de parkeerbehoefte op te vangen"; de zogeheten parkeerplaatsverplichting op eigen terrein.

Concrete vertaling van het beleid houdt in dat alle verwijzingen naar parkeernormen in de geldende bestemmingsplannen worden geschrapt via deze herziening.

De herziening omvat 48 bestemmingsplannen. Bijlage 1 bevat het overzicht van deze plannen.
Er is gekozen voor één algemene toelichting. Vervolgens is per bestemmingsplan een afzonderlijk blad opgenomen. Op elk blad staat vermeld archiefvolgnummer en naam van het plan. Bovendien zijn vaststellings- en goedkeuringsdata vermeld. Op deze wijze is alle informatie beschikbaar die nodig is voor het vaststellingsbesluit.
Dit blad kan dan, na inwerkingtreding van de herziening, worden ingevoegd in het basisplan.

# 5. Milieu-hygiënische aspecten

Het laten vervallen van de parkeernormen in de bestemmingsplannen heeft geen consequenties voor de milieu-aspecten water, geluid, externe veiligheid en lucht. De onderhavige herziening houdt in dat de in de betrokken bestemmingsplannen opgenomen parkeernormen vervallen. Dit betekent niet dat er geen parkeernormen meer zijn, maar dat ze op een andere manier worden vastgelegd, namelijk in de Bouwverordening. Het aantal parkeerplaatsen dat minimaal moet worden gerealiseerd, blijft gelijk.
Voor wat betreft luchtkwaliteit wordt opgemerkt dat door deze herziening geen verschuiving van intensiteiten van de ene weg naar de andere plaatsvindt. Tevens is er geen sprake van een belangrijke verhoging van intensiteiten, omdat het niet gaat om nieuwe ontwikkelingen, maar om het reguleren van parkeren.

# 6. Inspraak en vooroverleg

De "Herziening voorschriften parkeren diverse bestemmingsplannen" is aan vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening en inspraak onderworpen.

**Inspraak**

In het kader van de inspraak heeft het voorontwerp-bestemmingsplan gedurende 4 weken ter inzage gelegen. Er zijn geen reacties binnengekomen.

**Vooroverleg**

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp van het bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

1. Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant
2. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening Zuid
3. SEOB
4. Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant
5. Ministerie van Economische Zaken, regio zuid

De vooroverlegreacties en de reacties hierop zijn beknopt weergegeven in bijlage 2 van de toelichting.

# BIJLAGE

# Bijlage 1 Overzicht bestemmingsplannen betrokken in de "Herziening voorschriften diverse bestemmingsplannen"

(Het nummer correspondeert met de binnen de gemeente Breda gehanteerde archiefnummering)

| | |
|---|---|
| B001 | Binnenstad |
| B022 | Spoorbuurt |
| B026 | Druivenstraat |
| B031 | Heilaar Noord |
| B034 | Bedrijventerrein Adriaan Klaassenstraat |
| B037 | Haagse Beemden Oost 1969/1 |
| B038 | Haagse Beemden Oost 1969/2 |
| B039 | Baliëndijk |
| B047 | Haagpoort |
| B050 | Tramsingel e.o. |
| B057 | Haagse Beemden Heksenwiel-Overkroeten |
| B060 | Bedrijventerrein Breda-Oost "Hoogeind" |
| B061 | Breda Zuid-Oost |
| B063 | Heilaar-Steenakker |
| B065 | Tuinzigt |
| B066 | Westerpark |
| B077 | Verspreide woonwagenstandplaatsen |
| B094 | Kloosterterrein – Generaal Maczekstraat |
| B096 | Haagse Beemden |
| B098 | De Krogten |
| B100 | Heilaar-Steenakker herziening 1998/1 Plandeel Heilaar |
| B102 | Heuvel |
| B104 | Kroeten |
| B105 | Hoogeind II |
| B106 | Breda Zuid |
| B109 | Christus Koningkerk |
| B111 | Voormalig Slachthuisterrein |
| B121 | Uitbreiding Effen |
| B124 | Steenakker |
| B125 | Adriaan Klaassenstraat e.o. |
| B126 | Hoogeind III |
| B128 | Princenhage |
| B130 | Emer-Zuid |
| B134 | Tuin- en vijvercentrum Heilaarstraat |
| B136 | Afronding Asterd |
| NG19 | Kraaijenberg |
| NG20 | Kapittelhof |
| NG22 | Hoekhuis |
| P05 | Moleneind |
| P08 | De Rijt |
| P27 | Heikantsestraat – Dennenweg |
| P46 | De Neel |
| P53 | Groenstraat-Zuidlaan |
| P56 | Brielsedreef-Schutsestraat |
| R07 | Hazeldonk fase III |
| T17 | Kerkeind 4 |
| T19 | De Haenen |
| T40 | Withof |

# Bijlage 2 Vooroverleg- en inspraakreacties

# Inspraak en vooroverleg

Het "Paraplubestemmingsplan Parkeernormen" is aan vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening en inspraak onderworpen. De resultaten hiervan zijn in dit hoofdstuk verwerkt.

## I. VOOROVERLEG

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp van het bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

1. Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant
2. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening Zuid
3. SEOB
4. Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant
5. Ministerie van Economische Zaken, regio zuid

De instanties genoemd onder 2 t/m 5 hebben (niet rechtstreeks) opmerkingen op het voorontwerp gemaakt. De opmerkingen van de Provinciale Planologische Commissie worden hieronder behandeld.

### Provinciale Planologische Commissie

Samenvatting

1. Verzocht wordt te onderbouwen waarom toetsen als waterparagraaf, geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid niet relevant zijn voor deze herziening.(Cat. II)
2. De omvang en situering van autoparkeerplaatsen is terecht in een aantal gemeentelijke bestemmingsplannen opgenomen. Als het echter daarin gaat om een in de voorschriften opgenomen laag maximaal aantal in vergelijking met de recente aanbevelingen in het ASVV 2004, dan is dat nu inderdaad als een starre normering te beschouwen. (Cat. III)
3. Verzocht wordt de Nota Parkeer- en stallingsbeleid 2004 bij het vastgestelde plan te voegen. (Cat. III)
4. Gevraagd wordt of overwogen is om voor de parkeernormering te werken met een minimum parkeernorm in de planvoorschriften, met in de toelichting de verwijzing naar de gemeentelijke Parkeernota. Gesteld wordt dat dit meer flexibiliteit geeft en kan voorkomen dat er sprake is van een starre normering. (Cat. III)
5. Er wordt vanuit gegaan dat steeds in de voorschriften aandacht zal worden gegeven aan de planning van parkeerruimte op openbaar terrein, hetgeen tot uiting komt in de omvang en doeleinden van de verkeersbestemming. (Cat. II)
6. Verzocht wordt de naamgeving van het bestemmingsplan aan te passen. De term paraplubestemmingsplan zou ten onrechte de indruk kunnen wekken dat het mogelijk is één regeling voor de hele gemeente vast te stellen, terwijl alle bestemmingsplannen moeten worden aangepast. (Cat. II)
7. Conform het vastgestelde (parkeer)beleid dient een regionale afstemming van dit soort plannen plaats te vinden. (Cat. II)

Commentaar

Hieronder is per aspect een toelichting gegeven.

1. De onderhavige herziening houdt in dat de in de betrokken bestemmingsplannen opgenomen parkeernormen vervallen. Dit betekent niet dat er geen parkeernormen meer zijn, maar dat ze op een andere manier worden vastgelegd, namelijk in de Bouwverordening. Het aantal parkeerplaatsen dat minimaal moet worden gerealiseerd, blijft gelijk. Het laten vervallen van de parkeernormen in de bestemmingsplannen heeft dus geen consequenties voor de milieu-aspecten water, geluid, externe veiligheid en lucht.
   Voor wat betreft luchtkwaliteit wordt nog opgemerkt dat door deze herziening geen verschuiving van intensiteiten van de ene weg naar de andere plaatsvindt. Tevens is er

geen sprake van een belangrijke verhoging van intensiteiten, omdat het niet gaat om nieuwe ontwikkelingen, maar om het reguleren van parkeren.
Het bovenstaande is verwerkt in de toelichting.

2. Het probleem is niet een lage of hoge normering of het opnemen van maximum of minimum normen. De starheid zit hem juist in het überhaupt opnemen van parkeernormen in bestemmingsplannen. Het parkeerbeleid wordt veel vaker herzien dan een bestemmingsplan en bij elke nieuwe normering zou het bestemmingsplan moeten worden aangepast.
Zie hiervoor ook punt 4.

3. De Nota Parkeer- en stallingsbeleid Breda wordt bij het vastgestelde plan gevoegd.

4. Zoals ook in de toelichting is opgenomen, is juist overwogen dat het regelen van parkeernormen in de voorschriften van bestemmingsplannen niet flexibel is. Op het moment dat de normen wijzigen, zouden de bestemmingsplannen waarin die normen zijn genoemd ook moeten worden gewijzigd. Daarom is het handiger om een aanvrager via de Bouwverordening te verplichten om voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Hierbij kunnen de normen van de Nota Parkeer- en stallingsbeleid Breda eenduidig en in alle gevallen worden toegepast. Het is van belang dat in de bestemmingsplannen geen parkeernormen zijn opgenomen, omdat het bestemmingsplan prevaleert boven de Bouwverordening. Een verwijzing naar parkeernormen en parkeernota zal uitsluitend in de toelichting van nieuwe bestemmingsplannen plaatsvinden.

5. Genoemde parkeernormen hebben betrekking op het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein. Uiteraard zal ook binnen verkeers- en andere bestemmingen het realiseren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte mogelijk gemaakt worden.

6. De naam van de herziening wordt gewijzigd in "Herziening voorschriften parkeren diverse bestemmingsplannen".

7. Uit het parkeerbeleid blijkt niet dat er sprake zou moeten zijn van regionale afstemming van dit soort plannen. In regionaal verband zijn er geen afspraken over parkeernormen gemaakt. Bovendien gaat het hier om bestemmingsplannen voor bestaand stedelijk gebied en zijn er geen gemeente-overschrijdende effecten te verwachten.

## II. INSPRAAK

In het kader van de inspraak heeft het voorontwerp-bestemmingsplan gedurende 4 weken ter inzage gelegen. Er zijn geen reacties binnengekomen.

# Bijlage 3 Nota Parkeer- en stallingbeleid Breda

# NOTA PARKEER- EN STALLINGSBELEID BREDA

10 september 2004

## INHOUDSOPGAVE


| | | |
|---|---|---|
| **1.** | **Inleiding** | **5** |
| 1.1 | Aanleiding | 5 |
| 1.2 | Uitgangspunten en ambitie | 5 |
| 1.3 | Leeswijzer | 8 |
| **2.** | **Parkeerregulering** | **9** |
| 2.1 | Huidige situatie | 9 |
| 2.2 | Huidige knelpunten | 11 |
| 2.3 | Parkeeraanbod en -behoefte binnenstad tot 2010 | 11 |
| 2.4 | Doel en bouwstenen parkeerregulering | 14 |
| 2.5 | Reguleringsbeleid | 15 |
| **3.** | **Parkeernormering** | **27** |
| 3.1 | Huidige situatie | 27 |
| 3.2 | Huidige knelpunten | 27 |
| 3.3 | Doel en bouwstenen parkeernormering | 27 |
| 3.4 | Parkeernormenbeleid | 28 |
| **4.** | **Fietsparkeren** | **37** |
| 4.1 | Huidige situatie | 37 |
| 4.2 | Huidige knelpunten | 37 |
| 4.3 | Doel en bouwstenen fietsparkeren | 38 |
| 4.4 | Fietsparkeerbeleid | 38 |
| **5.** | **Transferpunten** | **43** |
| 5.1 | Algemeen | 43 |
| 5.2 | Huidige situatie | 43 |
| 5.3 | Doel en bouwstenen transferpunten | 44 |
| 5.4 | Transferpuntenbeleid | 44 |
| **6.** | **Beleidsaanbevelingen en acties** | **47** |
| 6.1 | Beleidsaanbevelingen | 47 |
| 6.2 | Actieprogramma | 47 |

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

*Parkeer- en stallingsbeleid algemeen*
Goed parkeer- en stallingsbeleid is van essentieel belang voor onder andere het functioneren van de binnenstad en de bereikbaarheid en leefbaarheid van woon- en werkgebieden. Parkeer- en stallingsbeleid kan leiden tot versterking van de stedelijke vitaliteit en zorgen voor een optimale benutting van de infrastructuur. Bereikbaarheid, economische ontwikkelingsmogelijkheden en ruimtelijke kwaliteit spelen binnen dit krachtenveld een belangrijke rol.

*Huidig parkeer- en stallingsbeleid*
Het vigerende parkeer- en stallingsbeleid van Breda dateert alweer van eind 1993. Toen is de nota 'Navigeren in Parkeren' (Gemeente Breda, 1993) vastgesteld, als beleidskader voor parkeren en stallen. Op basis daarvan is de nota 'Parkeerbeheer' (Gemeente Breda, 1994) opgesteld, waarin onder andere de financiële doorrekeningen van dit beleid zijn opgenomen. Jaarlijks wordt mede op basis van dit beleid een uitwerkingsplan opgesteld voor parkeren.
Uit een beleidsverkenning over het vigerend beleid op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau kan geconcludeerd worden dat er sinds de nota 'Navigeren in Parkeren' een omslag heeft plaatsgevonden van een sturend naar een faciliterend verkeersbeleid. Daarbij wordt men wel gestimuleerd om zo mogelijk de duurzame vervoerswijzen te gebruiken. Deze veranderende beleidskoers werkt door in voorliggende beleidsnota.

Gezien de veranderingen die Breda sinds begin jaren negentig heeft doorgemaakt, de veranderde beleidskoers ten aanzien van verkeer en vervoer, en het verstrijken van het planjaar van de nota 'Navigeren in Parkeren' (Gemeente Breda, 1993), is Breda toe aan een actualisatie van het parkeer- en stallingsbeleid.

## 1.2 Uitgangspunten en ambitie

*Kaders voor een nieuw beleid*
Belangrijk uitgangspunt van het nieuwe parkeer- en stallingsbeleid is de in november 2002 door de gemeente Breda opgestelde discussienotitie 'Kaders voor een nieuw beleid' (Gemeente Breda, 2002). Hierin worden knelpunten van het huidige beleid benoemd en worden mogelijke oplossingen en instrumenten aangegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in de thema's parkeerregulering, parkeernormering, fietsparkeren en transferpunten. Voorliggende nota is een uitwerking van de discussienotitie en is opgebouwd aan de hand van dezelfde thema's.
Als belangrijkste knelpunten worden in de discussienotitie 'Kaders voor een nieuw beleid' (Gemeente Breda, 2002) genoemd:

- Bewoners ervaren parkeeroverlast in woongebieden. Een voorbeeld hiervan is het gebied rond de Vredenburchsingel.
- Het aantal parkeerplaatsen dat bij nieuwbouwwoningen wordt gerealiseerd.
- Het mislukken van het experiment met een autoluwe woonwijk in Westerpark.
- Een aantal volle parkeergarages op de piekmomenten in de binnenstad (zaterdagmiddag en koopavonden).
- Problemen rond vergunningparkeren zijn: te veel aanvragen voor een beperkt aantal plaatsen of een scheve verhouding tussen parkeerplaatsen voor bewoners en werknemers.

Naast 'Kaders voor een nieuw beleid' gelden liggende nota's en onderzoeken als uitgangspunt, waaronder 'Stadsvisie Breda' (Gemeente Breda, 1999), 'Verkeersplan Breda' (Gemeente Breda, 2001) en de niet bestuurlijk vastgestelde nota's 'Parkeer- & Stallingsnormering' (Gemeente Breda, 1996) en 'Fietsparkeerplan Breda' (SOAB, 2002).
Om te komen tot een ambitie voor het parkeer- en stallingsbeleid is rekening gehouden met de ambities uit de 'Stadsvisie Breda' en het 'Verkeersplan Breda'.

*Kaart 1.1: onderscheid Binnenstad - Stadshart*

*Ambities Stadsvisie Breda*

In de 'Stadsvisie Breda' (gemeente Breda, 1999) is aangegeven dat Breda een stad moet zijn waar voor iedereen werk is, waar het aantrekkelijk is om te werken en die goed bereikbaar is. Breda moet uitgroeien tot een stedelijk en regionaal diensten- en zakencentrum. Het garanderen van een goede bereikbaarheid van de economische functies en voorzieningen is hierbij een voorwaarde. Breda moet zich dan ook ontwikkelen tot Zuidelijk Vervoersknooppunt. Belangrijk onderdeel hiervan is het sleutelproject *Via Breda*.

In de 'Stadsvisie Breda' (Gemeente Breda, 1999) gaat speciale aandacht uit naar versterking van de economische functie van de binnenstad, de bereikbaarheid en inrichting van het openbaar gebied in de binnenstad. Van wezenlijk belang voor het aanzicht, de economische functies en de bereikbaarheid van de binnenstad is het gebied rond het stadshart.

*Op het gebied van wonen en leven geldt dat Breda de ambitie heeft om een duurzame stad te* zijn, die een goed bereikbare woning heeft voor iedereen. Om de leefbaarheid te vergroten

wordt het water in de stad teruggebracht en is er aandacht voor kwalitatief hoogwaardig ondergronds parkeren ter compensatie van op te heffen straatparkeerplaatsen.

*Ambities Verkeersplan Breda*
Ook in het 'Verkeersplan Breda' (Gemeente Breda, 2003) worden ambities ten aanzien van parkeren uitgesproken. Aangegeven wordt dat buiten de geplande parkeerlocaties er geen extra parkeerlocaties voor bezoekers van de binnenstad worden gerealiseerd (standstill principe).
De bestaande parkeerlocaties moeten zo goed mogelijk worden benut. Wel is het wenselijk om op piekmomenten en bij evenementen, extra parkeergelegenheid in te zetten om de binnenstadsbezoeker snel en comfortabel naar de binnenstad te vervoeren.
Tot slot moet het parkeer- en stallingsbeleid ondersteunend zijn aan de kansen van het openbaar vervoer in Breda en omgeving (door bijvoorbeeld juiste normering, fietsparkeren en/of tarieven) en moet het bijdragen aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit door meer ondergronds te parkeren.

*Ambitie parkeer- en stallingsbeleid tot 2010*
Het parkeer- en stallingsbeleid in Breda moet bijdragen aan het leefbaar en goed toegankelijk houden van woongebieden, werkgebieden en voorzieningen nu en in de toekomst door het oplossen van huidige knelpunten en door in te spelen op toekomstige ontwikkelingen. Het parkeer- en stallingsbeleid faciliteert de groeiende mobiliteitsbehoefte en is niet gericht op het terugdringen van de automobiliteit. Omwille van de leefbaarheid en bereikbaarheid van Breda wordt de gebruiker gestimuleerd tot het gebruik van een gepaste vervoerwijze.

*Gebiedsomvang en planjaar*
De nota heeft betrekking op de gehele gemeente. Hierbij is onderscheid gemaakt in:
- Stadshart: het centrumwinkelgebied en de Ginnekenweg, zoals aangegeven op kaart 1.1.
- Binnenstad: het gebied binnen de singels, inclusief stadshart (zie ook kaart 1.1).
- Via Breda: het totale plangebied van de Spoorzone (zie kaart parkeernormen).
- Stationskwartier: Breda centraal station en directe omgeving (zie kaart parkeernormen).
- Schil: het gebied direct rond de binnenstad.
- Overig gebied: buiten de schil gelegen gemeentelijk grondgebied.

De nota richt zich op het planjaar 2010. Hiermee sluit het parkeer- en stallingsbeleid aan op de planhorizon van het Verkeersplan Breda.

*Communicatie*
In het algemeen geldt dat voor het slagen van beleid, goede communicatie van essentieel belang is. De implementatie van het beleid ten aanzien van parkeren en stallen wordt jaarlijks uitgewerkt in een jaarplan. De communicatie wordt hierop afgestemd. Dit wordt voortgezet voor het uitdragen van het nieuwe beleid voor parkeren en stallen.

*Afstemming*
Bij de totstandkoming van deze nota zijn vele partijen betrokken geweest, waaronder de Klankbordgroep Parkeren.

## 1.3 Leeswijzer

Het nieuwe parkeer- en stallingsbeleid is onderverdeeld in de thema's parkeerregulering, parkeernormering, fietsparkeren en transferpunten. Deze thema's worden verder uitgewerkt in de hoofdstukken 2 tot en met 5. Ieder hoofdstuk start met een apart kader. In dit kader zijn de belangrijkste beleidslijnen voor het betreffende thema beschreven. Om aan te geven hoe tot deze beleidslijnen is gekomen, zijn per hoofdstuk, voor elk thema kort de huidige situatie en de knelpunten beschreven. Met 'bouwstenen voor beleid' is aangegeven, welke beleidsonderdelen ingezet kunnen worden om de knelpunten aan te pakken en in te spelen op toekomstige ontwikkelingen. Vervolgens zijn deze bouwstenen uitgewerkt tot het gewenste beleid tot 2010. Deze beleidsnota is afgesloten met een hoofdstuk waarin alle beleidsaanbevelingen en bijbehorende acties worden gepresenteerd.

Beleidslijnen parkeerregulering in het kort:

- In principe wordt in alle vergunninggebieden betaald parkeren (fiscalisering) ingevoerd, beginnende bij de binnenstad. Per gebied wordt onderzocht of fiscalisering wenselijk en mogelijk is. Belangrijke redenen voor het invoeren van betaald parkeren in vergunninggebieden zijn efficiënt gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit, betere toegankelijkheid voor bezoekers, handhaving en het terug vloeien van inkomsten uit de parkeerhandhaving naar de gemeente.
- Uitbreiden reguleringsgebied. Vaststelling van het potentiële uitbreidingsgebied, waarvoor op de korte of langere termijn de intentie bestaat om over te gaan op gereguleerd parkeren. Ook de procedure die gehanteerd moet worden om daadwerkelijk over te gaan tot uitbreiding van het reguleringsgebied is in deze nota opgenomen.
- In principe wordt de werkingstijd van vergunningparkeren (en het daarmee gepaard gaande gefiscaliseerd, betaald parkeren) in de binnenstad opgerekt tot 22.00 uur. Hiermee wordt de parkeeroverlast voor bewoners van de binnenstad verminderd. Per gebied wordt de noodzaak voor het oprekken van de werkingstijd onderzocht.
- Afgestemd doelgroepenbeleid. Hierbij moet rekening gehouden worden met de wensen en eisen van de verschillende doelgroepen als bewoners, bezoekers en werkers. Voorbeelden hiervan zijn bewonersvergunningen, een bezoekersregeling voor bezoek van bewoners, het aanwijzen van parkeerterreinen specifiek voor werkers en een daarop afgestemd tarievenbeleid.
- Nieuwe bezoekersregeling voor bezoekers van bewoners in de vergunninggebieden, ter verbetering van de huidige bezoekersregeling.
- Nieuw tarievenbeleid. Het tarievenbeleid wordt vereenvoudigd en aangepast om het gebruik van de parkeervoorzieningen te optimaliseren en te bevorderen dat doelgroepen op de gewenste locaties staan. De tarieven zoals in de beleidsnota genoemd gelden in 2005, met uitzondering van enkele expliciet vermelde tarieven waarbij pas in 2007 het eindtareif geldt. In een glijdende schaal wordt hier naarote gewerkt, door per jaar de tarieven te verhogen.
- Optimalisering verankering en handhaving. Het nieuwe reguleringsbeleid moet vastgelegd worden in een nieuwe of aangepaste parkeerverordening. Daarnaast moet de handhaving afgestemd worden op het nieuwe reguleringsbeleid.
- Optimalisering monitoring en evaluatie. Monitoring en evaluatie vindt jaarlijks plaats, om inzicht te houden in het gebruik van de verschillende parkeervoorzieningen en om het beleid daarop aan te kunnen passen. De huidige monitor wordt uitgebreid.

## 2. PARKEERREGULERING

### 2.1 Huidige situatie

In tabel 2.1 is de parkeercapaciteit binnen het gereguleerd gebied opgenomen, uitgesplitst naar parkeervorm en parkeerregulering. Op kaart 2.1 is de huidige parkeersituatie afgebeeld.

*Tabel 2.1: parkeercapaciteit per parkeervorm en -regulering (Gemeente Breda, 2002)*

| *Binnenstad* | *Regulering* | *Parkeercapaciteit* | *Parkeertarief (per uur)* | |
|---|---|---|---|---|
| *Vorm* | | | *Minimaal* | *Maximaal* |
| Parkeergarages* | Betaald achteraf | 1.914 | € 1,00 | € 1,40 |
| Straatparkeren** | Betaald vooraf/achteraf | 3.117 | € 0,80 | € 1,60 |
| Vergunningparkeren | Vergunningen | 3.010 | - | - |
| **Totaal** | | **8.041** | | |

* Exclusief parkeergarage De Prins. Deze is recentelijk geopend, waardoor nog geen gegevens over bezetting bekend zijn. Aangezien de gegevens uit 2002 als uitgangspunt zijn genomen voor de bepaling van de restcapaciteit ten behoeve van de toekomst, is de Prins als nieuwe parkeerlocatie beschouwd.

** Inclusief parkeerterrein Mols.

Een waarde van de parkeerdruk tot 90% wordt als maximaal beschouwd. De marge van 10% is nodig om het zoekverkeer zoveel mogelijk te beperken. Parkeerders hoeven dan niet lang te zoeken naar de parkeerplaatsen die nog vrij zijn. Voorkomen wordt dat automobilisten de indruk krijgen dat een parkeerlocatie vol is en naar andere locaties gaan zoeken, terwijl er nog wel een aantal plaatsen onbenut zijn.
Op basis van deze regel en de huidige parkeerdruk kan bepaald worden hoeveel parkeerplaatsen er in de huidige situatie nog beschikbaar zijn tot een maximum van 90%. Uit tabel 2.2 blijkt de restcapaciteit op de koopavond, per deelgebied. Deze restcapaciteit heeft uitsluitend betrekking op de parkeercapaciteit van de belangrijkste bezoekerslocaties zoals de parkeergarages en parkeerterreinen. De koopavond en de zaterdagmiddag worden beschouwd als de piekmomenten waarbij de restcapaciteit derhalve het laagst zal zijn.

*Tabel 2.2: restcapaciteit per deelgebied (Gemeente Breda, 2002)*

| *Deelgebied* | *Restcapaciteit* |
|---|---|
| Binnenstad west | 600 pp |
| Binnenstad oost | 500 pp |
| Saldo | **1.100 pp** |

In de huidige situatie zijn er in de binnenstad 1.100 bezoekersparkeerplaatsen onbenut op de koopavond. Bij benutting van deze parkeerplaatsen bedraagt de totale parkeerdruk 90%.

*Kaart 2.1: huidige parkeersituatie*

## 2.2 Huidige knelpunten

Uit de inventarisatie zijn de volgende knelpunten gekomen:

*Parkeergedrag*

- Hoge parkeerdruk in een aantal parkeergarages op piekmomenten (koopavond/zaterdag).
- Hoge parkeerdruk straatparkeerplaatsen in het stadshart op piekmomenten.
- Tijdens grote evenementen in de binnenstad van Breda (zoals Jazz festival, Kermis, Circus, Singelloop) treden er parkeerproblemen op in de binnenstad, met name aan de oostkant.
- Hoge parkeerdruk in avonduren in sommige vergunninggebieden.
- Parkeeroverlast in woongebieden (Zandberg, Oud Boeimeer, Koolwijkpark, Stationsbuurt-Ceresbuurt) buiten de binnenstad door uitwijk van lang- en kortparkeerders met een bestemming in de binnenstad, waarschijnlijk door het parkeertarief.

*Parkeerbeleid*

- Binnen vergunninggebieden zijn in een aantal straten teveel vergunningen uitgegeven. Bovendien worden de vergunningen op dit moment in de meeste gebieden per straat uitgegeven, wat de regeling minder flexibel maakt.
- Binnen de vergunninggebieden geldt een bezoekersregeling die door de gebruikers als onacceptabel en gebruiksonvriendelijk wordt bevonden. Slechts een zeer beperkte groep kan gebruik maken van deze regeling.
- Voor parkeergarages zijn veel abonnementen uitgegeven, met name voor de Barones.
- Er is beperkte monitoring van het parkeerbeleid en er is geen voortschrijdende parkeerbalans.

## 2.3 Parkeeraanbod en -behoefte binnenstad tot 2010

*Parkeerbalans*

Om te achterhalen of er tot 2010 voldoende parkeerplaatsen in de deelgebieden van de binnenstad zijn, is een parkeerbalans opgesteld. In deze parkeerbalans wordt enerzijds de verandering in het parkeeraanbod (parkeerplaatsen die in een bepaald gebied beschikbaar zijn) en anderzijds de veranderde parkeerbehoefte (behoefte aan parkeerplaatsen door de verschillende nieuwe functies) berekend per doelgroep. In het 'Verkeersplan Breda' (Gemeente Breda, 2003) is een standstill principe opgenomen. Aangegeven is dat buiten de geplande parkeerlocaties er geen extra parkeerlocaties voor bezoekers worden gerealiseerd. In deze nota wordt de parkeerbalans opnieuw doorgerekend omdat:

- er nieuwe inzichten zijn in stedelijke ontwikkeling;
- er nieuwe parkeernormen zijn geformuleerd;
- een heldere voortschrijdende parkeerbalans opgesteld moet worden die makkelijk geactualiseerd kan worden, zodat altijd tijdig kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen.

*Kaart 2.2: deelgebieden parkeerbalans en belangrijkste ontwikkelingen*

*Stedelijke ontwikkelingen tot 2010*

Belangrijke ontwikkelingen die tot 2010 binnen het gereguleerd gebied plaatsvinden, zijn (zie kaart 2.2):

- Via Breda (deels);
- Chassépark;
- Westflank;
- Turfschip;
- Molsterrein;
- Kleinschalige woningbouwprogramma's binnenstad.

In het plan Centraal Breda, als onderdeel van het Plan Via Breda, is aangegeven dat aan de noordkant van het station voor 2010 500 parkeerplaatsen worden gereserveerd voor reizigers. Dit betreffen openbare parkeerplaatsen en zijn daarom op bijzondere piekmomenten, zoals evenementen (bijvoorbeeld de kermis en het jazzfestival) beschikbaar als opvang voor bezoekers van de binnenstad. Aan de zuidkant komen geen openbare parkeerplaatsen (uitsluitend parkeren op eigen terrein voor de diverse functies). Overige (voorziene) ontwikkelingen en parkeergelegenheden worden niet voor 2010 gerealiseerd.

Omdat de aan de noordkant gelegen parkeergelegenheid in het Stationskwartier buiten de bijzondere piekmomenten nauwelijks een functie voor de binnenstad heeft, is deze parkeercapaciteit niet opgenomen in de parkeerbalans voor de binnenstad.

*Kaart 2.3: toekomstige parkeersituatie binnenstad*

Op kaart 2.3 staat de toekomstige parkeersituatie in de binnenstad van Breda afgebeeld.
De uitbreidingen op de parkeersituatie van 31 december 2002, zijn de parkeergarages De Prins, Turfschip, Markendaalseweg en Mols terrein.

*Uitgangspunten parkeerbalans*
Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbalans wordt berekend voor twee deelgebieden: Binnenstad-west en Binnenstad-oost (kaart 2.2). Deze indeling wordt gehanteerd om snel inzicht te krijgen in de verdeling van het veranderende parkeeraanbod en parkeerbehoefte in 2010. De bovengenoemde stedelijke ontwikkelingen zijn per deelgebied opgenomen in de parkeerbalans. Dit is gedaan op basis van de huidige inzichten. Deze kunnen in de toekomst bijgesteld worden. In dat geval moet ook de parkeerbalans bijgesteld worden.
Bij de berekening van de parkeerbehoefte van de nieuwe stedelijke ontwikkelingen is uitgegaan van de bijgestelde parkeernormen (hoofdstuk 3). Er is hier sprake van een globale parkeerbalans op een hoog deelgebiedniveau.

*Conclusies parkeerbalans*
Uit de parkeerbalans blijkt dat op alle momenten, met uitzondering van evenementen, in 2010 voldoende parkeercapaciteit in de binnenstad beschikbaar is. De parkeerbalans is doorgerekend voor twee deelgebieden. Binnen de deelgebieden kan per specifieke locatie een parkeertekort optreden. In 2010 is er op de koopavond sprake van een piekmoment. Op de koopavond is er, over de gehele binnenstad bezien, een overschot van circa 300 parkeerplaatsen. Door uitbreiding van het reguleringsgebied (zie paragraaf 2.2) komt dit overschot mogelijk onder druk te staan. Jaarlijkse monitoring biedt hier inzicht in. Per deelgebied geldt dat er in de toekomst op de koopavond in Binnenstad-west een overschot is van circa 600 parkeerplaatsen en in Binnenstad-oost een tekort van circa 300 parkeerplaatsen. Door middel van parkeerverwijzing is het mogelijk het overschot op koopavond in Binnenstad-west te benutten. Dit overschot ligt verder van het stadshart af. De parkeercapaciteit het dichtst bij het stadshart wordt het eerst gebruikt. Indien deze volledig benut is, zoekt men verder weg een parkeerplaats.
Er wordt geen parkeergelegenheid gefaciliteerd voor de piekmomenten en evenementen, zoals koopspitsen, de kermis en het jazzfestival. Hiervoor wordt gezocht naar alternatieve parkeeroplossingen in de vorm van bijvoorbeeld transferpunten (zie hoofdstuk 5) en de opvang van de extra parkeerdruk in de stationsomgeving. Daarnaast is het uiteraard mogelijk om tijdens evenementen het gebruik van het OV en de fiets te promoten, eventueel door middel van een prijsactie. In de toekomst moet daarnaast qua parkeercapaciteit in de binnenstad zoveel mogelijk ingestoken worden op het meeliften met nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Nieuwe parkeerlocaties moeten zoveel mogelijk binnen deze ontwikkelingen gerealiseerd worden.

## 2.4 Doel en bouwstenen parkeerregulering

*Doel*
Het parkeergebruik voor de toekomst optimaliseren. Dit betekent het beter benutten van huidige en te realiseren (gebouwde) parkeervoorzieningen.

Als uitgangspunt hierbij geldt dat het optimaliseren van het parkeergebruik niet ten koste mag gaan van de volgende aspecten:
- Bereikbaarheid; ter bevordering van het economisch functioneren van de binnenstad.
- Leefbaarheid; bescherming van kwetsbare gebieden.
- Verkeersveiligheid; juiste gebruik van de beschikbare infrastructuur.
- Gebruiksvriendelijkheid; de regulering moet voor iedereen helder en duidelijk zijn.
- Parkeerexploitatie; deze is van invloed op de te maken beleidskeuzes. De parkeerexploitatie moet budgettair neutraal zijn, oftewel de kosten mogen niet hoger zijn dan de opbrengsten.

*Bouwstenen*
In paragraaf 2.5 worden de volgende bouwstenen van het toekomstige reguleringsbeleid uitgewerkt, waarmee het bovenstaand doel bereikt moet worden:

1. *Fiscalisering van het vergunningparkeren in de woongebieden.* Deze bouwsteen heeft betrekking op het (gedeeltelijk) invoeren van betaald parkeren in de vergunninggebieden in en rond de binnenstad. Bewoners blijven gebruik maken van de bewonersvergunning. Er bestaan diverse redenen om over te gaan tot fiscalisering. Gezien de huidige knelpunten is het in ieder geval van belang om vergunninggebieden beter toegankelijk te maken voor bezoekers van bewoners en bedrijven in deze woongebieden.
2. *Uitbreiding reguleringsgebied.* Hierbij geldt dat er een potentieel toekomstig reguleringsgebied wordt vastgesteld om parkeeroverlast in woongebieden te voorkomen.
3. *Oprekken werkingstijden betaald parkeren en vergunningparkeren.* Om in de avonduren parkeeroverlast in vergunninggebieden in delen van de binnenstad te verminderen, worden de tijden voor het vergunningparkeren opgerekt. De tijden voor het betaald parkeren in deze vergunninggebieden worden eveneens opgerekt, omdat bij fiscalisering het betaald parkeren en het vergunningparkeren samen één systeem vormen.
4. *Afgestemd doelgroepenbeleid.* Voor een efficiënte benutting van de parkeercapaciteit en het behartigen van belangen van bewoners, bezoekers, zakelijk belanghebbenden/werkers en gehandicapten, wordt het reguleringsbeleid afgestemd op alle doelgroepen. Uitwerking van deze bouwsteen geeft vorm aan het doelgroepenbeleid.
5. *Nieuwe bezoekersregeling voor bewoners.* Hierbij wordt ingegaan op een nieuwe bezoekersregeling voor het bezoek van bewoners in vergunninggebieden.
6. *Nieuw tarievenbeleid.* Het huidige tarievenbeleid wordt herzien en versimpeld. De nieuwe tarieven zijn afgestemd op het doelgroepenbeleid, de parkeertarieven in andere gemeenten in Nederland en het bevorderen van parkeren in garages.
7. *Optimalisering verankering en handhaving.* Het nieuwe reguleringsbeleid moet vastgelegd worden in formele regelgeving (verordening en besluiten) om zodoende de verschillende beleidslijnen af te dwingen. Daarnaast geldt dat handhaving erg belangrijk is.
8. *Optimalisering monitoring en evaluatie.* Het parkeerbeleid en -gebruik moet periodiek gemonitord worden om de effecten in beeld te brengen. Op die manier kan het parkeerbeleid periodiek bijgeschaafd worden.

## 2.5 Reguleringsbeleid

### *2.5.1 Fiscalisering van het vergunningparkeren in de woongebieden*

*Redenen fiscalisering*
Onder fiscaliseren wordt verstaan dat er betaald parkeren wordt ingevoerd in vergunninggebieden. Hierbij blijft voor bewoners de mogelijkheid tot het gebruik van de bewonersvergunning gehandhaafd. De bewonersvergunning geldt voor het parkeren op de betaalde parkeerplaatsen tegen gereduceerd tarief.

Uitgangspunt is dat in principe in alle vergunninggebieden betaald parkeren (fiscalisering) wordt ingevoerd, beginnende bij de binnenstad. Per straat of buurt wordt onderzocht of fiscalisering wenselijk en mogelijk is. De belangrijkste redenen voor het invoeren van betaald parkeren in vergunninggebieden in Breda zijn:

1. Het invoeren van betaald parkeren in de vergunninggebieden levert een efficiëntere benutting op van de parkeercapaciteit. Wanneer vergunninghouders geen gebruik maken van de parkeerplaatsen, kunnen anderen tegen betaling parkeren. Dit maakt vergunninggebieden beter toegankelijk voor bezoekers van bewoners en bezoekers van kleinschalige bedrijvigheid in de vergunninggebieden. Gezien de positieve parkeerbalans in de binnenstad tot 2010, zullen bezoekers van de binnenstad naar verwachting niet uitwijken naar de vergunninggebieden. Voor binnenstadsbezoekers zijn immers nog voldoende parkeerplaatsen in de binnenstad, tegen een lager tarief, beschikbaar. Mogelijke problemen na 2010 kunnen voorkomen worden middels tarievenbeleid (progressief, hoger). Monitoring en het periodiek herzien van de parkeerbalans is hierbij van belang.
2. Mogelijkheid voor een eenvoudige bezoekersregeling, waarbij bezoekers van bewoners tegen een gereduceerd tarief op betaalde parkeerplaatsen kunnen parkeren.

3. Bij fiscalisering heeft de gemeente de handhaving in eigen hand.
4. Het invoeren van betaald parkeren in woongebieden levert inkomsten op uit de parkeerhandhaving, ten bate van de gemeente. Daarnaast stijgen de opbrengsten van het betaald parkeren.

### 2.5.2 *Uitbreiding reguleringsgebied*

*Direct rondom de binnenstad*
Eén van de doelen van deze nota is het voorkomen van parkeeroverlast in gebieden rond het huidige reguleringsgebied. Door voldoende parkeeralternatieven voor langparkeren aan te wijzen en door daarnaast het reguleringsgebied uit te breiden, wordt deze parkeeroverlast tegengegaan. Voor de uitbreiding van het huidige reguleringsgebied wordt een potentieel reguleringsgebied vastgesteld rond het huidige reguleringsgebied. Dit geldt ook voor het huidige reguleringsgebied in de Ginnekenweg, Wilhelminastraat en Ginnekenmarkt. Op kaart 2.4 staat het potentiële reguleringsgebied afgebeeld, inclusief een gebiedsindeling daarbinnen.

De potentiële uitbreiding van het reguleringsgebied op korte termijn zoals te zien op kaart 2.4 is niet hard. Dat wil zeggen dat deze kaart gebaseerd is op bij ons bekende klachten in de buurten en wijken. De daadwerkelijke volgorde van invoering van vergunningstelsels in de wijken kan hier dus vanaf wijken op basis van nieuwe inzichten en noodzaak.

Op korte termijn komen op basis van binnengekomen klachten de volgende gebieden in aanmerking voor mogelijke uitbreiding van het reguleringsgebied:
- Zandberg (deels uitgevoerd)
- Oud Boeimeer
- Koolwijkpark
- Ceresbuurt (formeel al geregeld, nog niet uitgevoerd).

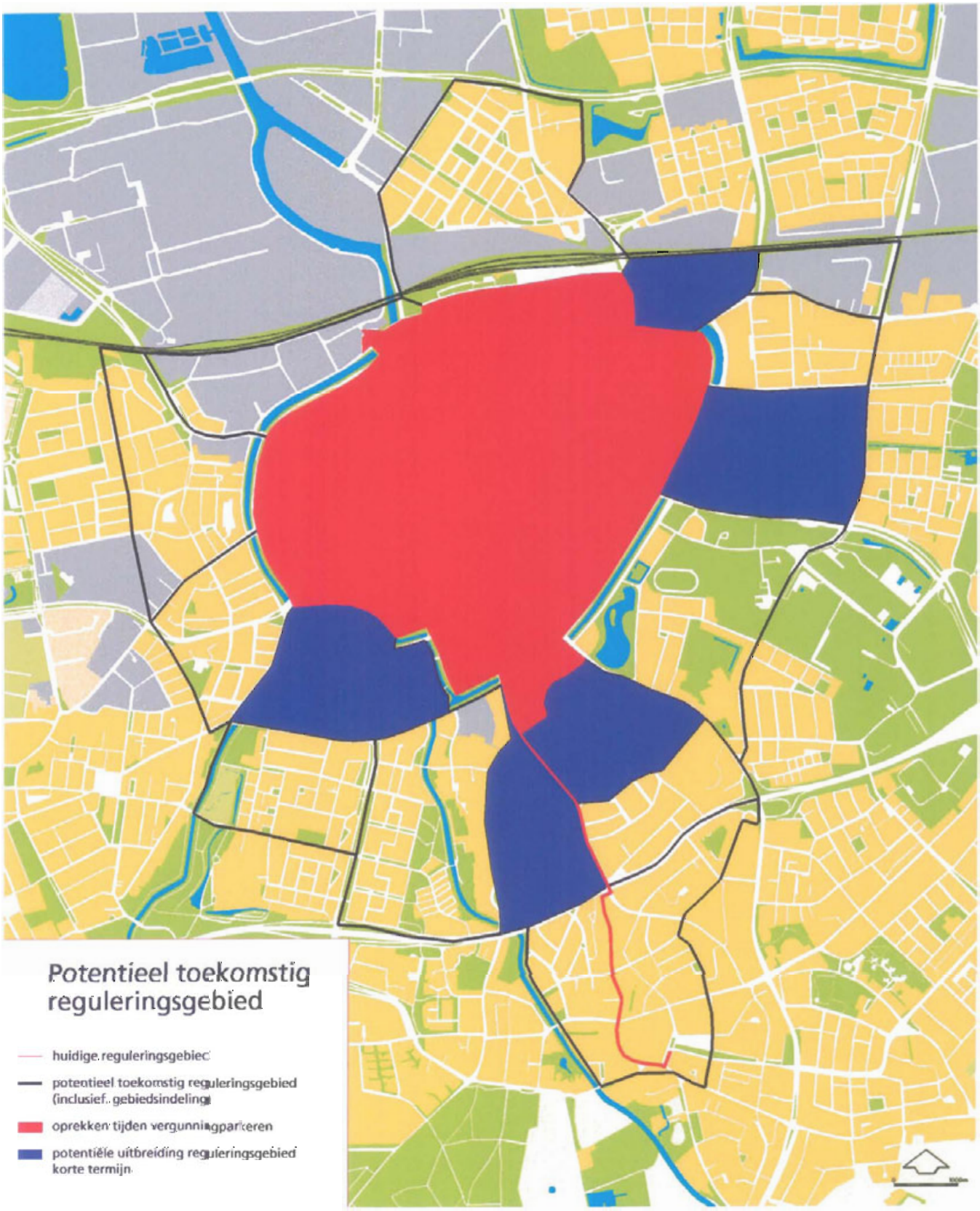
*Parkeerregulering overige voorzieningen*
Ook in enkele gebieden buiten de binnenstad vragen parkeerproblemen mogelijk om invoering van gereguleerd parkeren. Dit geldt bij de volgende aandachtsgebieden:
- de omliggende kernen
- de wijkwinkelcentra
- grote verkeersaantrekkende voorzieningen (bijvoorbeeld ziekenhuizen, sportcomplexen, scholen, deel van de Spoorzone).

Voor de aandachtsgebieden geldt dat bij de specifieke situaties ook specifieke problemen optreden. Hierdoor is een locatie specifieke aanpak noodzakelijk. Alvorens over te gaan tot gereguleerd parkeren wordt gezocht naar oplossingen binnen de volgende facetten:
- afstemming met ruimtelijke ordening
- de politie
- de parkeerhandhaving.

Per aandachtsgebied moet gezocht worden naar oplossingen voor parkeerproblemen in overleg en onderlinge afstemming met betrokkenen en de gemeente Breda (ODB/VV en Parkeerbedrijf). Hierbij geldt dat het invoeren van parkeerregulering de allerlaatste stap is, als er geen andere oplossingen mogelijk zijn.

*Procedure uitbreiding reguleringsgebied*
De toekomstige uitbreiding van het reguleringsgebied gaat volgens de volgende procedure:
1. *Monitoring en klachtenregistratie.* Elk jaar in september wordt een parkeerdrukmeting verricht om te kijken in welke gebieden rond het gereguleerd gebied parkeeroverlast optreedt. Daarnaast vindt klachtenregistratie plaats, waardoor gedurende het jaar een overzicht wordt gecreëerd waar en wanneer er parkeeroverlast optreedt buiten het gereguleerd gebied.
2. *In geval van klachten of gemeten hoge parkeerdruk contact leggen met contactpersoon en zo nodig procedure vervolgen.*

*Kaart 2.4: potentieel toekomstig reguleringsgebied*



3. *Omgevingsanalyse:* aantal inwoners, bedrijven, woningen, parkeerplaatsen/aantal meters straat gerelateerd aan aantal inwoners, globale exploitatie consequenties.
4. *Schouwen* op dag/dagen waarover klacht komt en conclusies.
5. *Parkeertelling* en conclusies.
6. *Draagvlakonderzoek: enquête.* Ondervragen van de bewoners van de betreffende parkeergebieden indien parkeeroverlast optreedt. In deze enquête vragen of men invoering van gereguleerd parkeren wenst. Bovendien aangeven wat de consequenties daarvan zijn en wat de consequenties zijn indien er geen gereguleerd parkeren wordt ingevoerd.
7. *Bespreken resultaten in klankbordgroep parkeren* met aanvulling onderzochte buurt.
8. *Bestuurlijk traject:* vigerend parkeer- en verkeersbeleid, haalbaarheid exploitatie, politieke haalbaarheid. Indien meer dan 60% van de ondervraagden per deelgebied voor invoering van gereguleerd parkeren is, dan in principe overgaan tot invoering van regulering. In deze fase kan ervoor worden gekozen nog niet het hele gebied daadwerkelijk op straat te reguleren omdat in delen nog geen sprake is van parkeeroverlast. Op papier kan deze regulering wel al vastgelegd worden. Op straat kan dan direct na een vergroting van de parkeeroverlast gereguleerd worden.
   Voor de invoering of uitbreiding van gereguleerd parkeren buiten de binnenstad (bijvoorbeeld Prinsenbeek of andere winkelcentra) dienen aanvullende vragen te worden gesteld: in hoeverre moet het betreffende gebied bereikbaar blijven met de auto en in hoeverre moet hierop gestuurd worden? Elk winkelcentrum heeft zijn eigen bereikbaarheidsprofiel (wie gaat er naartoe, hoe vaak (frequentie) en waarvoor (bezoekmotief)?).
9. *Uitvoering.*

Als gevolg van de uitbreiding van het reguleringsgebied kan de druk op parkeerbalans in de binnenstad toenemen, wat ten koste kan gaan van het huidige overschot. Of en in welke mate dit effect optreedt, dient jaarlijks gemonitord te worden.

De potentiële uitbreiding van het reguleringsgebied op korte termijn zoals te zien op kaart 2.4 is niet hard. Dat wil zeggen dat deze kaart gebaseerd is op bekende klachten in de buurten en wijken. De daadwerkelijke volgorde van invoering van vergunningstelsels in de wijken kan afwijken op basis van nieuwe inzichten en noodzaak.

### 2.5.3 *Oprekken werkingstijden vergunningparkeren en betaald parkeren*

*Parkeeroverlast huidige situatie*
Na de tijden dat het vergunningparkeren geldt, treedt overlast op in de gebieden Chassé, Marktsingel, Kloosterlaan, Middellaan en Nonnenveld (uitgaansgebieden). In deze gebieden is dan het parkeren gratis, terwijl men in de parkeergarages wel moet betalen. In de toekomst vallen, na fiscalisering, in principe alle gebieden binnen het gereguleerd gebied onder het betaald parkeren. Om er voor te zorgen dat vergunninghouders in de binnenstad meer kans hebben op een parkeerplaats in het aangewezen gebied, wordt de werkingstijd van het vergunningparkeren in de binnenstad in principe opgerekt tot 22.00 uur. Per straat of gebied wordt de noodzaak van het oprekken van de werkingstijd onderzocht. Middels jaarlijkse monitoring kan de werkingstijd per gebied worden bijgesteld. Indien in een gebied het vergunningparkeren wordt opgerekt tot 22.00 uur, dan gaat dit samen met het oprekken van het betaald parkeren op de gefiscaliseerde plaatsen. De werkingstijd van de overige betaald parkeerplaatsen wordt vooralsnog niet uitgebreid.

*Openingstijden parkeergarages*
Op dit moment zijn twee garages gedurende 24 uur open (Barones en Chasséparking). Dit zijn circa 1.200 parkeerplaatsen. In de toekomst kan na uitbreiding van het reguleringsgebied en uitbreiding van de werkingstijden blijken dat de beschikbare parkeercapaciteit gedurende de nacht niet voldoende is. Hierdoor bestaat de mogelijkheid om te parkeren in de woongebieden rond de binnenstad. Als in de toekomst uit monitoring blijkt dat er in de woongebieden parkeeroverlast optreedt, moet overwogen worden om de parkeergarage De Prins en/of ING tevens 24 uur open te houden.

## 2.5.4 *Afgestemd doelgroepenbeleid*

Voor een efficiënte benutting van de parkeercapaciteit en het behartigen van belangen van bewoners, bezoekers, zakelijk belanghebbenden/werkers en gehandicapten, wordt het reguleringsbeleid afgestemd op alle doelgroepen.

*Doelgroepen*
Gestreefd wordt naar acceptabele looptijden per doelgroep:
- Bewoners van het stadshart moeten binnen een maximale looptijd van 10 minuten van hun woning kunnen parkeren.
- Bewoners van de binnenstad moeten binnen een maximale looptijd van 5 minuten van hun woning kunnen parkeren.
- Bezoekers van bewoners in de binnenstad moeten binnen een maximale looptijd van 10 minuten van hun bestemming kunnen parkeren.
- Bezoekers van de binnenstad moeten te allen tijde een parkeerplaats kunnen vinden binnen een maximale looptijd van 10 minuten van het kernwinkelgebied in geconcentreerde parkeervoorzieningen en moeten daar per tijdseenheid voor betalen.
- Zakelijk belanghebbenden van de binnenstad moeten binnen een maximale looptijd van 10 minuten van hun bedrijf of bestemming kunnen parkeren.
- Werkers in de binnenstad moeten binnen een maximale looptijd van 20 minuten van hun werkplek kunnen parkeren. Parkerende werkers moeten geen overlast opleveren voor parkerende binnenstadbezoekers en binnenstadbewoners.
- Gehandicapten dienen dichtbij de bestemming (woning, werk, voorzieningen) te kunnen parkeren. Hiervoor zijn in de binnenstad twee soorten parkeerplaatsen beschikbaar:
  1. Ten eerste worden specifieke parkeerplaatsen gereserveerd dichtbij de woning. Deze parkeerplaatsen staan specifiek op kenteken. Dit betekent een plaatsgarantie van 100%.
  2. Ten tweede kunnen gehandicapten gebruik maken van de algemene gehandicapten-parkeerplaatsen in parkeergarages of op parkeerterreinen.

*Doelgroepgericht beleid*
Alle bouwstenen van het reguleringsbeleid (fiscalisering in vergunninggebieden, uitbreiding van het reguleringsgebied, oprekken werkingstijden vergunningparkeren (en het daarmee gepaard gaande gefiscaliseerd betaald parkeren), een bezoekersregeling voor bezoekers van bewoners en de nieuwe parkeertarieven) dragen bij aan het doelgroepen beleid.
Specifiek voor het doelgroepenbeleid zijn nog de volgende maatregelen:
- afstemmen uitgifte van vergunningen en abonnementen
- aanwijzen van specifieke terreinen voor langparkeren

Deze punten worden hieronder nader uitgewerkt tot doelgroepenbeleid.

*Uitgifte vergunningen en abonnementen*
Voor de uitgifte van vergunningen en abonnementen gelden voor de toekomst de volgende beleidslijnen:
- Vergunningen worden gebiedsgewijs uitgegeven. Dit verhoogt de flexibiliteit en de parkeercapaciteit. De nieuwe indeling van de vergunninggebieden is opgenomen op kaart 2.5. Tevens is daarbij aangegeven naar welke vergunninggebieden de vergunninghouders van het stadshart worden verwezen.
- Voor de uitgifte van vergunningen per vergunninggebied geldt een maximale vergunninguitgifte van 120% van de totale parkeercapaciteit van het betreffende gebied. Er wordt echter begonnen met een lager percentage, bijvoorbeeld 80% van de totale parkeercapaciteit. Daar waar dat mogelijk en maatschappelijk aanvaardbaar is kan dit percentage in overleg met de belanghebbenden opgetrokken worden.
- Bewoners hebben de hoogste prioriteit bij parkeren in parkeergarages, gevolgd door kortparkeerders (bezoekers binnenstad) en tenslotte zakelijk belanghebbenden en werkers. Met deze prioriteitstelling wordt rekening gehouden bij de uitgifte van abonnementen. Ook wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van dubbelgebruik door verschillende doelgroepen (bijvoorbeeld bewoners 's avonds en in het weekend en zakelijk belanghebbenden

*Kaart 2.5: indeling vergunninggebieden*

tijdens kantooruren). Bij het uitgeven van abonnementen is het van belang om voldoende capaciteit te behouden voor kortparkeerders. Door abonnementen per jaar uit te geven en gedurende de looptijd van deze nota te monitoren, kan jaarlijks bepaald worden of het percentage abonnementen moet worden verminderd of gestabiliseerd

- *Voor de toewijzing van vergunningen en abonnementen wordt onderscheid gemaakt in bewoners en zakelijk belanghebbenden in het stadshart en die daarbuiten. Buiten het stadshart worden de bewoners en de bedrijven toegewezen aan de daar beschikbare openbare parkeercapaciteit. De bewoners van het stadshart die in aanmerking komen voor een vergunning worden toegewezen aan de vergunninggebieden rondom het stadshart (de woongebieden). De bedrijven die in aanmerking komen voor een abonnement worden toegewezen aan de dichtstbijzijnde parkeergarage, indien hier nog ruimte is voor de uitgifte van abonnementen.*

- Voor nieuwe woonontwikkelingen binnen het gereguleerd gebied geldt dat de parkeerbehoefte voor bewoners die door de functie wordt opgewekt ook binnen de ontwikkeling, op eigen terrein, opgevangen moet worden. Bewoners van de nieuwe ontwikkelingen komen dus niet in aanmerking voor een vergunning in het huidige openbare reguleringsgebied. De kosten van de realisatie van de parkeerplaatsen moeten binnen het project opgevangen worden en doorberekend worden aan de bewoners, zodat ze gestimuleerd worden de voor hun gerealiseerde parkeerplaatsen op eigen terrein te gebruiken.
- Elke bewoner binnen een vergunninggebied, die in het bezit is van een auto en geen mogelijkheid heeft om op eigen terrein of in eigen pand te parkeren, komt in beginsel in aanmerking voor een basisvergunning.
- Ieder bedrijf, dat gevestigd is binnen een vergunninggebied en dat geen of onvoldoende parkeergelegenheid op eigen terrein heeft, komt in beginsel in aanmerking voor één basisvergunning.
- Indien binnen het vergunninggebied na het uitgeven van de basisvergunningen nog parkeercapaciteit over is binnen het maximum uit te geven vergunningen, kunnen er tijdelijke vergunningen worden uitgegeven voor een eventuele tweede en/of derde auto, waarbij dezelfde voorwaarden als gesteld voor de basisvergunningen gelden. Deze tijdelijke vergunningen gelden maximaal één jaar. Jaarlijks wordt de beschikbare capaciteit gemeten en worden de eventuele tijdelijke vergunningen verstrekt aan de hand van de gemeten beschikbare capaciteit.
- Er wordt een maximum aantal vergunningen (basis plus tijdelijke) voor bedrijven uitgegeven wat beduidend lager zal komen te liggen dan het aantal wat in de huidige praktijk wordt uitgegeven.

Wanneer iemand tot een bepaalde doelgroep behoort, voor hoeveel vergunningen of abonnementen men in aanmerking komt, tegen welk tarief en in welk gebied moet vastgelegd of aangepast worden in de parkeerverordening.

*Langparkeren*
Het woon-werkparkeren blijft geconcentreerd op het Chasséveld, Arsenaalpad, Gasthuisvelden en Nijverheidssingel. Voor deze parkeerlocaties kunnen werkers in aanmerking komen voor een vergunning, geldig tijdens werktijden.

- Langparkeren voor bezoekers aan het centrum wordt geconcentreerd op het Chasséveld en Arsenaalpad. Middels tarievenbeleid en parkeerverwijzing wordt deze doelgroep gestimuleerd om op de gewenste locatie te parkeren.

### 2.5.5 *Nieuwe bezoekersregeling voor bewoners*

*Bezoekersregeling*
Om langparkeren in de woongebieden tegen te gaan, wordt in principe in de vergunninggebieden betaald parkeren ingevoerd. Een ongewenst nadeel is dat bezoek van bewoners in het betaald parkeergebied ontmoedigd wordt. De invoering van betaald parkeren gaat gepaard met een acceptabele oplossing voor het bezoek van bewoners in de vorm van een bezoekersregeling. In de huidige situatie wordt de bezoekersregeling als onacceptabel en gebruiksonvriendelijk beschouwd.

*Uitgangspunten beleid bezoekersregeling*
Een bezoekersregeling vormt een extra verfijning van de parkeerregulering, zowel uit sociaal als beleidsmatig uitgangspunt. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- De bezoekersregeling moet gebruiksvriendelijk en helder zijn.
- Daar waar mogelijk en wenselijk zal in deze gebieden de genoemde bezoekersregeling tevens voor bezoekers van bewoners die geen parkeervergunning hebben gelden. Dit is afhankelijk van de beschikbare parkeercapaciteit in het vergunninggebied. De hier genoemde bezoekersregeling geldt niet voor bedrijven.
  Als regel geldt hierbij dat maximaal één bezoekerspas per huishouden wordt afgegeven.
- De bezoekersregeling geeft een reductie van het parkeertarief voor het straatparkeren.
- De bezoekers van de bewoners moeten parkeren op de gefiscaliseerde parkeerplaatsen in het vergunninggebied waar de bewoner woont. De bezoekersregeling geeft dus geen recht om in andere vergunninggebieden te parkeren.

- Daar waar mogelijk en wenselijk zal in de gefiscaliseerde vergunninggebieden een gebruiksvriendelijke bezoekersregeling gehanteerd worden ten behoeve van bezoekers aan de vergunninghouders (uitsluitend bewoners) met een apart gereduceerd bezoekerstarief. Daar waar mogelijk en wenselijk zal in deze gebieden de genoemde bezoekersregeling tevens voor bezoekers van bewoners die geen parkeervergunning hebben gelden. Dit is afhankelijk van de beschikbare parkeercapaciteit in het vergunninggebied. De hier genoemde bezoekersregeling geldt niet voor bedrijven.

Om in Breda te komen tot een betere bezoekersregeling, dient op basis van genoemde uitgangspunten en voorbeelden een uitwerking van de regeling en de te gebruiken technieken plaats te vinden.

### 2.5.6 *Nieuw tarievenbeleid*

*Uitgangspunten tarievenbeleid*

Een gedifferentieerde toepassing van de parkeertarieven binnen de binnenstad is, zowel voor betaald parkeren als voor het doelgroepenbeleid, gebaseerd op:

1. helderheid: helder en doorzichtig systeem voor de gebruiker;
2. afstand tot de binnenstad: hoe dichter bij de binnenstad, hoe duurder;
3. stimuleren garageparkeren: straatparkeren is duurder dan het parkeren in garages;
4. andere gemeenten: tarieven zijn afgestemd op de tarieven in de omliggende en grootste Brabantse gemeenten;
5. doelgroepenbeleid: parkeertarieven moeten afgestemd zijn op de gewenste doelgroep per parkeerlocatie;
6. kostendekking: parkeertarieven moeten afgestemd zijn op de totale exploitatie;
7. uitvoerbaarheid: de tariefsverandering dient per 2005 te worden ingevoerd (met uitzondering van enkele tarieven, zoals verderop aangegeven, die in 2007 op het eindniveau zal liggen).

*Tarieven: kortparkeren straat en garage*

Bovenstaande uitgangspunten leiden tot tariefdifferentiatie tussen de binnenstad en de rest van de stad. Tevens is onderscheid gemaakt tussen parkeren op straat of in de garage.

*Tabel 2.3: tariefsdifferentiatie kortparkeren*

| | *Straat* | *Garage* |
|---|---|---|
| Hoog: binnenstad | € 1,50 | € 1,40 |
| Laag: buiten singels | € 1,00 | € 1,40 n.v.t. |
| Dagtarief | € 7,50 (hoog)<br>€ 3,50 (laag)<br>Alleen op terrein | € 7,00 |

- De tarieven gelden in 2005, met uitzondering van de dagtarieven (hoog tarief) die in 2007 op het eindniveau zullen liggen. Hier wordt in de glijdende schaal naartoe gewerkt. In 2005 zal het dagtarief hier € 5,00 bedragen en in 2006 € 6,00 voordat in 2007 het eindtarief van € 7,50 geldt.

*Tarieven: Gehandicapten*

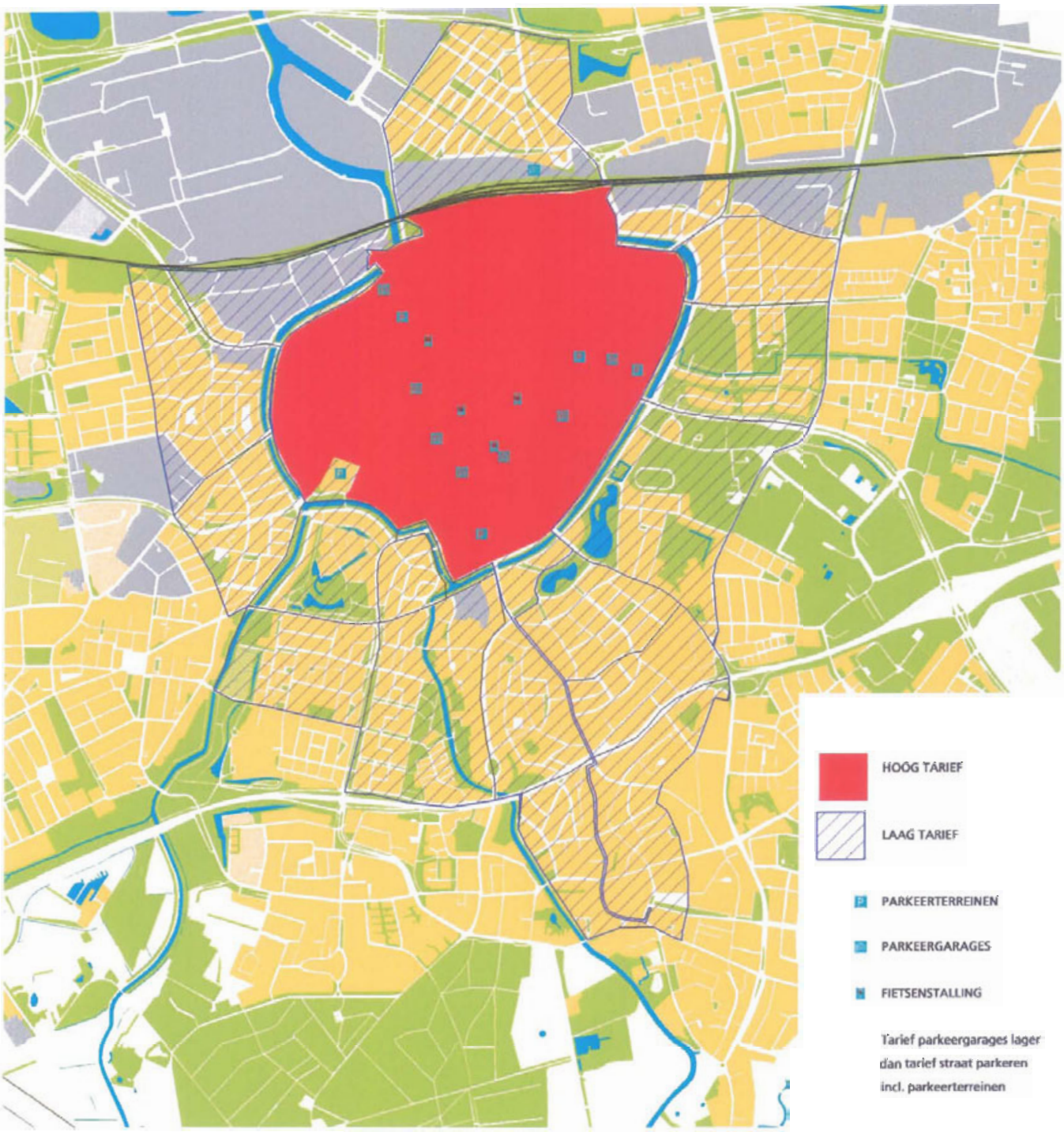
Gehandicapten kunnen tegen een nul-tarief gebruik maken van de gehandicaptenparkeerplaatsen.

*Tarieven: parkeren in vergunninggebieden*

Door fiscalisering worden de parkeerplaatsen in vergunninggebieden omgezet in betaald parkeerplaatsen. Hierbij geldt dat:

- bewoners en bedrijven in aanmerking komen voor een parkeervergunning tegen het tarief van respectievelijk € 5,67 en € 25,- per maand.
- er enkele kortparkeerplaatsen bij bijvoorbeeld winkels beschikbaar zijn zijn tegen het nieuwe straatparkeertarief á € 1,50 of € 1,00 per uur.
- overige betaald parkeerplaatsen in gefiscaliseerd gebied, alleen tegen een dagtarief van € 15,- beschikbaar zijn.

*Kaart 2.6: tariefgebieden*




- bewoners die in het bezit zijn van een vergunning, ook in aanmerking kunnen komen voor een bezoekerspas. Hiermee kunnen bezoekers tegen een gereduceerd uurtarief van € 0,25 per uur parkeren op de betaald parkeerplaatsen in gefiscaliseerd gebied.
- Er wordt een beperking gesteld aan het maximum aantal uit te geven parkeervergunningen voor bedrijven. Dit maximum zal in de parkeerverordening worden vastgesteld.

*Tarieven: abonnementen garages*
De opbouw van de abonnementen de garages is vereenvoudigd en incidenteel is er een onderscheid tussen bewoners en niet-bewoners gemaakt.

*Tarieven: langparkeren*
Er wordt onderscheid gemaakt in tarieven in de binnenstad en tarieven buiten de singels.
Binnenstad

| | |
|---|---|
| ◇ tijdelijke basisvergunning (werk-in-uitvoering) | € 40,00 |
| ◇ tijdelijke volledige vergunning (werk-in-uitvoering) | € 75,00 |
| ◇ basisabonnement Chasséveld (woon-werk-parkeren) | € 21,00 |
| ◇ volledig abonnement Chasséveld (woon-werk-parkeren) | € 42,00 |
| ◇ basisabonnement Beyerd Vlaszak | € 40,00 |
| ◇ volledig abonnement Beyerd Vlaszak | € 75,00 |

Buiten de singels

| | |
|---|---|
| ◇ tijdelijke basisvergunning (werk-in-uitvoering) | € 25,00 |
| ◇ tijdelijke volledige vergunning (werk-in-uitvoering) | € 50,00 |
| ◇ basisabonnement Gasthuisvelden (woon-werk-parkeren) | € 21,00 |
| ◇ volledig abonnement Gasthuisvelden (woon-werk-parkeren) | € 42,00 |

De tarieven van de vergunninen en abonnementen buiten de singels (inclusief Gasthuisvelden) worden gefaseerd ingevoerd, het bovengenoemde tarief geldt in 2007. de tariefsopbouw tot 2007 is als volgt:

| | |
|---|---|
| ◇ tijdelijke basisvergunning | € 15,00 in 2005, € 20,00 in 2006 |
| ◇ tijdelijke volledige vergunning | € 30,00 in 2005, € 40,00 in 2006 |
| ◇ basisabonnement Gasthuisvelden | € 13,00 in 2005, € 17,00 in 2006 |
| ◇ volledig abonnement Gasthuisvelden | € 25,00 in 2005, € 35,00 in 2006 |

*Sturing zoekverkeer middels tariefdifferentiatie*
Momenteel is er een sterke scheiding in oost- en westflank, waarbij het op drukke tijden voorkomt dat er parkeeraccommodatie 'vol' is terwijl elders parkeerruimte onbenut wordt. Sturing van het hierdoor ontstane zoekverkeer middels een tariefdifferentiatie wordt als niet-zinvol beschouwd vanwege de hiervoor te kleine tariefverschillen. Hiervoor dient de PRIS-bewegwijzering te worden benut. In voorkomende gevallen kan dan op de invalswegen naar de binnenstad middels de tekstborden een gericht parkeeradvies gegeven worden.

### 2.5.7 *Optimalisering verankering en handhaving*

*Formele regelgeving*
Het nieuw gevormde parkeerbeleid zal zoveel mogelijk formeel worden vastgelegd. Dit kan gebeuren door een nieuwe (fiscale) parkeerverordening op te stellen of de huidige parkeerverordening aan te passen inclusief een tarieventabel.

*Handhaving*
Bij nieuw parkeerbeleid is handhaving belangrijk. Als uitgangspunten bij de handhaving geld er:
- ◇ De pakkans bij niet of niet voldoende betalen moet door de parkeerder als hoog worden ingeschat.
- ◇ De voorspelbaarheid van de handhaving moet zo laag mogelijk zijn.
- ◇ Goede verdeling van de handhaving over het gereguleerd gebied. In de meeste gevallen moeten parkeerlocaties met een hoge bezettingsgraad meer aandacht krijgen dan parkeerlocaties met een lage bezettingsgraad. Tevens moeten parkeerlocaties waar relatief kort geparkeerd wordt, meer aandacht krijgen dan parkeerlocaties waar relatief lang geparkeerd wordt. Ook dient goede handhaving van gehandicaptenparkeerplaatsen plaats te vinden.
- ◇ De handhaving moet efficiënt en doelgericht zijn opgezet.

Er moet overleg plaatsvinden tussen de afdeling parkeren en de politie over handhaving buiten betaaltijden. Op basis van de parkeermonitor wordt op dit moment jaarlijks het handhavingsbeleid aangescherpt. Door de verschillende veranderingen binnen het reguleringsbeleid vindt verruiming plaats van de tijden en het gebied waarbinnen gehandhaafd moet worden.

### 2.5.8 *Optimalisering monitoring en evaluatie*

Monitoring en evaluatie geldt bij alle onderdelen van het reguleringsbeleid. Monitoring en evaluatie vindt bij voorkeur plaats op basis van bestaande informatiestromen en informatievergaring. Er is behoefte aan een jaarlijkse monitoring en evaluatie met betrekking tot:

- bezettingsgraad (reeds opgezet)
- parkeerduur/doelgroepen
- pakkans (reeds opgezet)
- exploitatie (reeds opgezet)
- tevredenheid belanghebbenden.

*Beleidslijnen parkeernormering in het kort:*

- Hanteren van minimum parkeernormen. Meer parkeerplaatsen mag indien dit niet ten koste gaat van de bereikbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.
- Ophogen van huidige parkeernormen en aansluiten op landelijke richtlijnen en steden van vergelijkbare grootte.
- Vaststellen parkeernormen per functie, door vaststelling van voorliggende nota;
- Exacte parkeernormen niet meer opnemen in bestemmingsplannen, maar een verwijzing naar normen in parkeernota opnemen.
- Middels bouwverordening verplichten om het minimum aantal parkeerplaatsen (op basis van de in voorliggende nota opgenomen parkeernormen) op eigen terrein te realiseren (parkeerplaatsverplichting).
- Onder strikte voorwaarden toepassen van de mogelijkheid om per parkeerplaats een bedrag te storten bij het niet kunnen voldoen aan parkeerplaatsverplichting.
- Geld van afgekochte parkeerplaatsen storten in parkeerfonds, waaruit aanleg van openbare parkeerplaatsen bekostigd wordt.

## 3. PARKEERNORMERING

### 3.1 Huidige situatie

Momenteel is het belangrijkste document met betrekking tot de parkeernormering, de nota 'Parkeer- & Stallingsnormering' (Gemeente Breda, 1996). De nota is een aanvulling op de beleidsnota 'Navigeren in Parkeren' (BRO, 1993). Probleem is echter dat de nota 'Parkeer- & Stallingsnormering' (Gemeente Breda, 1996) niet bestuurlijk is vastgesteld en in tegenstelling tot 'Navigeren in Parkeren' (Gemeente Breda, 1993) dus geen formeel beleid is. Wel zijn de belangrijkste beleidsuitgangspunten en de parkeernormen hierin geformuleerd. Doordat de nota nooit is vastgesteld zijn de parkeernormen niet meer dan richtlijnen.

### 3.2 Huidige knelpunten

Concreet kunnen de volgende problemen worden onderscheiden:

- Parkeernormen zijn niet vastgesteld en kunnen dus formeel niet worden afgedwongen: de nota 'Parkeer- en Stallingsnormering' is verworden tot een soort werknota, met richtlijnen omtrent parkeernormering.
- Geen flexibele juridische verankering van parkeernormen. Incidenteel zijn de exacte parkeernormen opgenomen in bestemmingsplannen. Dit heeft als nadeel dat op deze manier de parkeernormen statisch zijn vastgelegd.
- Onduidelijkheid bij ondernemers over de toepassing van normen. Het is veelal onduidelijk waarom (in welke situatie, op welke locatie, voor welke functie) afwijkende normen eerder regel dan uitzondering zijn.
- Vaak krappe normeringen, waardoor parkeeroverlast en onveiligheid in woongebieden ontstaan. Dit heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.
- Parkeerdruk in openbaar gebied door verdichting van functies (met name in de binnenstad), waardoor de ruimtelijke kwaliteit verslechtert. Gemeente kan niet afdwingen dat benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.
- ABC-locatiebeleid is te star en statisch toegepast: weinig differentiatie naar functies en bijbehorende parkeernormeringen met als gevolg vaak te hoge of te lage normen. Inmiddels heeft herziening van het locatiebeleid plaatsgevonden.

### 3.3 Doel en bouwstenen parkeernormering

*Doel*
Actualiseren en vaststellen van parkeernormen voor heel Breda, welke juridisch verankerd en afgedwongen worden.

Als uitgangspunt hierbij geldt dat de vernieuwde parkeernormen moeten bijdragen aan de volgende aspecten:

- Bereikbaarheid: een goede verkeersafwikkeling, ter bevordering van het economisch functioneren van Breda en de bereikbaarheid van woningen in Breda.
- Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit: beperken van overlast in woongebieden, kwetsbare gebieden, aantasting openbare ruimte en waarborgen van de stedenbouwkundige kwaliteit.
- Verkeersveiligheid: voorkomen van parkeeroverlast die gevaarlijke situaties kan opleveren.
- Gebruiksvriendelijkheid: de parkeernormenregeling moet voor iedereen logisch en duidelijk zijn.
- Afdwingbaarheid: de parkeernormen moeten juridisch kunnen worden afgedwongen.

*Bouwstenen*
Om de genoemde knelpunten aan te kunnen pakken en te voldoen aan bovenstaand doel en uitgangspunten, kent het nieuwe parkeernormenbeleid de volgende bouwstenen:

1. *Hoogte van parkeernormen:* deze bouwsteen heeft betrekking op het hanteren van minimum en/of maximum normen, de aansluiting bij landelijk gehanteerde parkeernormen, aansluiting op het bijgestelde locatiebeleid, differentiatie van normen naar functie en de verdeling van het aantal parkeerplaatsen over eigen terrein en openbaar gebied.
2. *Verankering en afdwingbaarheid:* hierbij wordt ingegaan op hoe de parkeernormen die in de parkeernota zijn vastgesteld juridisch verankerd worden, zodat men verplicht is om bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering aan de parkeernorm te voldoen. Daarnaast wordt ingegaan op mogelijkheden om af te dwingen dat de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.
3. *Monitoring en evaluatie:* de bruikbaarheid van parkeernormen moet periodiek bijgehouden worden. Ook moet bijgehouden worden waar en hoe vaak van de afkoopregeling gebruik gemaakt wordt en of dit problemen oplevert voor de omgeving.

## 3.4 Parkeernormenbeleid

Gezien de knelpunten en ontwikkelingen, geschetst in paragraaf 3.2, is herziening van het Bredase beleid ten aanzien van parkeernormen gewenst. De genoemde bouwstenen worden hier uitgewerkt in beleid voor Breda.

### *3.4.1 Hoogte van parkeernormen*

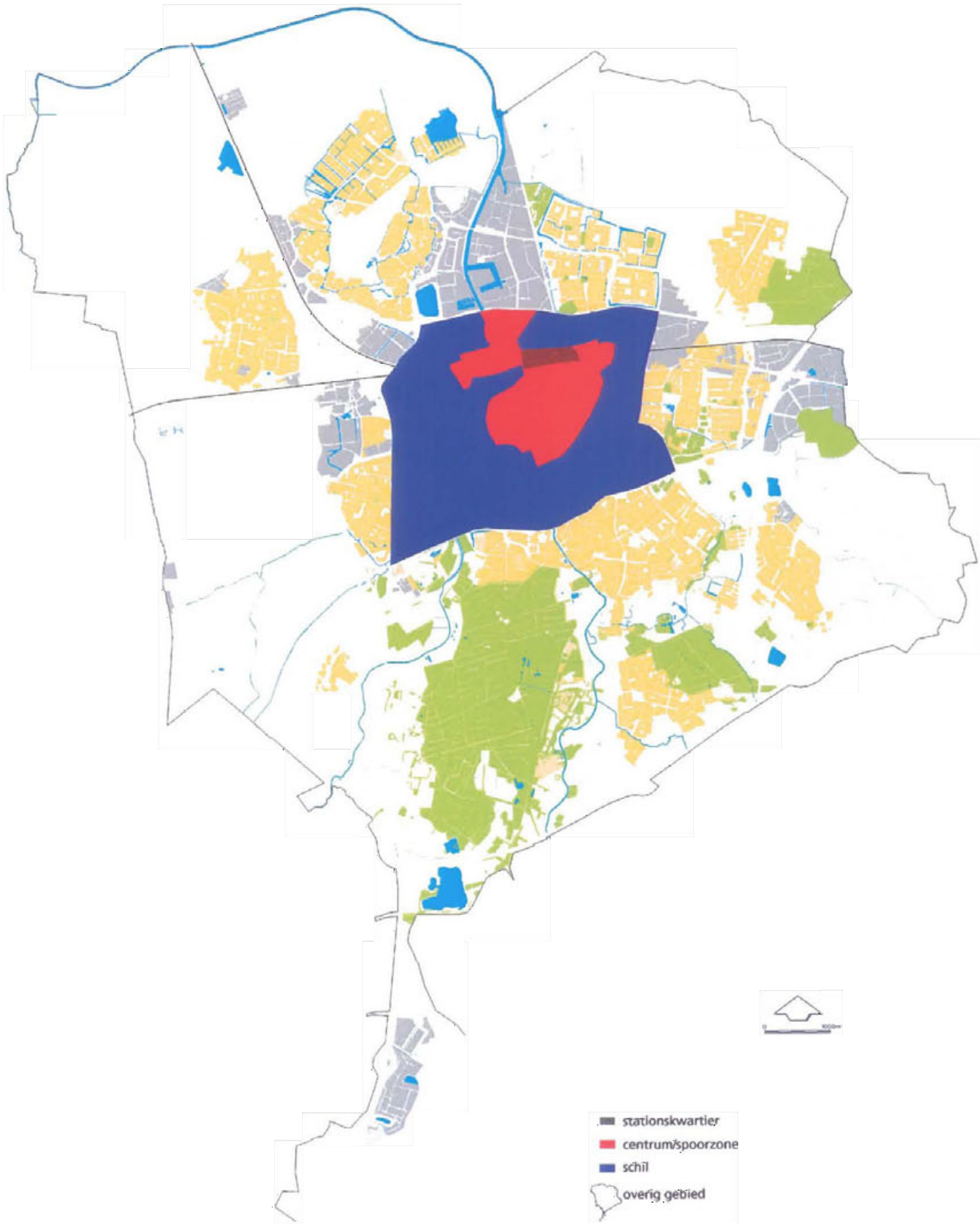
De hoogte van parkeernormen is afhankelijk van:

- De mate van verstedelijking. Breda als geheel is volgens de categorisering van het CROW een sterk verstedelijkte gemeente (op basis van adressendichtheid), maar de parkeernormen kunnen variëren per locatie.
- De bereikbaarheidskenmerken van de locatie: deze worden bepaald door het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen zoals fiets en openbaar vervoer. De kwaliteit hiervan verschilt naar locatie. Naar mate de locatie verder van de binnenstad is verwijderd, is de kwaliteit van het openbaar vervoer minder. Vandaar dat er een onderscheid is gemaakt naar locaties:
  - binnenstad (inclusief het stadshart en het grootste deel van Via Breda);
  - schil (inclusief de Via Breda wijken Belcrum en Linie);
  - overig gebied;
  - stationskwartier (aparte normen, zijn tevens maximum norm).

  Op kaart 3.1 is een overzicht opgenomen van de bovenstaande deelgebieden.
- Specifieke eigenschappen van de functie: kwaliteit, concurrentiepositie, aantrekkelijkheid.
- Mobiliteitskenmerken van gebruikers en bezoekers van de functie: mogelijkheden om bijvoorbeeld van openbaar vervoer gebruik te maken, gefaciliteerd door een bedrijf.
- Gemeentelijk parkeerbeleid: vraagvolgend, sturend of geïntegreerd. Steeds vaker, zo ook in Breda, wordt voor de laatste variant gekozen, waarin parkeren wordt gefaciliteerd met daarbij een optimale combinatie van bereikbaarheid en leefbaarheid.
- Het parkeernormenbeleid in vergelijkbare steden.

*Minimum normen*
In de nota 'Parkeer- & Stallingsnormering' (Gemeente Breda, 1996) werd uitgegaan van maximum normen. Dit sluit aan bij de toen geldende mobiliteitsgedachte (sturend en gericht op terugdringen automobiliteit) en het daarop afgestemde locatiebeleid.
Zoals in hoofdstuk 1 is beschreven, is het landelijke en ook het Bredase mobiliteitsbeleid verschoven richting het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. Bij deze beleidskoers past het hanteren van minimale parkeernormen. Deze moeten de bereikbaarheid garanderen en zoekverkeer voorkomen. Er mogen meer parkeerplaatsen dan de minimale norm worden aangelegd, zolang dit niet ten koste gaat van de bereikbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Dit wordt per situatie beoordeeld bij de bouwaanvraag.

*Kaart 3.1: deelgebieden parkeernormering*



*Aansluiten op landelijke richtlijnen en vergelijkbare gemeenten*
Gezien de veranderde beleidskoers en het toegenomen autobezit, moeten de huidige parkeernormen opgehoogd worden. Om te komen tot actuele parkeernormen voor Breda is gebruik gemaakt van een drietal bronnen, welke in onderstaande volgorde zijn gebruikt:

1. Recent uitgekomen richtlijnen voor parkeerkencijfers (CROW, 2003): aangesloten is bij de minimale normen die het CROW in haar bandbreedte aangeeft.
2. Onderzoek verricht naar de parkeernormen in vergelijkbare gemeenten [1] (Gemeente Breda, 2003): de parkeernormen die volgens het CROW minimaal gehanteerd moeten worden, zijn zo nodig opgehoogd naar de hoogte die in vergelijkbare steden wordt gehanteerd. Hierbij is er rekening mee gehouden dat het autogebruik in Breda hoger is dan in vergelijkbare steden.
3. De parkeernormen uit de nota 'Parkeer- & Stallingsnormering' (Gemeente Breda, 1996): liggen de oude parkeernormen onder de normen welke resulteren uit stap 1 en 2, dan volgen de nieuwe normen uit stap 1 en 2. Liggen de oude normen hoger, dan is vastgehouden aan de hoogte van de oude normen.

*Aansluiten op locatiebeleid*
Eind 2002 is het locatiebeleid geactualiseerd voor de regio Breda, Etten-Leur en Oosterhout (Stuurgroep stadsregio Breda, 2002). Doel van dit locatiebeleid is "een zodanig vestiging van bedrijven en voorzieningen te bewerkstelligen dat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de vitaliteit van het stedelijk netwerk". Vitaliteit heeft verschillende dimensies: economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en kwaliteit van de leefomgeving. Er worden drie soorten vestigingsmilieus onderscheiden: centrummilieus, gemengde milieus en specifieke milieus.
Centrummilieus vallen samen met de binnenstad van Breda, terwijl specifieke milieus in de schil en daar buiten liggen. Bij de diverse milieus uit het locatiebeleid zijn voor werken en winkelen parkeernormen aangegeven (Stuurgroep stadsregio Breda, 2002). Deze zijn echter zeer globaal en niet gespecificeerd naar functie. De in deze nota opgenomen parkeernormen voor de binnenstad, schil en overig gebied sluiten aan op de normen uit het vernieuwde locatiebeleid en moeten gezien worden als een specificatie van het locatiebeleid.
Uitzondering hierop vormen de in het locatiebeleid aangewezen gemengde milieus. Binnen Breda is een beperkt aantal locaties aangewezen als gemengd milieu. Omdat het hier kleinschalige locaties betreft waar werken gemengd is met andere functies, moeten hogere parkeernormen worden gehanteerd. Dit om parkeeroverlast in woongebieden te voorkomen.

*Parkeernormen per functie*
Er is een zeer grote diversiteit in functies en subfuncties en derhalve ook in parkeernormen. Alle normen zijn inclusief bezoekersparkeerplaatsen. De parkeernormen zijn bedoeld als bescherming van het algemeen belang, ruimtelijke kwaliteit en de beleving daarvan.
Omdat niet altijd overal op het zelfde moment alle parkeerplaatsen bezet zijn, kan bij nieuwe ontwikkellocaties waar diverse functies voorkomen, gebruik worden gemaakt van elkaars parkeerplaatsen (dubbelgebruik). Hierdoor hoeft niet altijd het volledige aantal parkeerplaatsen, dat volgens de parkeernormen nodig zou zijn, te worden aangelegd. Om dit te bepalen moet per dagdeel worden ingeschat wat de bezetting is van het totaal aantal parkeerplaatsen (volgens de norm). In de tabel 4.1 en 4.2, aan het eind van dit hoofdstuk, zijn de nieuwe parkeernormen en richtlijnen voor aanwezigheidspercentages opgenomen.

1. Den Bosch, Amersfoort, Apeldoorn, Tilburg

*Verdeling eigen terrein en openbaar gebied*
Gezien het belang van ruimtelijke kwaliteit en het schaarser worden van de openbare ruimte, is het uitgangspunt dat alle parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Tevens is er vanuit gegaan dat parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners van de binnenstad gerealiseerd worden op eigen terrein. De parkeerplaatsen bestemd voor de bezoekers moeten ook daadwerkelijk toegankelijk zijn voor bezoekers.

### 3.4.2 *Verankering en afdwingbaarheid*

*Verwijzing in bestemmingplannen naar parkeernormen in de parkeernota*
Elke ontwikkelaar is verplicht om op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen te realiseren voor de parkeerders van de betreffende functie.
In de huidige situatie zijn de parkeernormen niet of slechts incidenteel verankerd in bestemmingsplannen. Zoals bij de knelpunten is gesignaleerd, wordt het opnemen van exacte parkeernormen in bestemmingsplannen als inflexibel ervaren. Door een verwijzing op te nemen in alle bestemmingsplannen naar het parkeerbeleid (normen, parkeerplaatsverplichting, afkoopregeling) in de parkeernota wordt dit probleem opgelost. Bij wijziging van de normen (bij vaststelling van een nieuwe nota) kan door middel van een partiële herziening van alle bestemmingsplannen in één keer verwezen worden naar de nieuwe normen.

*Parkeerplaatsverplichting*
Op grond van de Bouwverordening (artikel 2.5.30) is het mogelijk de aanvrager te verplichten tot het aanleggen van ruimten in, op, onder of rond het nieuwe gebouw om de parkeerbehoefte op te vangen, de zogenaamde parkeerplaatsverplichting op eigen terrein. Het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt bepaald met behulp van de opgestelde parkeernormen en aanwezigheidspercentages, waarnaar in het bestemmingsplan wordt verwezen. Om een bouwvergunning te verkrijgen moet men aan deze parkeerplaatsverplichting voldoen.

*Parkeerfonds*
Het is niet altijd mogelijk of wenselijk dat alle benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Onder bepaalde omstandigheden en onder strikte voorwaarden bestaat de mogelijkheid om de aanleg van deze parkeerplaatsen middels storting in een parkeerfonds te realiseren. Deze regeling is een faciliteit die door de gemeente kan worden aangeboden en geldt in principe voor het totale grondgebied van de gemeente en voor alle functies. De regeling is echter met name bedoeld voor het centrum omdat daar het voldoen aan de parkeernormen een probleem kan opleveren. Per project wordt derhalve bekeken of er de mogelijkheid en de noodzaak bestaat om een bedrag op basis van de parkeernorm in een parkeerfonds te storten. De hoogte van het te storten bedrag is afhankelijk van het volgens de parkeernorm te realiseren aantal parkeerplaatsen en het gebied waarin het project gerealiseerd wordt. Het te storten bedrag wordt in een parkeerfonds ondergebracht. Met behulp van de gelden in dit fonds kan de gemeente de aanleg van voldoende openbare parkeerplaatsen bekostigen.
De afkoop van de in de afkoopregeling genoemde faciliteit wordt hier voorgesteld als beleidsmiddel. De verdere uitwerking en juridische verankering van het parkeerfonds is een uitvoeringsmaatregel van het parkeer- en stallingsbeleid, die apart ter besluitvorming zal worden voorgelegd.

### 3.4.3 *Monitoring en evaluatie*

Om de hoogte van de parkeernormen en de afkoopsom te kunnen evalueren, moeten jaarlijks de volgende aspecten gemonitord worden:
- klachten parkeeroverlast;
- aantal aanvragen afkoopregeling;
- klanttevredenheid.

Daarnaast moet bij iedere toepassing van de afkoopregeling onderzocht worden:
- wat de bezettingsgraad van de parkeerlocaties in het openbaar gebied (monitor reeds opgezet) is;
- wat de ontwikkeling in de parkeerbehoefte (parkeerbalans) is.

Op basis van deze aspecten kan bepaald worden of de gemeente Breda (direct of op langere termijn) extra parkeerplaatsen in openbaar gebied moet realiseren, of dat er voldoende aanwezig zijn en blijven.

*Tabel 4.1: parkeernormen binnenstad, schil, overig gebied naar functie*

**Wonen**

| *Functie* | *Binnenstad* | *Schil* | *Overig gebied* | *Per (eenheid)* |
|---|---|---|---|---|
| Eengezinswoning | 1,3 | 1,6 | 1,8 | Woning |
| Meergezinswoning, appartement en dergelijke | 1,2 | 1,2 | 1,3 | Woning |
| Kamerhuur, atelier en dergelijke | 0,3 | 0,5 | 0,6 | Woning |
| Bejaardenzorgwoning, aanleunwoning | 0,3 | 0,4 | 0,5 | Woning |

Toelichting:
- Onderscheid in koop en huur of naar de prijs van de woning wordt niet meer gemaakt, evenmin worden senioren-woningen nog apart genoemd (worden gezien als éengezinswoningen).
- In diverse plannen in de binnenstad en in de plannen van Via Breda wordt al een norm gehanteerd van 1 tot 1,5 parkeerplaats per woning. Mede daardoor en door het feit van een verhoogd autobezit (en -gebruik) is de norm voor parkeren in de binnenstad flink hoger geworden.
- Voor eengezinswoningen en meergezinswoningen, appartementen en dergelijke wordt uitgegaan van 0,3 pp per 100 $m^2$ BVO voor bezoekers. Bij kamerhuur, atelier en dergelijke en bejaardenzorgwoning en aanleunflat wordt uitgegaan van 0,2 pp per 100$m^2$ BVO voor bezoekers. Deze parkeernormen zijn in bovenstaande parkeernormen verwerkt.

**Werken**

| *Functie* | | *Binnenstad* | *Schil* | *Overig gebied* | *Per (eenheid)* |
|---|---|---|---|---|---|
| Kantoren | - zonder baliefunctie | 0,8 | 1,0 | 1,2 | 100 $m^2$ bvo |
| | - met baliefunctie | 1,5 | 2,0 | 2,5 | 100 $m^2$ bvo |
| Bedrijfsverzamelgebouw | | 0,8 | 1,0 | 1,2 | 100 $m^2$ bvo |
| Arbeidsextensieve bedrijven* | | 0,4 | 0,5 | 0,7 | 100 $m^2$ bvo |
| Arbeidsintensieve bedrijven** | | 1,0 | 1,5 | 2,0 | 100 $m^2$ bvo |

Toelichting:
- * bestaat uit loods, opslag, groothandel, transportbedrijf en dergelijke
- ** bestaat uit industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats en dergelijke.
- 1 arbeidsplaats omvat 25-35 $m^2$ bvo voor kantoren en 30-50 $m^2$ bvo voor de overige werkfuncties.
- Voor de gemengde milieus uit locatiebeleid (woon-werkterrein Boschstraat, Haagse Markt/Princehage, winkelcentra Prinsenbeek, Bavel, Ulvenhout, Teteringen en wijkvoorzieningen) geldt een hogere parkeernorm van 2,9 per 100$m^2$ bvo, of 2,5 bij een goede bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer (Stuurgroep stadsregio Breda, 2002).

**Winkelen/Detailhandel**

| *Functie* | *Binnenstad* | *Schil* | *Overig gebied* | *Per (eenheid)* |
|---|---|---|---|---|
| Streekverzorgende winkel | 4,0 | 4,5 | 5,0 | 100 $m^2$ bvo |
| Stad- en wijkverzorgende winkel | 3,0 | 3,5 | 4,0 | 100 $m^2$ bvo |
| Buurtverzorgende winkel | 3,0 | 3,5 | 4,0 | 100 $m^2$ bvo |
| Showroom en toonzaal | 0,8 | 1,0 | 1,2 | 100 $m^2$ bvo |
| Tuincentrum, bouwmarkt/doe het zelf | 2,0 | 2,1 | 2,2 | 100 $m^2$ bvo |
| Grootschalige detailhandel | 3,0 | 5,0 | 6,0 | 100 $m^2$ bvo |

Toelichting:
- 1 arbeidsplaats omvat 40 $m^2$ bvo.

Onderwijsvoorzieningen

| *Functie* | *Binnenstad* | *Schil* | *Overig gebied* | *Per (eenheid)* |
|---|---|---|---|---|
| Basisonderwijs | 1,5 | 1,75 | 2,0 | Leslokaal |
| Voortgezet onderwijs | 0,5 | 0,6 | 0,7 | Leslokaal |
| Hoger onderwijs | 5,0 | 6,0 | 7,0 | Leslokaal |

Toelichting:

- ◇ Parkeernormen zijn per leslokaal, een leslokaal bestaat uit 30 zitplaatsen.
- ◇ Bij de normen voor het basisonderwijs is tevens rekening gehouden met het halen en brengen van kinderen door de ouders, hetgeen ongeveer de helft van de norm bepaalt. Deze Kiss&Ride-plaatsen mogen in het openbaar gebied gerealiseerd worden.

Zorgvoorzieningen

| *Functie* | *Binnenstad* | *Schil* | *Overig gebied* | *Per (eenheid)* |
|---|---|---|---|---|
| Ziekenhuis | 1,5 | 1,75 | 2,0 | Bed |
| Verpleeg- en verzorgingstehuis | 0,4 | 0,5 | 0,6 | Wooneenheid |
| Kruisgebouw, verzorgingscentrum | 6,0 | 7,0 | 8,0 | Gebouw, centrum |
| Medische en maatschappelijke diensten | 1,3 | 1,8 | 2,5 | 100 $m^2$ bvo |
| Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf | 0,6 | 0,7 | 0,8 | Arbeidsplaats |

Sociaal-culturele voorzieningen

| *Functie* | *Binnenstad* | *Schil* | *Overig gebied* | *Per (eenheid)* |
|---|---|---|---|---|
| Begraafplaats, crematorium | 15,0 | 16,0 | 17,0 | Begraafplaats, crematorium |
| Bibliotheek | 0,3 | 0,5 | 0,8 | 100 $m^2$ bvo |
| Bioscoop | 0,1 | 0,1 | 0,2 | zitplaats |
| Theater, schouwburg | 12,0 | 14,0 | 16,0 | 100 $m^2$ bvo |
| Kerk, moskee | 5,0 | 7,5 | 9,0 | 100 $m^2$ bvo |
| Museum | 0,3 | 0,5 | 0,8 | 100 $m^2$ bvo |
| Sociaal-cultureel centrum, wijkgebouw | 1,0 | 1,2 | 1,3 | 100 $m^2$ bvo |
| Verenigingsgebouw | 2,0 | 3,0 | 4,0 | 100 $m^2$ bvo |
| Vergader- en congreszaal, beursgebouw, evenementenhal | 3,0 | 4,0 | 6,0 | 100 $m^2$ bvo |
| Volkstuin | 0,3 | 0,4 | 0,5 | Perceel |

Horeca

| *Functie* | *Binnenstad* | *Schil* | *Overig gebied* | *Per (eenheid)* |
|---|---|---|---|---|
| Café(taria), bar, discotheek | 4,0 | 4,5 | 5,0 | 100 $m^2$ bvo |
| Hotel, motel | 1,0 | 1,2 | 1,4 | Kamer |
| Restaurant | 10,0 | 11,0 | 12,0 | 100 $m^2$ bvo |

Sportvoorzieningen

| *Functie* | *Binnenstad* | *Schil* | *Overig gebied* | *Per (eenheid)* |
|---|---|---|---|---|
| Bowlingbaan, biljartzaal | 1,6 | 1,8 | 2,0 | Baan, tafel |
| Manege | 0,3 | 0,4 | 0,5 | Box |
| Sporthal, gymlokaal | 1,5 | 1,75 | 2,0 | 100 $m^2$ bvo |
| Sportveld | 13,0 | 14,0 | 15,0 | Ha. netto terrein |
| Sportschool, dansstudio | 2,0 | 3,0 | 4,0 | 100 $m^2$ bvo |
| Squashbanen | 1,2 | 1,4 | 1,6 | Baan |
| Tennisbanen | 2,0 | 2,5 | 3,0 | Baan |
| Zwembad | 7,0 | 8,0 | 9,0 | 100 $m^2$ wateropp. |

*Tabel 4.2: Aanwezigheidspercentages parkeerplaatsen diverse functies (PM bron !!)*

| *Functie* | *Ochtend* | *Middag* | *Avond* | *Koopavond* | *zaterdag* |
|---|---|---|---|---|---|
| Woningen | 50 | 60 | 100 | 90 | 60 |
| Kantoren | 100 | 100 | 5 | 10 | 5 |
| Bedrijfsverzamelgebouw | 100 | 100 | 5 | 10 | 5 |
| Arbeidsextensieve bedrijven | 100 | 100 | 5 | 10 | 5 |
| Arbeidsintensieve bedrijven | 100 | 100 | 5 | 10 | 5 |
| Streek-, stad-, wijk- en buurtverzorgende winkels | 30 | 75 | 5 | 100 | 100 |
| Showroom | 30 | 75 | 5 | 100 | 100 |
| Toonzaal | 50 | 60 | 5 | 100 | 100 |
| Tuincentrum, bouwmarkt, doe het zelf zaken | 30 | 75 | 5 | 100 | 100 |
| Grootschalige detailhandel | 100 | 100 | 5 | 10 | 5 |
| Basisonderwijs | 100 | 100 | 10 | 5 | 5 |
| Voortgezet onderwijs | 100 | 100 | 10 | 5 | 5 |
| Hoger onderwijs | 100 | 100 | 50 | 50 | 5 |
| Ziekenhuis | 50 | 100 | 100 | 80 | 50 |
| Verpleeg- en verzorgingstehuis | 50 | 100 | 100 | 80 | 50 |
| Kruisgebouw, verzorgingscentrum | 100 | 100 | 10 | 30 | 10 |
| Medische en maatschappelijke diensten | 100 | 100 | 10 | 30 | 10 |
| Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf | 100 | 100 | 0 | 0 | 0 |
| Begraafplaats, crematorium | 100 | 100 | 10 | 5 | 100 |
| Bibliotheek | 60 | 60 | 100 | 80 | 100 |
| Bioscoop, theater, schouwburg | 10 | 40 | 100 | 100 | 100 |
| Kerk, moskee | 10 | 20 | 70 | 10 | 100 |
| Museum | 10 | 100 | 0 | 0 | 100 |
| Sociaal-cultureel centrum, wijkgebouw | 10 | 40 | 100 | 100 | 60 |
| Verenigingsgebouw | 10 | 40 | 100 | 100 | 60 |
| Vergader- en congreszaal, beursgebouw, evenementenhal | 100 | 100 | 5 | 5 | 25 |
| Volkstuin | 50 | 50 | 75 | 40 | 100 |
| Café(taria), bar | 10 | 50 | 100 | 100 | 100 |
| Discotheek | 0 | 0 | 80 | 80 | 100 |
| Restaurant | 10 | 40 | 100 | 100 | 75 |
| Hotel, motel | 40 | 40 | 100 | 100 | 100 |
| Bowlingbaan, biljartzaal | 10 | 40 | 100 | 100 | 100 |
| Manege | 10 | 40 | 100 | 100 | 100 |
| Sporthal, gymlokaal | 10 | 40 | 100 | 100 | 100 |
| Sportveld | 10 | 40 | 100 | 100 | 100 |
| Sportschool, dansstudio | 10 | 40 | 100 | 100 | 60 |
| Squashbanen | 10 | 40 | 100 | 100 | 60 |
| Tennisbanen | 10 | 40 | 100 | 100 | 60 |
| Zwembad | 100 | 80 | 100 | 100 | 100 |

*Parkeernormen in Via Breda en het Stationskwartier*

In de parkeer- en stallingsbeleidsnota zijn parkeernormen genoemd met een differentiatie naar functies en naar gebieden (binnenstad, schil en buitengebied).

Met betrekking tot het gebied met de merknaam Via Breda, het Spoorzonegebied zijn er enkele aanvullingen ten opzichte van het in deze nota genoemde beleid. Voor het Stationskwartier zijn enkele aanscherpingen van het reguliere beleid noodzakelijk. Het betreft dan met name een aanpassing in de hoogte en de soort normen. Deze aanpassing betreft alleen het Stationskwartier. In de overige gebieden in het Spoorzone gebied is het parkeer- en stallingsbeleid uit deze nota, of het parkeer- en stallingsbeleid dat geldt bij verdere uitwerking, van toepassing.

Het spoorzonegebied is qua vulling en ligging vergelijkbaar met een centrumzone (korte afstand tot het station en ander OV en multifunctioneel). Het gaat dan echter wel om de ontwikkelzones. De wijken Belcrum en Linie vallen hier niet onder en vallen daarom onder de parkeernormen van de schil.

De aanscherping betreft vooral het hebben van maximale parkeernormen in het stationskwartier. Dit omdat het stationskwartier onder de directe invloed van de OV-Terminal valt. De aanwezigheid van een dergelijke concentratie van openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen maakt dat het toevoegen van extra autoparkeerplaatsen niet gewenst is.
De diverse aan- en afvoerwegen zijn gemaakt op het verwerken van een hoeveelheid verkeer die veroorzaakt wordt door de nu geschatte parkeerplaatsen. Het verhogen van het aantal parkeervoorzieningen maakt dat diverse andere doelstellingen (milieu, leefbaarheid, bereikbaarheid) niet gehaald worden.

De hoogte van de norm in het stationskwartier is als volgt:
- woningen 1,2 per woning
- kantoren 0,8 per 100 $m^2$ bvo
- voorzieningen 2,5 tot 4,5 per 100 $m^2$ bvo
- hotel 1,1 per kamer
- reizigersparkeren 500 pp direct bij de terminal
- 300 parkeerplaatsen op maximaal 15 minuten.
- toekomstige reservering 500 parkeerplaatsen

De verschillen in de normen zijn in zijn geheel verklaard door de aanwezigheid van de OV-terminal, de goede fietsvoorzieningen naar dit gebied, de ligging van dit gebied in de stad en de grote mate van functiemenging.

Het lijkt vooralsnog wel verstandig om voor het Stationskwartier de normen zoals bovenstaand te hanteren, maar bij nieuwe bouwaanvragen voor een verdere differentiatie toch te kijken naar de reguliere normen indien nodig geacht, in dit geval de reguliere normen van de binnenstad. Op die manier kan een verfijning van de functies 'kantoren' en 'voorzieningen' ook in het stationskwartier worden gebruikt. Wel dient dan ook de maximale verkeersbelasting op de toeleidende wegen niet uit het oog te worden verloren.

*Beleidslijnen fietsparkeren in het kort:*

- In en aan de rand van het stadshart wordt gestreefd naar het realiseren van enkele bewaakte fietsenstallingen als aanvulling op de reeds aanwezige fietsenstallingen. Op de Turfschiplocatie wordt een stalling gerealiseerd die moet voorzien in de stallingsbehoefte als gevolg van de voorzieningen die daar gerealiseerd worden. Daarnaast wordt ingezet op het plaatsen van losse fietsenstallingsvoorzieningen op verscheidene locaties.
- Buiten het stadshart wordt ingezet op de plaatsing van losse fietsenstallingsvoorzieningen. Dit wordt per locatie bekeken. Het betreft met name (wijk)winkelcentra, kleine bedrijvigheid, wooncomplexen (uitsluitend bij hoogbouw of appartementen) en recreatieve bestemmingen.
- In de plannen omtrent het Stationskwartier Breda is opgenomen dat er circa 4.000 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd.
- Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen aan de fietsparkeernormen uit het Bouwbesluit.

## 4. FIETSPARKEREN

### 4.1 Huidige situatie

Aan de rand van het voetgangersgebied liggen verschillende fietsparkeervoorzieningen. Grote concentraties onbewaakte stallingsvoorzieningen bevinden zich in de Karnemelkstraat, de Oude Vest, de Tolbrugstraat en bij het NS-station. In het voetgangersgebied zijn geen stallingsvoorzieningen aanwezig, maar hier wordt wel door fietsers (wild) geparkeerd. Bewaakte fietsenstallingen in Breda zijn er op de Nieuwstraat, de Oude Vest, de Gedempte Haven en het NS-station. De particuliere stalling op het van Coothplein is onlangs opgeheven. De geplande stalling Achter de Lange Stallen zal deze deels vervangen. Uit tellingen in 2002 blijkt dat de totale stallingscapaciteit in de binnenstad op dit moment ruim voldoende is. Buiten de binnenstad zijn onbewaakte stallingenclusters te vinden op verschillende locaties met veel bezoekers, zoals scholen, winkelcentra, sportvoorzieningen en dergelijke. Bewaakte fietsenstallingen zijn er niet buiten de binnenstad. Bij grote evenementen in de Bredase binnenstad (bijvoorbeeld het Jazzfestival en de kermis) worden mobiele evenementenstallingen (bewaakte, onoverdekte stallingen) ingezet. Afhankelijk van het soort en de omvang van het evenement wordt, in overleg met de organisatie van het evenement, vastgesteld wat de capaciteit van de mobiele stalling moet zijn en wat de meest geschikte locatie is. Alle fietsenstallingen die in Breda geplaatst worden, moeten sinds 2000 voldoen aan het keurmerk FietsParKeur.[2]

### 4.2 Huidige knelpunten

De spreiding en de verdeling van de fietsenstallingen (met name van losse klemmen) in en rond de binnenstad van Breda is niet goed. Weliswaar is de totale stallingscapaciteit voldoende, op verschillende locaties in de Bredase binnenstad zijn helemaal geen of onvoldoende stallingsvoorzieningen aanwezig. Het gaat hierbij om de volgende locaties:

- Binnen het voetgangersgebied. Hier worden echter wel fietsen gestald (onder andere op de Grote Markt/Halstraat en de Stallingsstraat).
- Direct buiten het voetgangersgebied (onder andere op het Van Coothplein, in de zijstraten van de Ginnekenstraat, Karnemelkstraat, Halstraat en Schoolstraat).
- Rondom de Nieuwe Veste en het Chassétheater.
- Ook buiten de binnenstad bij veel wijkwinkelcentra. Tevens laat de kwaliteit van de stallingen vaak te wensen over.

De fietsparkeervoorzieningen bij het NS-station, zowel bewaakt als onbewaakt, zijn kwantitatief en kwalitatief niet toereikend. De beperkte capaciteit in de bewaakte stalling leidt tot overvolle fietsparkeervoorzieningen en daarmee tot overlast. Overigens geldt voor een groot deel van alle straatstallingen in Breda dat de kwaliteit te wensen over laat. Zo zijn veel rekken verouderd en zijn er nauwelijks stallingen met een aanbindmogelijkheid.

2. FietsParKeur is een keurmerk voor fietsenstallingen. Het bevat diverse kwaliteitseisen waaraan fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen. Het stelt, rekening houdend met verschillende typen fietsen, eisen aan gemak bij het plaatsen en vastzetten van een fiets, kans op letsel bij gebruiker of passant, kans op schade aan de fiets, kraakbestendigheid, vandalismebestendigheid, duurzaamheid en informatie over het systeem.

Het gebruik van de bewaakte stallingen in Breda zou beter kunnen. Er is namelijk onvoldoende bewegwijzering naar de bewaakte stallingen. De bekendheid met de bewaakte stallingen is de laatste jaren echter wel verbeterd door de brochures van de afdeling parkeren waarin de locaties, openingstijden en stallingstarieven van de verschillende bewaakte stallingen zijn opgenomen. Voor de bewaakte stallingen worden abonnementen uitgegeven tegen een prijs van € 63,- per jaar (bromfiets € 81,- per jaar). Dit abonnement geldt voor alle gemeentelijke bewaakte fietsenstallingen in Breda. Door de hoge prijs wordt hier relatief zeer weinig gebruik van gemaakt.

## 4.3 Doel en bouwstenen fietsparkeren

*Doel*
Het doel van het fietsbeleid (waar fietsparkeren onderdeel van uitmaakt) van de gemeente Breda is om meer mensen op de fiets te krijgen, met name op verplaatsingen van 5 kilometer of korter. Op het gebied van fietsparkeren moeten, om dit doel te bereiken, de juiste hoeveelheid en de juiste soort fietsparkeerplaatsen worden aangeboden op de juiste locaties. Bovendien moeten fietsendiefstal en vandalisme beteugeld worden.

*Bouwstenen*
De bouwstenen voor het beleid op het gebied van fietsparkeren in Breda zijn de volgende:
- *omvang en ruimtelijke spreiding fietsparkeerplaatsen.* Het juiste aantal en type stallingen op de juiste plaats bevordert het fietsgebruik en vermindert wildstallen. Onderscheid wordt gemaakt naar het stadshart, buiten het stadshart, Via Breda en andere OV-haltes.
- *kwaliteit stallingsplaatsen.* Verbeteren van de aantrekkelijkheid, veiligheid en toegankelijkheid van stallingen.
- *regulering (tarief) bewaakte fietsenstallingen.* Tarief aansluiten bij beleid ter stimulering van het fietsgebruik.
- *Communicatie.* Ter verbetering van de bekendheid van de stallingen, het tarief en de openingstijden.
- *handhaving (tegengaan wildstallen).* Ter voorkoming van overlast en onveilige situaties.
- *fietsparkeernormen.* Aansluiten bij landelijke normen.
- *monitoring en evaluatie.* Om in te kunnen spelen op actuele situaties.

## 4.4 Fietsparkeerbeleid

### *4.4.1 Omvang en ruimtelijk spreiding fietsparkeerplaatsen*

*Stadshart inclusief rand*
De stallingscapaciteit in de binnenstad is op dit moment voldoende. Zelfs bij een jaarlijkse toename van 3% van het aantal fietsen is de capaciteit op donderdagavond en zaterdagmiddag in 2010 gemiddeld nog voldoende (op piekdagen kan dan overigens wel een capaciteitstekort ontstaan). Voorlopig is extra capaciteit in de binnenstad niet noodzakelijk, maar een betere spreiding van stallingscapaciteit is wel noodzakelijk.
Op basis van de behoefte van de Bredase fietser worden op bepaalde locaties (extra) stallingen geplaatst.

Het terrein Achter de Lange Stallen wordt in de nabije toekomst ontwikkeld. Hier wordt, ten behoeve van de nieuwe functies, een nieuwe gemeentelijke bewaakte fietsenstalling met circa 500 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.
Ook op de Turfschiplocatie wordt in de toekomst een fietsenstalling gerealiseerd voor de daar te vestigen functies.
De bewaakte stalling Gedempte Haven verdwijnt in de toekomst door ontwikkeling van de Westflank. De Gedempte Haven heeft op dit moment met name een functie voor het winkelend publiek op piekmomenten en voor het uitgaand publiek op uitgaansavonden. Een tijdelijke stalling is gepland op het Kraanplein. In de omgeving van de Gedempte Haven moet gezocht worden

# 5. TRANSFERPUNTEN

## 5.1 Algemeen

*Definities transferpunten*
Binnen het werkveld transferpunten gaat het concreet om:
- Parkeer- en pendelvoorzieningen aan de stadsrand (P&P-voorzieningen). Dit zijn voorzieningen waar geparkeerd kan worden en waar een pendelbus een regelmatige dienst onderhoudt tussen de parkeerlocatie en de binnenstad of evenement. Dit gebeurt op evenemententerreinen.
- Transferia aan de stadsranden en/of rond de binnenstad. Een transferium is een overstappunt van auto naar openbaar vervoer. Een automobilist(e) parkeert er de auto op een bewaakte parkeergelegenheid en stapt vlot en voordelig over op openbaar vervoer, die brengt hem of haar snel naar de bestemming. Binnen de transferia is een onderscheid te maken in herkomsttransferia (bij knooppunten in Breda om over te stappen naar een bestemming buiten Breda) en bestemmingstransferia (bij knooppunten in Breda om over te stappen naar een bestemming in Breda).
- Carpoolplaatsen, dit zijn unimodale overstappunten die met name worden gebruikt als herkomsttransferium (samen reizen).

*Werking en doelgroepen*
Een transferpunt staat nooit op zichzelf. Het heeft onder andere een relatie met het bestemmingsgebied van de doelgroep en met het parkeer- en stallingsbeleid in de betreffende stad. Het maakt deel uit van een totaal verkeers- en vervoerssysteem. De gemeente wil daarmee de reiziger keuzes bieden. Zo kan de automobilist bijvoorbeeld samen reizen (via carpoolplaatsen), of overstappen op openbaar vervoer (via P&P-voorzieningen en transferia) of gewoon doorrijden.
Transferpunten worden in het algemeen gerealiseerd voor de volgende kansrijke doelgroepen:
- winkelen en recreatief bezoek (evenementen);
- werken;
- door wegwerkzaamheden gehinderden.

*Randvoorwaarden*
Bepaalde eisen moeten minimaal worden nagestreefd wanneer men transferpunten succesvol wil laten zijn:
- optimale bereikbaarheid door middel van een strategische ligging en goede bewegwijzering;
- beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen en lager parkeertarief dan in de binnenstad;
- optimaal voorzieningenniveau wat betreft voor- en natransport;
- gebruiksgemak, verblijfskwaliteit en de sociale veiligheid;
- optimale communicatie om het gebruik van transferpunten te stimuleren.

## 5.2 Huidige situatie

Op dit moment is het evenemententerrein bij het NAC-stadion de enige locatie die gebruikt wordt als P&P-voorziening naar de binnenstad. Daarnaast is er bij het NS-station een herkomsttransferium gerealiseerd. Carpoolplaatsen of bestemmingstransferia zijn niet aanwezig in de gemeente Breda.

Op korte termijn is er tijdens reguliere momenten geen directe noodzaak om transferpunten te gebruiken. Dit heeft drie redenen:
1. Er is in Breda geen sprake van een parkeercapaciteitstekort op reguliere momenten.
2. De parkeertarieven in de binnenstad van Breda worden niet als te hoog ervaren.
3. Op reguliere momenten is vrijwel geen sprake van congestieproblemen op de invalsroutes naar de binnenstad.

Wel is er bij evenementen en speciale koopdagen sprake van bereikbaarheidsproblemen van de binnenstad. In Breda is er alleen op deze momenten en alleen op bepaalde parkeerlocaties sprake

van parkeercapaciteitsproblemen.
Verwacht wordt dat er in de toekomst een tijdelijk bereikbaarheids- en parkeercapaciteitsprobleem optreedt in het westelijk deel van de binnenstad door de ontwikkeling van de westflank. Deze problematiek speelt echter pas na 2010. Er is nu nog geen inzicht in hoe groot de problematiek dan is en of deze problematiek dan groot genoeg is om de realisatie van een transferium te rechtvaardigen

## 5.3 Doel en bouwstenen transferpunten

*Doel*
Op dit moment is er nog geen directe behoefte aan extra transferpunten. Transferpunten worden als flankerend beleid gebruikt om het huidige parkeer- en verkeerssysteem te optimaliseren en completeren.

*Bouwstenen*
- *Optimaliseren van P&P-voorzieningen op koopdagen en bij evenementen.* Doordat er geen sprake is van parkeercapaciteits- of bereikbaarheidsproblemen op reguliere momenten worden uitsluitend op piekmomenten transferpunten ingezet. De huidige P&P-voorzieningen worden hiervoor uitgebreid en geoptimaliseerd.
- *Voorgestelde toekomstige locaties conform Verkeersplan Breda.* In het Verkeersplan Breda zijn een aantal specifieke locaties opgenomen voor transferpunten.
- *Monitoring en evaluatie.* Monitoring en evaluatie van het gebruik van transferpunten is essentieel.

## 5.4 Transferpuntenbeleid

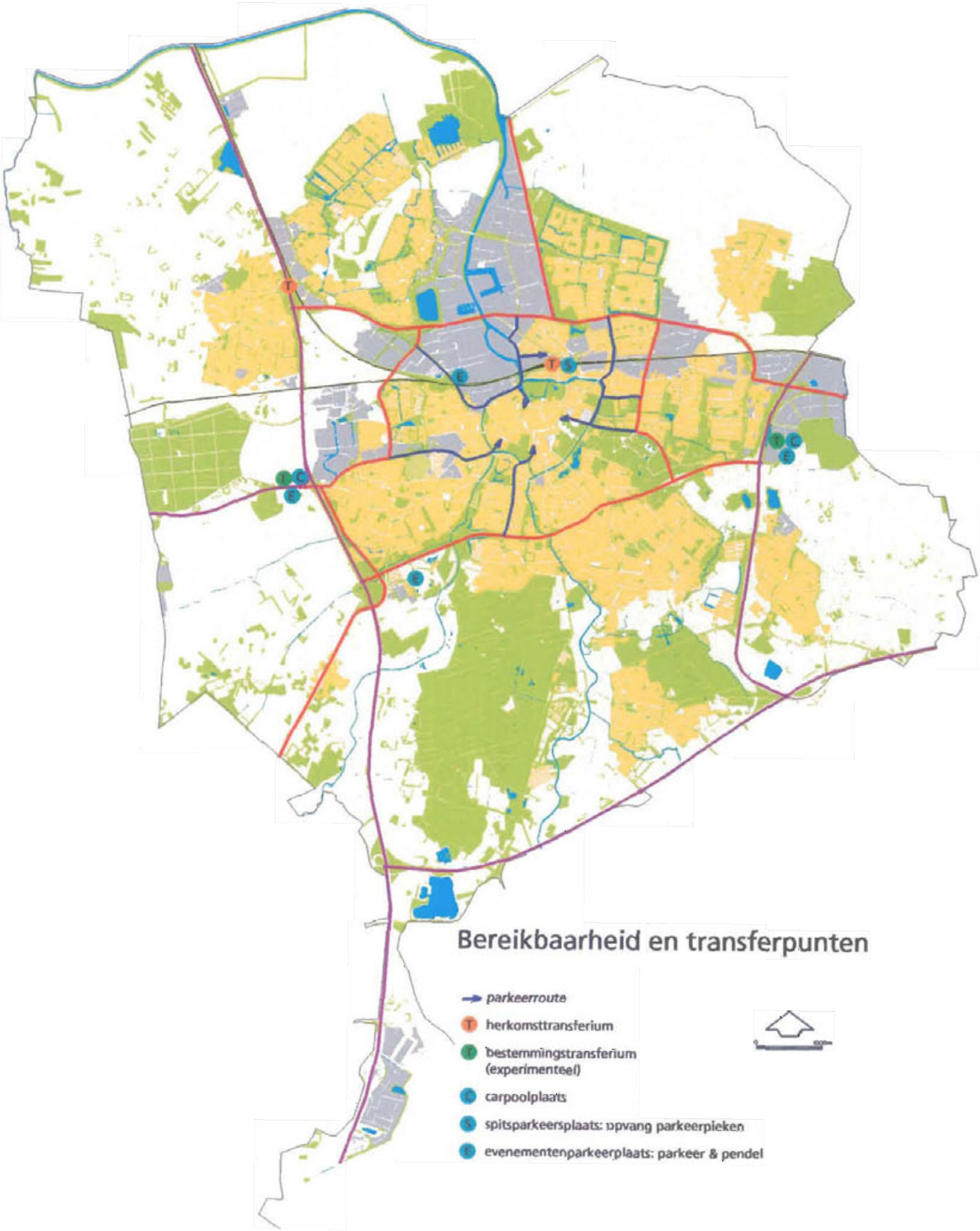
*Optimaliseren P&P-voorzieningen op koopdagen en bij evenementen*
Voor inzet van transferpunten moet sprake zijn van een parkeercapaciteitstekort in de binnenstad of bij specifieke locaties. Alleen op de bijzondere piekmomenten, als grootschalige evenementen in de binnenstad met een regionale of nationale aantrekkingskracht, is er sprake van een parkeercapaciteitstekort. Daarom moet op die momenten als flankerend beleid ingezet worden op transferpunten. Vooraf moet in het evenementenoverleg duidelijk worden hoe groot de aantrekkingskracht van een specifiek evenement is. Op dit moment worden bij evenementen reeds P&P-voorzieningen gebruikt. Deze worden in de toekomst uitgebreid en geoptimaliseerd. Een mogelijkheid hiervoor is het invoeren van een goedkoop kaartje, zodat het gebruik van de P&P-voorziening wordt geoptimaliseerd.
Essentieel voor het gebruik van de P&P-voorzieningen is dat er in de binnenstad een strikte handhaving en een goede parkeerverwijzing plaatsvindt, zodat bezoekers waarvoor geen plaats meer is in de binnenstad, gestimuleerd worden gebruik te maken van de P&P-voorzieningen.

*Voorgestelde toekomstige locaties conform Verkeersplan Breda*
Op kaart 5.1 staan de voorgestelde locaties voor toekomstige transferpunten aangegeven. Als nieuwe locaties zijn aangegeven A16 knooppunt Princeville en A27 evenemententerrein.
Bij de realisatie van de transferpunten wordt meegelift bij nieuwe stedelijke en infrastructurele ontwikkelingen om op lange termijn in te kunnen spelen op de mobiliteitsbehoefte. Zo wordt meegelift bij de ontwikkeling van knooppunt Princeville door de realisatie van carpoolplaatsen. Tevens wordt tijdens werkzaamheden in de westflank, die ongeveer 2,5 jaar in beslag nemen, zo nodig een pendelbus ingezet vanaf het NS-station naar de westflank en vice versa.
Voor de lange termijn is met name de realisatie van parkeerlocatie in het Stationskwartier van belang. Dit parkeerterrein geldt voor de lange termijn voor de opvang van de parkeerpieken op kooppieken en bij evenementen.

*Monitoring en evaluatie*
Essentieel is de evaluatie van het gebruik van de verschillende transferpunten. Hierdoor wordt

beter ingespeeld op de realisatie van toekomstige transferpunten. Daarnaast is monitoring en evaluatie van belang om na te gaan wanneer aanvullende transferpunten noodzakelijk zijn.

*Kaart 5.1: bereikbaarheid en transferpunten (gemeente Breda, 2001)*



# 6. BELEIDSAANBEVELINGEN EN ACTIES

## 6.1 Beleidsaanbevelingen

In figuur 6.1 zijn de beleidsaanbevelingen op de thema's parkeerregulering, parkeernormering, fietsparkeren en transferpunten nog eens kort samengevat. Hierbij is tevens de gevolgde werkwijze schematisch aangegeven.

## 6.2 Actieprogramma

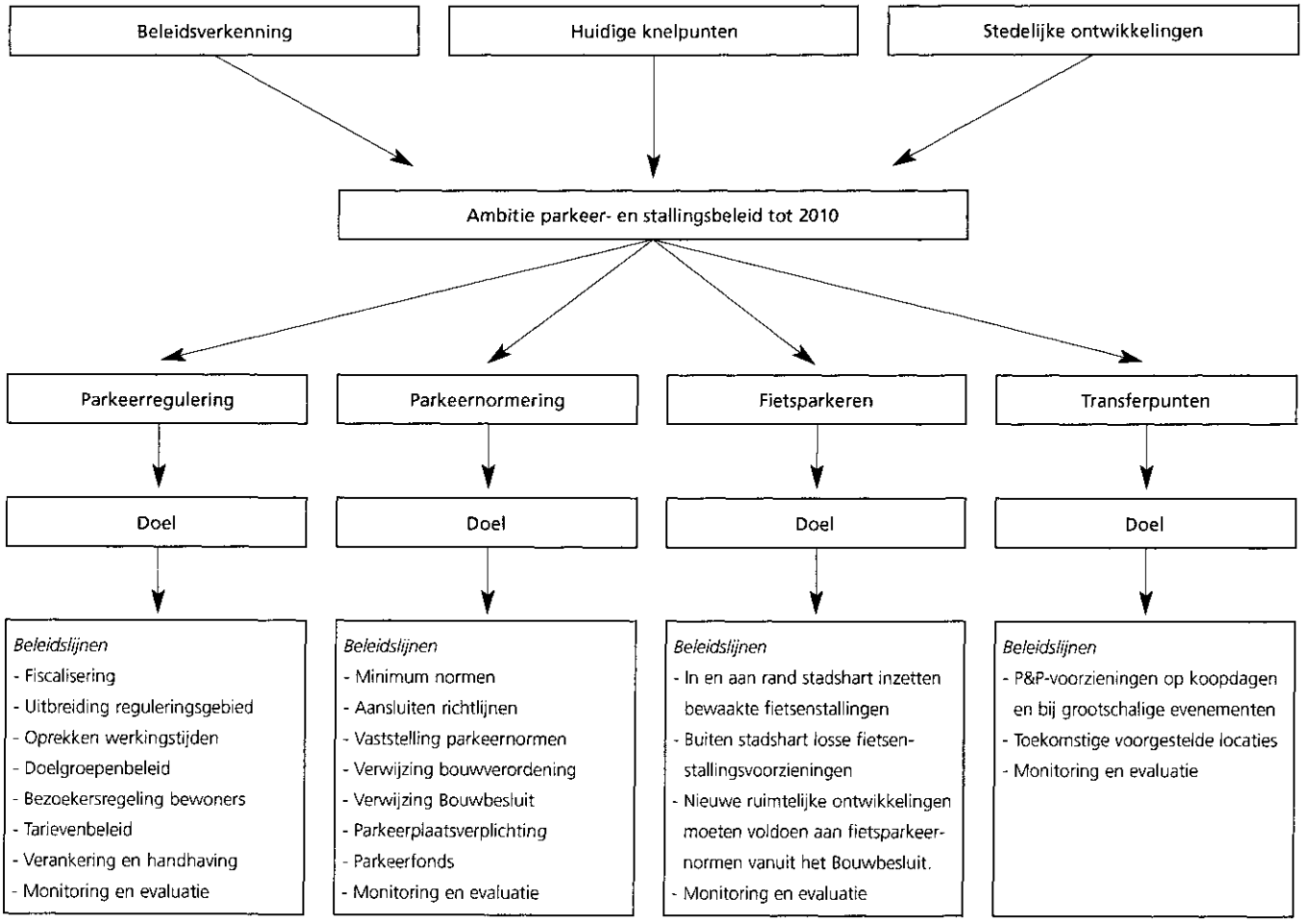
Met de vaststelling van deze parkeernota, wordt het nieuwe parkeer- en stallingsbeleid van kracht. Voor de toepasbaarheid van het nieuwe beleid is een actieprogramma opgesteld:

| |
|---|
| *Algemeen* |
| 1 Vaststellen beleidsnota Parkeren en Stallen. |
| 2 Jaarlijks jaarplan parkeren en stallen opstellen en uitvoeren. |
| 3 Jaarlijks opstellen en uitvoeren communicatieplan, afgestemd op jaarplan. |
| *Parkeerregulering* |
| *Fiscalisering* |
| 4 Doorvoeren fiscalisering: (deels) invoeren betaald parkeren in vergunninggebieden, beginnende bij de binnenstad. Per gebied onderzoeken waar fiscalisering wenselijk en mogelijk is. |
| 5 Actueel houden parkeerbalans om bij te houden of parkeren binnenstad verschuift naar vergunninggebieden. |
| 6 Meten parkeerdruk vergunninggebieden. |
| *Uitbreiding reguleringsgebied* |
| 7 Vaststellen potentieel reguleringsgebied rond binnenstad. |
| 8 Uitbreiden reguleringsgebied (voorstel gebieden) volgens aangegeven procedure. |
| 9 Parkeerproblemen buiten de rand van de binnenstad volgens locatiespecifieke aanpak oplossen. |
| 10 Jaarlijks monitoren van effect uitbreiding reguleringsgebied op parkeerbalans binnenstad. |
| *Oprekken werkingstijden vergunning- en betaald parkeren* |
| 11 In de binnenstad tijden vergunning- en betaald parkeren in principe oprekken tot 22.00 uur. Per gebied noodzaak oprekken tijden onderzoeken. |
| 12 Monitoren of parkeeroverlast in vergunninggebieden afneemt (parkeerdruk avonduren). |
| *Afgestemd doelgroepenbeleid* |
| 13 Vergunningen gebiedsgewijs uitgeven (zie gebiedsindeling in nota). |
| 14 Maximale uitgifte van 120% van de totale parkeercapaciteit van vergunninggebied. |
| 15 Bij uitgifte abonnementen garages rekening houden met prioritering parkeren in garages: 1. bewoners, 2. kortparkeerders, 3. zakelijk belanghebbenden/werkers. |
| 16 Bij uitgifte van abonnementen rekening houden met dubbelgebruik. |
| 17 Abonnementen per jaar uitgeven en monitoren of voldoende capaciteit over blijft voor kortparkeerders (zo nodig abonnementen reduceren). |
| 18 Onderscheiden doelgroepen, aantal abonnementen/vergunningen per doelgroep, tarief en gebied uitwerken en vastleggen in parkeerverordening (in achtergronddocument is hiervoor voorstel opgenomen). |
| *Nieuwe bezoekersregeling voor bewoners* |
| 19 Op basis van genoemde uitgangspunten en voorbeelden dient de nieuwe bezoekersregeling en de te gebruiken techniek nader te worden uitgewerkt en te worden vastgelegd in de parkeerverordening of uitvoeringsbesluit. |
| *Nieuw tarievenbeleid* |
| 20 Invoeren nieuwe tariefstructuur. |
| *Optimalisering verankering en handhaving* |
| 21 Het nieuwe parkeerbeleid vastleggen in nieuwe (fiscale) verordening of huidige parkeerverordening aanpassen. |
| 22 Overleg tussen parkeerbedrijf en politie over handhaving buiten betaaltijden. |
| 23 Op basis van parkeermonitor jaarlijks handhavingsbeleid bekijken |
| 24 Uitbreiding handhaving, door uitbreiding reguleringstijden en gebied. |
| *Optimalisering monitoring en evaluatie* |
| 25 Monitoring en evaluatie van parkeerbalans, bezettingsgraad, parkeerduur/doelgroepen, aantal uitgegeven vergunningen per gebied, aantal abonnementen per garage, pakkans, exploitatie, tevredenheid belanghebbenden. |

| |
|---|
| ***Parkeernormering*** |
| *Hoogte van parkeernormen* |
| 26 Vaststellen en toepassen minimale parkeernormen die op eigen terrein gerealiseerd moeten worden.<br>27 Verzoek om meer parkeerplaatsen dan norm per situatie beoordelen.<br>28 Plannen waarvoor op het moment van vaststelling van deze nota parkeernormen zijn geformuleerd die lager zijn dan de in deze nota opgenomen parkeernormen, maar waarvoor nog geen bouwvergunning is afgegeven, per geval beoordelen.<br>29 Bij bepalen minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen rekening houden met de mogelijkheid tot dubbelgebruik (aanwezigheidspercentages). |
| *Verankering en afdwingbaarheid* |
| Parkeernormen en parkeerplaatsverplichting.<br>30 In bestemmingsplannen voor de parkeernormen verwijzen naar deze nota.<br>31 Vaststellen parkeerfonds als faciliteit en opnemen in de bouwverordening.<br>32 Bepaling over parkeerplaatsverplichting (minimaal aantal aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein) opnemen in de bouwverordening.<br>33 Uitwerken parkeerfonds: inkomsten, uitgaven, beheerder. |
| *Monitoring en evaluatie* |
| 34 Monitoring en evaluatie om hoogte parkeernormen en parkeerfonds te kunnen evalueren: klachten parkeeroverlast, aantal aanvragen en toepassingen parkeerfonds, klanttevredenheid. |
| ***Fietsparkeren*** |
| *Omvang en ruimtelijke spreiding fietsparkeerplaatsen* |
| 35 Realiseren stallingsplaatsen op strategische plaatsen in binnenstad.<br>36 Realisatie bewaakte fietsenstalling Achter de Lange Stallen, circa 500 plaatsen.<br>37 Realisatie fietsenstalling Turfschiplocatie.<br>38 Realisatie van nieuwe bewaakte fietsenstalling in de omgeving van de Gedempte Haven (waar de huidige bewaakte stalling zal verdwijnen, tijdelijke stalling op Kraanplein).<br>39 Buiten het stadshart stallingsplaatsen realiseren indien klachten binnenkomen over tekort aan stallingsplaatsen, vaststellen opgenomen criteria voor uitbreiding.<br>40 Realisatie stallingsvoorzieningen bij belangrijke OV-haltes: uitvoeren plannen Via Breda/Stationskwartier, realisatie OV-Sterhaltes. |
| *Kwaliteit stallingsplaatsen* |
| 41 Alle nieuw te realiseren fietsenstallingen voldoen aan eisen FietsParKeur.<br>42 (Op termijn) vervangen van huidige stallingsvoorzieningen door stallingen met FietsParKeur. |
| *Regulering bewaakte fietsenstallingen* |
| 43 Handhaven tarief van € 0,35 per keer.<br>44 Tarief abonnementen bewaakte fietsenstallingen verlagen naar € 15,- per jaar, abonnement geldig in alle gemeentelijke stallingen. |
| *Communicatie* |
| 45 Opstellen communicatieplan voor PR (bewaakte) fietsenstallingen (incusief bewegwijzering) of op te nemen in totaal communicatieplan parkeren en stallen.<br>46 Verbeteren bewegwijzering naar bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen. |
| *Handhaving* |
| 47 Handhaving op locaties waar wildgestalde fietsen overlast veroorzaken. |
| *Fietsparkeernormen* |
| 48 Bij nieuwe ontwikkelingen voldoen aan fietsparkeernormen uit Bouwbesluit. |
| *Monitoring en evaluatie* |
| 49 Monitoring en evaluatie van aantal, spreiding en kwaliteit van fietsenstallingen, klachten over (een tekort aan) fietsenstallingen. |

| *Transferpunten* |
|---|
| *Optimaliseren P&P-voorzieningen op koopdagen en bij evenementen* |
| 50 Bij evenementen en andere bijzondere piekmomenten inzetten op transferpunten. |
| 51 Bepalen omvang aantrekkingskracht evenement (regionaal/nationaal), ter bepaling inzet P&P. |
| 52 Gebruik P&P optimaliseren door bijvoorbeeld goedkoop kaartje. |
| 53 Strikte handhaving binnenstad bij evenementen. |
| 54 Parkeerverwijssysteem afstemmen op in te zetten P&P-voorzieningen. |
| *Voorgestelde toekomstige locaties conform Verkeersplan Breda* |
| 55 Nieuwe locaties zijn A16 Princeville en A27 evenemententerrein. |
| 56 Bij ontwikkeling Westflank pendelbus vanaf station naar westflank inzetten. |
| 57 Op lange termijn Stationskwartier benutten bij bijzondere pieken buiten kantooruren (koopzondagen/evenementen). |
| 58 Realiseren toekomstig voorgestelde transferpunten. |
| 59 Monitoring en evaluatie van gebruik transferpunten en om na te gaan wanneer aanvullende transferpunten noodzakelijk zijn. |

*Figuur 6.1: werkwijze en beleidslijnen*



## COLOFON

Deze nota is tot stand gekomen onder verantwoordelijkheid van het bureau Verkeer en Vervoer van de OntwikkelingsDienst Breda van de gemeente Breda, in nauwe samenwerking met het Parkeerbedrijf van de dienst Stadsbeheer van de gemeente Breda.

Voorts hebben aan de nota meegewerkt:
- BRO (adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu) te Vught
- SOAB (adviseurs voor woning en leefomgeving) te Breda
- Medewerkers van de gemeente Breda van de volgende diensten:
  - OntwikkelingsDienst Breda
  - dienst Stadsbeheer

naar een locatie waar een permanente bewaakte fietsenstalling gerealiseerd kan worden, ter vervanging van die aan de Gedempte Haven.

*Buiten het stadshart*
Op een aantal locaties in woongebieden buiten het stadshart zijn nauwelijks fietsenstallingen aanwezig. Dit is onder andere het geval bij een aantal woon- en winkelvoorzieningen en dorpskernen. Ook buiten het stadshart wordt ingestoken op het plaatsen van beugels die voldoen aan het keurmerk FietsParKeur. De volgende criteria worden gehanteerd bij het al dan niet realiseren van nieuwe stallingsvoorzieningen:

- Voor nieuw te realiseren voorzieningen geldt dat deze moeten voorzien in de fietsparkeerbehoefte die door de voorzieningen wordt opgewekt. De normering moet voldoen aan de parkeernormering die in het Bouwbesluit voor de desbetreffende functie is opgenomen. De beugels moeten dus binnen het project gerealiseerd worden.
- Voor bestaande voorzieningen geldt dat hier fietsbeugels geplaatst worden indien:
  - op basis van klachtenregistratie duidelijk is geworden dat er sprake is van parkeeroverlast van geparkeerde fietsen;
  - het kort geparkeerde fietsen betreft. Lang geparkeerde fietsen moeten gestald worden in een berging of op eigen terrein;
  - het gaat om (wijk)winkelcentra, kleine bedrijvigheid, wooncomplexen (uitsluitend bij hoogbouw of appartementen), recreatieve bestemmingen[3].

*Via Breda en andere OV-haltes*
In de plannen omtrent Via Breda is opgenomen dat er circa 4.300 fietsparkeerplaatsen in het stationskwartier worden gerealiseerd:

1. Aan de noordzijde (Belcrumzijde) circa 650 onbewaakte fietsparkeerplaatsen op het plein en circa 1.950 bewaakte fietsparkeerplaatsen in de terminal.
2. Aan de zuidzijde (binnenstadzijde) circa 450 onbewaakte plaatsen op het plein en circa 1.300 bewaakte in de terminal.

Ook bij andere belangrijke OV-haltes (met name de te realiseren OV-Sterhaltes) moeten voldoende kwalitatief goede fietsenstallingen aangelegd worden. Dit wordt meegenomen in het ontwerp van de Sterhaltes. In deze nota wordt daar verder geen aandacht meer aan besteed.

### 4.4.2 *Kwaliteit stallingsplaatsen*
Uitgangspunt is nu dat alle nieuw te realiseren fietsenstallingen voldoen aan de eisen van FietsParKeur. Daarnaast wordt op locaties waar de huidige stallingen kwalitatief fors te kort schieten, versneld overgegaan tot het vervangen van deze stallingen door nieuwe.

### 4.4.3 *Regulering bewaakte fietsenstallingen*
Het tarief dat in de huidige situatie gehanteerd wordt voor de gemeentelijke bewaakte fietsenstallingen (€ 0,35 per keer) voldoet prima. Het lage tarief werkt nauwelijks als barrière voor het bewaakt stallen. Het huidige tarief blijft gehandhaafd.
Het tarief van de abonnementen voor de bewaakte fietsenstallingen (nu € 63,- per jaar) gaat fors naar beneden, naar € 15,- per jaar, om het gebruik van de bewaakte stallingen aantrekkelijker te maken. Met dit abonnement kan onbeperkt in alle gemeentelijke bewaakte fietsenstallingen gestald worden.

### 4.4.4 *Communicatie*
Door een goede communicatie en PR over bewaakte fietsenstallingen kan het gebruik van deze stallingen verder worden vergroot. Hetzelfde geldt voor de onbewaakte stallingsplaatsen.
Ook betere bewegwijzering naar zowel bewaakte als onbewaakte fietsenstallingen draagt bij aan een hoger gebruik van de stallingen. Hiermee neemt het wildstallen af.

3. Dienst SAW verzorgt stallingen bij sportcomplexen, onderwijs- en zorginstellingen

### 4.4.5 *Handhaving*

Uitgangspunt moet zijn dat er niet gekozen wordt voor een strikt handhavingsbeleid. Fietsen die buiten de klemmen staan, moeten alleen verwijderd worden als ze overlast geven voor het overige verkeer (waaronder voetgangers), of de openbare veiligheid in het gedrang brengen.

### 4.4.6 *Fietsparkeernormen*

In het Bouwbesluit van het Rijk zijn voor een aantal functies fietsparkeernormen opgenomen. Dat betekent dat een bouwvergunning alleen verstrekt mag worden indien aan deze normen wordt voldaan. Anders dan bij parkeernormen voor de auto, is het, door deze opname in het Bouwbesluit, niet mogelijk om als gemeente zelf fietsparkeernormen vast te stellen op basis waarvan de afgifte van een bouwvergunning voor nieuwe ontwikkelingen getoetst kan worden. Het Bouwbesluit gaat immers altijd boven de gemeentelijke bouwverordening. Voor woningen kan de gemeente echter wel zelf normen opleggen. Deze bedraagt twee per woning.

### 4.4.7 *Monitoring en evaluatie*

Periodiek moet onderzocht worden of het aantal fietsenstallingen, de spreiding van de stallingen en de kwaliteit van de stallingen nog wel toereikend is. Ook klachten over (een tekort aan) fietsenstallingen moeten bijgehouden worden. Op deze manier is het mogelijk in te spelen op de actuele situatie en deze desgewenst te verbeteren.

*Beleidslijnen transferpunten in het kort:*

- Uitsluitend op piekmomenten (winkelpieken) en bij evenementen inzetten op transferpunten als flankerend beleid. Hierbij richten op P&P-voorzieningen die met name voor bezoekers van de binnenstad of de evenementen zijn bedoeld.
- Er worden enkele locaties aangewezen voor specifieke transferpunten. Hierbij wordt meegelift bij nieuwe stedelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Op de lange termijn wordt ingezet op het Stationskwartier als parkeerplaats bij bijzondere pieken, zoals bij evenementen en koopzondagen.
- Monitoring en evaluatie zijn essentieel om na te gaan wanneer transferpunten noodzakelijk zijn.