

Beleidsnota Parkeren

Een kwestie van maatwerk



Versie : Definitief
Datum : 28 januari 2010
Samengesteld door : Melissa Simons

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doelstelling	3
1.3 Leeswijzer	3
2. Voorgeschiedenis	4
2.1 Beleidsplan Verkeer en Vervoer (2006)	4
2.2 Raadsbesluit d.d. 20 september 2007	5
3. Parkeernormen	6
4. Woongebieden	8
4.1 Uitbreiding parkeervoorzieningen woongebieden.....	8
4.2 Parkeeronderzoek Drimmelen	9
4.3 Parkeeronderzoek centrum Terheijden	11
5. Winkelgebieden	13
5.1 Definiëring winkelgebieden Gemeente Drimmelen	13
5.2 Invoeren parkeerschijfzone in Made	14
6. Gehandicaptenparkeerplaatsen	16
6.1 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen	16
6.2 Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken	16
7. Autobussen / touringcars	21

Bijlagen:

Bijlage 1:	Vastgestelde parkeernormen 2006
Bijlage 2:	Parkeernormen Gemeente Drimmelen versie 2009
Bijlage 3:	Meerjarenplanning maatregelen

1 INLEIDING

Auto's staan zo'n 23 van de 24 uur van een dag stil. Parkeren is dus een zaak die aandacht verdient. Aangekomen op de plaats van bestemming moet de auto geparkeerd worden. Wanneer echter veel auto's tegelijkertijd deze bestemming bezoeken, kan er een bereikbaarheidsprobleem ontstaan. Mogelijk ontstaat ook een ruimteprobleem en wellicht wordt zelfs de aantrekkelijkheid van een bepaald gebied aangetast. Parkeerbeleid kan mogelijk helpen hier iets aan te doen.

1.1 Aanleiding

Eén van de aanleidingen voor het schrijven van dit parkeerbeleidsplan is het toenemend aantal klachten over een gebrek aan parkeerruimte in de woongebieden in onze gemeente. Dit is niet verwonderlijk, aangezien het bezit van twee auto's per gezin eerder regel dan uitzondering is. Echter, de meeste woongebieden zijn berekend op 1, misschien 1,3 auto per woning. Het aantal parkeerplaatsen in de woongebieden is echter niet meegegroeid met het aantal auto's. Logischerwijs heerst er daarom in vele woongebieden in onze gemeente een hoge parkeerdruk. Met het reguliere budget voor parkeervoorzieningen (tot 2009 ging het om een bedrag van € 4.000, - per jaar) kunnen slechts summier wat parkeervoorzieningen worden aangelegd. De echte problemen zijn met dit beperkte budget niet op te lossen. Daarom is in 2007 een eenmalig budget aangevraagd om de achterstand in te lopen. Inmiddels is gebleken dat dit budget niet toereikend is. Om die reden wordt nu opnieuw een budget aangevraagd. Dit rapport vormt de onderbouwing voor deze aanvraag.

1.2 Doelstelling

Met dit rapport worden meerdere doelen nagestreefd. Ten eerste is het de bedoeling met dit rapport een duidelijk parkeerbeleid voor onze gemeente te formuleren, zodat het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is waar men rekening mee moeten houden bij o.a. nieuwbouw, verbouw, uitbreiding en wijziging van een functie. Achterliggend doel hiervan is het waarborgen van de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in de diverse kernen. Daarnaast heeft dit rapport tot doel een aantal knelpunten met betrekking tot parkeren, op te lossen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt teruggeblikt op een tweetal besluiten waar parkeren ook onderwerp van besluitvorming was. Hoofdstuk 3 gaat over de parkeernormen. Onder andere komt aan bod wanneer deze parkeernormen gelden, welke voorwaarden hier nog meer bij komen kijken en hoe om te gaan in met gevallen waar niet aan de voorwaarden voldaan kan worden. Hoofdstuk 4 en 5 beschrijven een gebiedsspecifieke aanpak: in het ene hoofdstuk hoe om te gaan met parkeerproblemen in woongebieden, in het andere hoofdstuk hoe om te gaan met parkeerproblemen in winkelgebieden. Tenslotte komen in hoofdstuk 6 en 7 een tweetal bijzondere vervoersgroepen aan bod, namelijk gehandicapten en autobussen / touringcars.

2 VOORGESCHIEDENIS

In de Gemeente Drimmelen bestaat er nog geen plan dat geheel aan parkeren is gewijd. Steeds is parkeren een onderdeel van een bepaald plan of besluit geweest. Onderstaand worden de twee meest recente, van belang zijnde stukken besproken.

2.1 Beleidsplan Verkeer en Vervoer (2006)

In september 2006 heeft de gemeenteraad van Drimmelen het Beleidsplan Verkeer en Vervoer (BVV) vastgesteld. In dit beleidsplan is één paragraaf gewijd aan parkeren.

In deze paragraaf ligt de nadruk op het formuleren van parkeernormen voor de gemeente. Tot de vaststelling van het BVV werden de parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 182¹ en later het ASVV² gebruikt. Deze parkeerkencijfers kennen een grote differentiatie: per voorziening (bijv. een vrijstaande woning) dient de stedelijkheidsgraad te worden bepaald. Daarna moet men kiezen voor óf de minimale norm óf de maximale norm, afhankelijk van het beleid van de gemeente en de ervaring met parkeren. Deze werkwijze is nogal bewerkelijk en niet door iedereen toe te passen. Daarom is in het BVV voorgesteld om per voorziening steeds maar één parkeernorm te hanteren. Onderstaande tabel geeft de belangrijkste parkeernormen van onze gemeente weer.

Categorie	Parkeernorm
Woningen	
Woning	1,7 – 2,0 per woning
Winkels	
Wijk- buurt- en dorpscentra	3,8 per 100 m ² bvo
Grootschalige detailhandel	7,5 per 100 m ² bvo
Werkgelegenheid	
Dienstverlening, met baliefunctie	3,2 per 100 m ² bvo
Arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven	0,9 per 100 m ² bvo
Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven	2,7 per 100 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,3 per 100 m ² bvo

Het totale overzicht aan vastgestelde parkeernormen is opgenomen in bijlage 1. In deze bijlage is ook aangegeven op welke wijze garages en opritten meetellen, omdat ook die voorzieningen meetellen bij het bepalen van de totale parkeercapaciteit van een bepaald gebied. Impliciet houdt dit in dat wanneer een particulier in een bestaande situatie besluit zijn oprit of garage op een andere manier in gebruik te nemen, er een tekort aan parkeerruimte kan ontstaan. Hiermee wordt de parkeerdruk op de openbare parkeervoorzieningen hoger.

In het BVV is bepaald dat de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1 gelden voor alle situaties in de gehele Gemeente Drimmelen. Dus voor bestaande én nieuwe situaties, voor in- én uitbreidingsplannen, voor centrumgebieden én woonwijken, voor grote én kleine kernen. Omdat het niet altijd mogelijk is om aan de parkeernormen te voldoen, is met het beleidsplan ook de volgende beleidsregel vastgesteld:

- Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten af te wijken van de parkeernormen, waarbij geen mandatering naar afdelingen plaatsvindt;
- Wanneer wordt afgeweken van de parkeernormen én er sprake is van meer dan één functie (bijvoorbeeld een combinatie van wonen en werken), dient altijd een parkeerbalans te worden opgesteld.

¹ Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering (publicatie 182), CROW, Ede, juni 2003.

² ASVV 2004; Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, CROW, Ede, april 2004.

2.2 Raadsbesluit d.d. 20 september 2007

Vanwege vele klachten over een tekort aan parkeerruimte en een zeer beperkt budget voor parkeren, is in 2007 eenmalig een bedrag gevraagd om middels een inhaalslag het aantal parkeerproblemen te verminderen. Op 20 september 2007 heeft de gemeenteraad daarop het volgende besloten:

1. In te stemmen met het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen in de diverse wijken, in de voorgestelde volgorde;
2. In te stemmen met de voorgestelde werkwijze om tot uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen te komen;
3. In te stemmen met het financieren van deze parkeerplaatsen uit het Fonds bovenwijkse voorzieningen;

Ad 1. Hierbij ging het om de volgende straten / wijken:

1. Cederpad / Kastanjelaan / Olmenpad (Made): wijkniveau
2. Berkenhof (Terheijden): straatniveau
3. Gomarustraart (Wagenberg): straatniveau
4. Patronaatstraat (Made): straatniveau
5. Merelhof / Duivenhof / Valkenhof (Made): wijkniveau
6. Dreef (Made): straatniveau
7. Geraniumstraat (Made): straatniveau
8. Onderstraat (Lage Zwaluwe): straatniveau
9. Vlasweel (Terheijden): straatniveau

Ad 2. De volgende werkwijze werd voorgesteld om tot uitbreiding van het aantal parkeervoorzieningen te komen:

1. parkeerbalans opstellen;
2. formeren werkgroep met daarin de beleidsmedewerker verkeer, beleidsmedewerker groen, de wijkcoördinator en een aantal bewoners uit de wijk (buurtvereniging?)
3. eerste bijeenkomst werkgroep: aanwijzen mogelijke locaties extra parkeerplaatsen;
4. maken voorlopig ontwerp (VO)
5. tweede bijeenkomst werkgroep: bespreken VO
6. maken definitief VO
7. organiseren informatieavond hele wijk met reactieformulieren
8. derde bijeenkomst werkgroep: bespreken reacties na informatieavond
9. maken definitief ontwerp (DO)
10. laatste bijeenkomst werkgroep: bespreken DO en planning uitvoering
11. uitvoering

Ad 3. Het beschikbaar gestelde budget bedroeg € 75.000, -. Financiering uit de Reserve Bovenwijkse Voorzieningen was mogelijk, aangezien parkeervoorzieningen infrastructurele voorzieningen zijn die voor financiering uit de reserve Bovenwijkse voorzieningen in aanmerking komen.

3 PARKEERNORMEN

In september 2006 zijn de parkeernormen uit bijlage 1 vastgesteld. Sindsdien worden deze parkeernormen gebruikt bij bijvoorbeeld het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen bij nieuwbouw, verbouw of bij de wijziging van een functie.

Ter voorkoming van parkeerproblemen veroorzaakt door / bij nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van een functie, kunnen de volgende eisen worden geformuleerd:

1. de parkeercapaciteit in het plan dient te voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen;
2. de parkeercapaciteit dient op eigen terrein te worden gerealiseerd.

Ad 1. In 2008 zijn de landelijke CROW-parkeerkencijfers van 2004, waar de gemeentelijke parkeernormen uit 2006 op gebaseerd zijn, aangevuld. Zo zijn er inmiddels parkeerkencijfers beschikbaar voor functies welke nog niet opgenomen zijn in de parkeernormen van onze gemeente. Denk daarbij aan parkeerkencijfers voor bijvoorbeeld jachthavens, bowlingbanen en tuincentra. Het is wenselijk de gemeentelijke parkeernormen aan te vullen met deze nieuw beschikbare kencijfers.

Ook heeft het werken met de parkeernormen uitgewezen dat er behoefte is aan een onderscheid tussen verschillende typen woningen en bijbehorende parkeernormen. De huidige norm van 1,7 – 2,0 parkeerplaatsen per woning (onafhankelijk van het type woning) biedt nog te veel vrijheid. Ook is er behoefte aan het vaststellen van een parkeernorm speciaal voor seniorenwoningen, aangezien de nu vastgestelde norm voor woningen aan de hoge kant is voor seniorenwoningen. Immers, uitgaande van een gezinssamenstelling van één volwassen man en één volwassen vrouw, welke beiden de pensioengerechtigde leeftijd hebben bereikt, is de ervaring dat hier doorgaans niet meer dan één auto per gezin voorkomt. Dat betekent dus dat er één parkeerplaats per woning nodig is, ofwel op eigen terrein of in openbaar gebied. Wanneer je dan ook nog rekening houdt met bezoekers, waarvoor een norm van 0,3 parkeerplaats per woning geldt, dan komt de parkeernorm voor seniorenwoningen uit op 1,3 parkeerplaats per woning. Onderstaande tabel laat zien wat dit betekent voor de parkeernorm voor diverse typen woningen:

Categorie	Parkeernorm	Opmerking
Woning duur	2,0 per woning	inclusief 0,3 pp per woning voor bezoekers
Woning midden	1,8 – 1,9 per woning	inclusief 0,3 pp per woning voor bezoekers
Woning goedkoop	1,7 per woning	inclusief 0,3 pp per woning voor bezoekers
Seniorenwoning	1,3 per woning	inclusief 0,3 pp per woning voor bezoekers

Tot slot blijkt er een fout geslopen te zijn in de reeds vastgestelde parkeernormen. Zo staat er voor kantoren zonder baliefunctie een parkeernorm genoemd van 3,1 per 100 m². Ter vergelijking: voor kantoren mét baliefunctie geldt een parkeernorm van 3,2 per 100 m², dus maar een verschil van 0,1 terwijl de kantoren met baliefunctie veel meer bezoekers krijgen dan de kantoren zonder baliefunctie. Een parkeernorm van 2,1 parkeerplaats per 100 m² voor kantoren zonder baliefunctie is realistischer. Daarom wordt voorgesteld deze norm over te nemen en vast te stellen.

Het overzicht met de nieuwe parkeernormen samen met de reeds vastgestelde parkeernormen vormen het totaal aan parkeernormen in de Gemeente Drimmelen. Naar dit

totaaloverzicht zal verwezen worden met de term “parkeernormen Gemeente Drimmelen versie 2009”. Dit totaaloverzicht, dat na vaststelling van dit rapport zal gaan gelden, is opgenomen in bijlage 2.

Overigens is het toegestaan meer parkeerplaatsen te realiseren dan de parkeernorm voorschrijft, indien de initiatiefnemer dit wenst. Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de norm voorschrijft, is niet mogelijk.

Ad 2. Het doel van deze parkeereis is het behouden van de parkeersituatie op straat bij nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van een functie in **bestaand** gebied. Dit om te voorkomen dat er parkeerproblemen in bestaand gebied ontstaan. Deze eis geldt uitdrukkelijk **niet** voor de functie wonen; daarvoor geldt dat zo veel mogelijk aan deze eis moet worden voldaan, maar dat niet alle benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein hoeven te liggen. Bij woningen moeten immers niet alleen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gemaakt worden, maar moeten ook voldoende parkeerplaatsen in openbaar gebied gerealiseerd worden voor bijvoorbeeld bezoekers. Wel moet een woningbouwplan voldoen aan eis 1.

In de praktijk kunnen zich situaties voordoen waarbij niet kan worden voldaan aan één of beide eisen. In dit soort gevallen bestaat de mogelijkheid om onder voorwaarden af te wijken van de onder 2. genoemde eis; afwijken van de onder 1. genoemde eis is niet mogelijk in het geval het om minder parkeerplaatsen gaat.

Indien onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein in het plan zijn opgenomen, dient in eerste instantie te worden bekeken of in het plan realisatie van meer parkeerplaatsen mogelijk is of dat het bouwvolume naar beneden bijgesteld kan worden. Soms is dit niet mogelijk: in dat geval zal de initiatiefnemer aan moeten tonen dat het aanpassen van het plan om aan de parkeernormen te voldoen, onevenredige kosten met zich meebrengt. Het college kan dan besluiten om vrijstelling te verlenen van de parkeereis genoemd onder 2. Aan deze vrijstelling is echter wel een financiële consequentie verbonden, zoals een storting in een parkeerfonds.

Het storten van een bedrag in het Parkeerfonds is aan de orde bij het niet realiseren van voldoende parkeerplaatsen op **eigen terrein** bij nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van een functie. Om toch aan de parkeernormen te voldoen, zullen, op kosten van de initiatiefnemer, in openbaar gebied extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, indien dit mogelijk is. Wanneer het niet mogelijk is om deze parkeerplaatsen op openbaar gebied aan te leggen, kan het plan geen doorgang vinden. E.e.a. dient juridisch verankerd te worden in een nog op te stellen Parkeerfondsverordening. Deze verordening zal door de raad vastgesteld moeten worden.

4 WOONGEBIEDEN

In september 2007 heeft de gemeenteraad ingestemd met het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen in een aantal woonwijken. Zie voor de inhoud van het besluit ook paragraaf 2.2.

4.1 Uitbreiding parkeervoorzieningen woongebieden

De stand van zaken met betrekking tot de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in de straten genoemd in paragraaf 2.2, is de volgende:

1. Cederpad / Kastanjelaan / Olmenpad / Plataanstraat (Made): plan is gereed, uitvoering wordt voorbereid;
2. Berkenhof (Terheijden): tijdens en na de informatieavond in januari 2009 heeft de meerderheid zijn voorkeur uitgesproken voor een bepaalde variant. Die wordt verder uitgewerkt en getoetst op haalbaarheid (bestemmingsplan, technische inpassing);
3. Gomarustraart (Wagenberg): is uitgevoerd;
4. Patronaatstraat (Made): plan is gereed, uitvoering wordt voorbereid;
5. Merelhof / Duivenhof / Valkenhof / Lijsterhof(Made): beginfase, oprichten werkgroep;
6. Dreef (Made): wordt eerste helft 2009 met planvorming gestart;
7. Geraniumstraat (Made): zal gecombineerd worden met onderhoudswerkzaamheden
8. Onderstraat (Lage Zwaluwe): heeft samenhang met plan Lage Zwaluwe West, wordt combinatie met dit plan gezocht;
9. Vlasweel (Terheijden): is nog niet opgestart;

De straat waar het eerst overeenstemming was met de bewoners over de locatie van de parkeerplaatsen, is als eerste uitgevoerd. Dat was de Gomarustraart. Daar zijn 14 parkeerplaatsen en een plaats voor de afvalcontainers gemaakt, voor een bedrag van €14.112,05. Hierna was er van het totale budget nog € 60.887,95 over voor de andere straten.

Grofweg kan gesteld worden dat één nieuw aan te leggen parkeerplaats €1.000, - kost (dit is inclusief aanvullende werkzaamheden, zoals het verplaatsen van een lichtmast of het verwijderen / aanplanten van groen). Volgens plan worden in de wijk Kastanjelaan en omgeving 42 nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. Voor de Berkenhof gaat het naar verwachting om 5 nieuwe parkeerplaatsen en in de Patronaatstraat om 18 nieuwe parkeerplaatsen. In totaal komt dit dus neer op 65 nieuwe parkeerplaatsen en een bedrag van € 65.000,-. Conclusie: het budget van €75.000, - dat door het vorige besluit beschikbaar is gekomen, zal na uitvoering van de eerste 4 bovengenoemde straten / wijken volledig aangewend zijn.

Voor de uitvoering van de andere 5 straten is kortom aanvullend budget nodig. Daarnaast zijn er sinds 2007 weer nieuwe klachten binnengekomen (telefonisch, brief, melding) over een tekort aan parkeerruimte. Ook zijn alle binnengekomen meldingen over parkeren, welke geregistreerd zijn in Prevent sinds de ingebruikname van dit systeem, gescreend op meldingen over een tekort aan parkeerruimte. Hieruit is de volgende lijst van straten ontstaan:

- Ameroever (Lage Zwaluwe)
- Bergen (Terheijden)
- Cycлаamstraat / Fresiastraat / Jasmijnstraat / Prinsenpolderstraat (Made): omgeving zorgcentrum Wijngaard, Fresiaflat, Jasmijnflat
- Evenakker / Bolderik / Hulsdonk (Terheijden)
- Ganshoeksingel (Lage Zwaluwe)
- Gijster (Made)
- Heidehof (Made)

- Huijgensstraat (Terheijden)
- Julianastraat / Prinses Margrietstraat (Hooge Zwaluwe)
- Liedekerkestraat, Rassegemstraat en omliggende straten (Terheijden)
- Nachtegaalstraat (Made)
- Poolsestraat (Hooge Zwaluwe)
- Sparrenhof (Made)
- Stationsweg (Hooge Zwaluwe)
- Vooghtstraat (Made)
- Vlasselt (Wagenberg)
- Zijlbergestraat (Made)

Uiteraard is het niet mogelijk om al deze straten in hetzelfde jaar aan te pakken. Daarom is een meerjarenplanning gemaakt, waarbij voor het jaar 2009 een nadere uitsplitsing in kwartalen is gemaakt. Zie bijlage 3 voor het totale overzicht. Uitgangspunt bij het opstellen van de meerjarenplanning was dat allereerst de negen straten van het raadsbesluit van september 2007 uitgevoerd moeten worden, uitgezonderd de straten die met andere werkzaamheden gecombineerd kunnen worden (betreft de nummers 7 en 8). Het grootste deel van die straten (de nummers 1, 2 en 4 t/m 6) zal in 2009 uitgevoerd kunnen worden; alleen nummer 9 schuift qua uitvoering door naar 2010. In 2010 zijn de straten aan de beurt waar al conceptplannen voor liggen, bijvoorbeeld doordat er maar één mogelijke locatie voor parkeerplaatsen bestaat of doordat bewoners zelf een plan hebben ingediend. Deze conceptplannen moeten nog getoetst worden op haalbaarheid en moeten nog besproken worden met de buurt. De overige straten worden zoveel mogelijk gecombineerd met onderhoudswerkzaamheden of andere projecten (zoals woningbouwplannen). Dit kan betekenen dat er nog geschoven wordt in de meerjarenplanning.

We hebben niet de illusie dat alleen in deze straten parkeerproblemen zijn. Waarschijnlijk is de parkeerdruk in veel meer straten hoog of te hoog. Echter, de in dit hoofdstuk genoemde straten zijn wel de straten waar het van bekend is doordat bewoners dit zelf gemeld hebben én waarbij de inschatting van de beleidsmedewerker verkeer is dat er in de straat inderdaad een hoge parkeerdruk aanwezig is. Zo wordt er voor de kleinere straten een parkeerbalans opgesteld voor de straat op de lijst belandt. In de grotere straten / wijken wordt ter plaatse bekeken of er veel foutgeparkeerd wordt; ook dit geeft een aardig beeld van de ernst van het parkeerprobleem in een wijk.

De enige echt objectieve manier om precies in beeld te krijgen waar parkeerproblemen zijn, is het uitvoeren van parkeeronderzoeken in elke wijk en kern. Aangezien er in de reguliere begroting echter geen budget is opgenomen voor het uitvoeren van verkeersonderzoeken, is dit niet haalbaar. Het lijkt verstandiger om in dit geval pragmatisch te handelen en het beschikbare geld aan te wenden voor het oplossen van de bekende problemen in plaats van het geld te investeren in het beeld krijgen van de exacte problemen. Immers zijn die problemen dan wel bekend, maar dan is er nog steeds geen budget.

In de afgelopen jaren hebben in onze gemeente al wel twee parkeeronderzoeken plaatsgevonden: één in Drimmelen en één in Terheijden. Beide parkeeronderzoeken worden onderstaand in detail besproken.

4.2 Parkeeronderzoek Drimmelen

In 2006 is er in de gehele kern Drimmelen een parkeeronderzoek uitgevoerd. Aanleiding hiervoor is het invoeren van betaald parkeren door beheermaatschappij Biesbosch Marina Drimmelen (BMD) in de zogenaamde parkeerkuil.

Op drie onderzoeksdagen (zondagen in juni) zijn parkeertellingen uitgevoerd. Tijdens deze tellingen is het aantal voertuigen per sectie per uur geregistreerd. De parkeertellingen zijn

uitgevoerd tussen 13.00 en 18.00 uur, en op één dag eveneens tussen 08.00 en 12.00 uur. Het onderzoek had alleen betrekking op openbare parkeerplaatsen. Voertuigen op privéterrein zijn buiten beschouwing gelaten.

Uit de analyse van de parkeertellingen zijn de volgende conclusies getrokken:

- De parkeerkuil wordt goed gebruikt;
- De parkeerdruk in de parkeerkuil, oude havens en nieuwe havens stijgt tegelijkertijd;
- Met uitzondering van het westelijke deel van de Biesboschweg geldt in de oude havens een hoge parkeerdruk;
- Probleemgebieden zijn het gebiedje bij de aanlegplaats van Rondvaart De Zilvermeeuw, de wegen rondom het kantoor van de waterpolitie / het kantoor van de beheermaatschappij BMD en de Havenkade, omdat hier de auto's slordig geparkeerd worden door het ontbreken van een goede vakindeling;
- Er is sprake van een lage parkeerdruk op de Marinaweg en op de wegen rond de nieuwste jachthaven;
- De parkeerdruk in de kern blijft redelijk constant. Op basis van de aanname dat 's ochtends vroeg alleen bewoners in de kern parkeren en dat nieuw geparkeerde voertuigen in de uren daarna van bezoekers zijn, kan geconcludeerd worden dat weinig bezoekers van het havengebied in de kern parkeren;
- In de Weitjes, Dorpsstraat, parkeerterreintje op de kop van de Herengracht en het parkeerterreintje op de kop van de Kuipershoek is sprake van een hoge parkeerdruk;
- Op de Stationsweg wordt op de fietssuggestiestrook geparkeerd. Dit kan hinderlijk zijn voor de fietsers.

Voor de diverse probleemgebieden zijn de volgende aanbevelingen gegeven:

- Invoeren parkeerverbodzone gehele havengebied;
- Extra parkeervakken aanleggen op de Havenkade;
- De parkeervakken op de Biesboschweg, nabij restaurant 't Voske, opnieuw inrichten;
- Extra parkeervakken maken in de aan de oude haven grenzende straten (Dorpsstraat etc.), zoals bijvoorbeeld bij de kruising Stationsweg – Dorpsstraat;
- Verbeteren bewegwijzering, waaronder plaatsing objectbewegwijzering;
- Instellen parkeerverbod Stationsweg;
- Herhalen van de metingen.

Van de gegeven aanbevelingen zijn er een aantal reeds uitgevoerd. Zo geldt er inmiddels in het gehele havengebied een parkeerverbodzone. Ook zijn er parkeervakken aangebracht op de Havenkade en is er nieuwe objectbewegwijzering geplaatst in het havengebied. De aanbeveling om de parkeervakken op de Biesboschweg, bij 't Voske, herin te richten, is niet overgenomen. Hoewel uit het parkeeronderzoek blijkt dat hier vrijwel alle parkeervakken bezet zijn op het maatgevend moment, levert dit geen grote problemen op, bijvoorbeeld voor de bereikbaarheid van het gebied voor de hulpdiensten. De noodzaak om hierin te investeren is dan ook minder groot dan bij een aantal andere locaties in Drimmelen. Ook het instellen van een parkeerverbod op de Stationsweg is niet overgenomen, aangezien hiermee een ander probleem ontstaat namelijk een parkeerprobleem voor de bewoners van deze straat. Tenslotte is voor het herhalen van de metingen geen budget beschikbaar; bovendien lijkt het nuttiger om de metingen pas te herhalen nadat de maatregelen uit deze parkeernota zijn uitgevoerd, zodat de gegevens uit deze metingen gebruikt kunnen worden voor een evaluatie van de verschillende maatregelen.

De volgende maatregelen staan nog op de planning:

- Herinrichten van de kruising Stationsweg – Dorpsstraat, zodat hier ook een aantal extra parkeervakken kunnen worden gemaakt;
- Herinrichten parkeerterreintje kop Kuipershoek;

- Aanleggen 14 parkeervakken Nieuwe Jachthaven, nabij het kantoor van de waterpolitie / het kantoor van de beheermaatschappij BMD

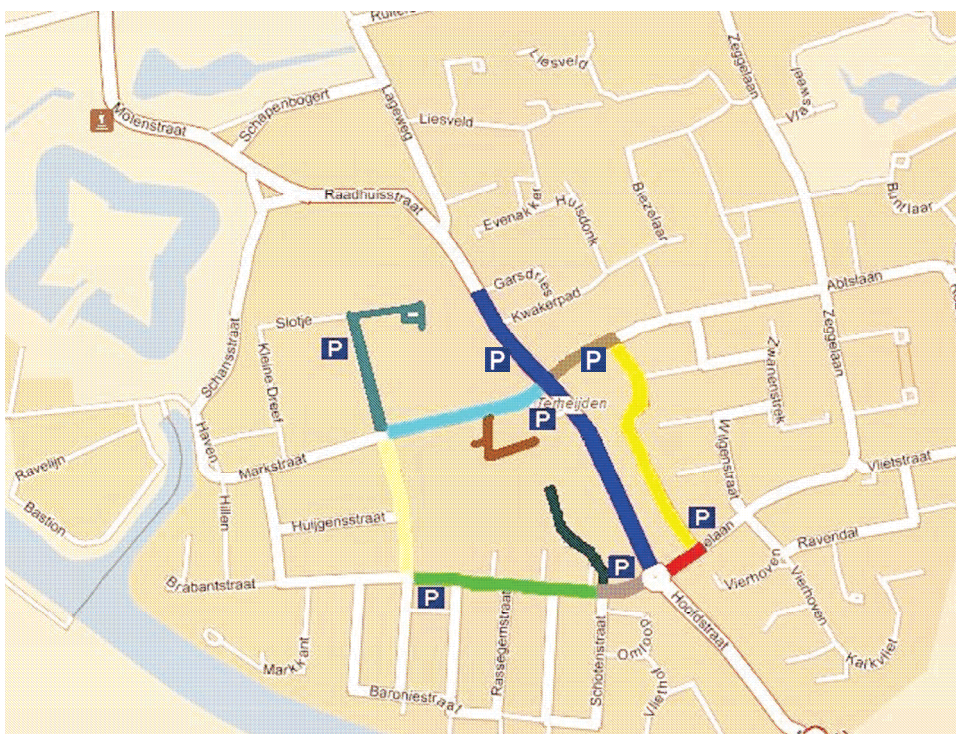
Voor de herinrichting van het kruispunt Stationsweg – Dorpsstraat is een klein bedrag aan subsidie beschikbaar; de gemeente zal echter ook zelf een financiële bijdrage moeten doen. Hiervoor is nog geen dekking. Voorgesteld wordt om zowel de parkeervakken op deze kruising, als de herinrichting van het terreintje bij de Kuipershoek en de parkeervakken op de Nieuwe Jachthaven te financieren uit het totaal aan te vragen budget. Zie ook de meerjarenplanning in bijlage 3 voor de exacte planning van de genoemde werkzaamheden.

4.3 Parkeeronderzoek centrum Terheijden

In 2007 is een rapport opgeleverd met de resultaten van een uitgevoerd parkeeronderzoek in het centrum van Terheijden. Aanleiding voor dit parkeeronderzoek was een motie van de fractie Groen Drimmelen, waarin het college werd opgedragen een nieuw parkeeronderzoek uit te voeren. Redenen hiervoor waren:

- De representativiteit van het parkeeronderzoek uit 2005 werd in twijfel getrokken;
- Zorgen over de vestiging van supermarkt Lidl aan de Raadhuisstraat, vanwege een mogelijk tekort aan parkeerplaatsen en de toename van verkeersbewegingen.

Gedurende drie onderzoeksdagen (vrijdag 22 december 2006, vrijdag 2 februari 2007 en zaterdag 3 februari 2007) is per uur per sectie genoteerd hoeveel auto's geparkeerd staan in het onderzoeksgebied. Het onderzoeksgebied beslaat alleen het centrum van Terheijden; dus niet de gehele kern, zoals bij het parkeeronderzoek in Drimmelen wel het geval was. In onderstaande figuur is het onderzoeksgebied op kaart weergegeven.



Het onderzoeksgebied is opgedeeld in 18 secties; in principe vormt elke straat en elk parkeerterrein een eigen sectie. Door het werken met secties kan inzichtelijk worden gemaakt in welk deel van het onderzoeksgebied de parkeerdruk het hoogst is.

De parkeertellingen zelf zijn uitgevoerd op 2 vrijdagen tussen 13.00 en 21.00 uur, en op een zaterdag tussen 09.00 en 17.00 uur. Er is voor de vrijdag gekozen, omdat het dan koopavond is in Terheijden. Hierbij ontstaat dan de situatie dat parkeerders met zowel het

motief werken, wonen als winkelen allemaal in het gebied samenkomen. Dit geldt eveneens voor de zaterdag. Het onderzoek heeft alleen betrekking op openbare parkeerplaatsen. Voertuigen op privéterrein zijn buiten beschouwing gelaten.

Om te bepalen in welke secties de hoogste parkeerdruk geldt, is per uur per sectie in beeld gebracht wat de verhouding is tussen het aantal parkeerplaatsen (capaciteit) en het aantal geparkeerde voertuigen (behoefte) in de sectie. Deze verhouding wordt de bezettingsgraad genoemd. Bij een bezettingsgraad van 90% of hoger is sprake van een eventueel parkeerprobleem. Bij een bezettingsgraad van 100% of hoger (uit zich in foutparkeren) is de vraag naar parkeerplaatsen hoger dan het aanbod.

Uit de analyse van de parkeertellingen zijn de volgende conclusies getrokken:

- Alleen in de Hoofdstraat, Schepenhof en Antoniushof³ is de gemiddelde bezettingsgraad hoger dan 90%;
- In de Raadhuisstraat is het hoogste percentage foutparkeerders gemeten;
- In de Raadhuisstraat, Hoofdstraat en Antoniushof is de maximale bezettingsgraad hoger dan 100%, wat wil zeggen dat de vraag naar parkeerruimte groter is dan het aanbod. Ook in deze straten komen tijdens het drukste uur de meeste foutparkeerders voor.
- In de Raadhuisstraat en Hoofdstraat is sprake van een duidelijk parkeerprobleem; de Schepenhof verdient aandacht.

Op basis van deze conclusies zijn de volgende aanbevelingen gegeven:

- Invoeren van een blauwe zone (parkeerschijfzone) op de Hoofdstraat en het Dorpsplein;
- Parkeerterrein bij de Lidl beter benutten door een toegang vanaf de Hoofdstraat te maken;
- (betere) Handhaving op verkeersregels, bijvoorbeeld door aanstellen van een BOA.

Inmiddels zijn de plannen om de toegang tot het parkeerterrein bij de Lidl te verleggen naar de Hoofdstraat / Raadhuisstraat in een vergevorderd stadium. Besluitvorming hierover heeft reeds plaatsgevonden. Zie ook de meerjarenplanning in bijlage 3 voor de exacte planning van de genoemde werkzaamheden.

Het invoeren van een blauwe zone in Terheijden en de handhaving daarvan wordt nader behandeld in het volgende hoofdstuk.

³ Een deel van de parkeerplaatsen in de Antoniushof waren tijdens het onderzoek niet te gebruiken vanwege werkzaamheden. Dit verklaart waarom de Antoniushof er in dit onderzoek slecht uitkomt. Indien de parkeerplaatsen weer volledig benut kunnen worden, worden hier geen parkeerproblemen meer verwacht.

5 WINKELGEBIEDEN

In winkelgebieden kunnen er parkeerproblemen ontstaan doordat hier diverse functies samenkomen. Zo heb je natuurlijk te maken met winkels: op winkels komen bezoekers af. Daarnaast heb je te maken met personeel in de winkels. Dit betekent in hetzelfde gebied een combinatie van kortparkeerders (bezoekers) en langparkeerders (personeel). In veel gevallen heb je daarnaast ook nog te maken met bewoners van het winkelgebied. Dit zijn eveneens langparkeerders. Wanneer er niet voldoende parkeerruimte is voor al deze functies samen, dan is er sprake van een parkeerprobleem.

5.1 Definiëring winkelgebieden Gemeente Drimmelen

Binnen onze gemeente zijn twee winkelgebieden te onderscheiden: één in Made en één in Terheijden. Voor Made gaat het om de straten Marktstraat, Nieuwstraat en Den Deel. In Terheijden betreft het de straten Polderstraat en Hoofdstraat. In onderstaande figuren worden de betreffende winkelgebieden in blauw op kaart weergegeven.

Made



Terheijden



Voor beide gebieden geldt dat de winkeliersverenigingen bij de gemeente aandacht hebben gevraagd voor de bereikbaarheid van hun winkels. De slechte bereikbaarheid van de winkels heeft deels te maken met het feit dat de beschikbare parkeerplaatsen gebruikt worden door andere doelgroepen dan winkelend publiek, zoals bewoners of personeel van de winkels. Zij houden de parkeerplaatsen lang bezet (meer dan 2 uur), terwijl winkelend publiek doorgaans niet lang in het gebied parkeert. In beide winkelgebieden in onze gemeente zal het winkelend publiek over het algemeen niet langer dan 2 uur parkeren, aangezien mensen doelgericht naar de winkels komen, hun inkopen doen en weer weggaan. In beide gebieden is geen sprake van funshopping, zoals je dat wel in het centrumgebied van Oosterhout of Breda ziet, waar mensen zelfs een groot deel van de dag verblijven.

Het langparkeren kan tegengegaan worden door het invoeren van betaald parkeren of door het instellen van een parkeerschijfzone (blauwe zone). Beide maatregelen hebben hun voor- en nadelen. Tijdens de behandeling van de concept-parkeernota in de opinieronde is een voorkeur uitgesproken voor het invoeren van een blauwe zone, om te beginnen in het winkelgebied in Made en wanneer dit goed bevalt, ook in het winkelgebied in Terheijden. Het grootste voordeel van een parkeerschijfzone is het feit dat parkeren voor bezoekers van het gebied gratis blijft. Het grootste nadeel betreft de handhaving van de blauwe zone: een dergelijke zone is fraudegevoelig (denk aan bijdraaien van de parkeerschijf). Zonder een goede handhaving heeft de parkeerschijfzone weinig effect.

5.2 Invoeren parkeerschijfzone in Made

Met behulp van een parkeerschijfzone worden parkeerplaatsen gereserveerd voor kortparkeren. De beschikbare parkeercapaciteit wordt hierdoor efficiënter gebruikt (vele malen kortparkeren tegenover één keer langparkeren). De maximumparkeerduur is facultatief; de gemeente kan zelf een keuze maken over het aantal uren dat in de parkeerschijfzone geparkeerd mag worden.

Inrichting

Het begin van een parkeerschijfzone wordt aangeduid met het bord E10; het einde met bord E11. Zie onderstaande borden.



In een parkeerschijfzone mag niet worden geparkeerd buiten de aangegeven parkeerplaatsen of de plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep. De blauwe streep wordt tenminste aangebracht:

- aan een lange zijde van een parkeervak bij langsparkeren;
- aan een korte zijde van een parkeervak bij haaks of schuin parkeren;
- of langs de kant van de rijbaan waar parkeren over grotere lengte met gebruik van de parkeerschijf is toegestaan.

Met een onderbord kan de werkingssfeer van de parkeerschijfzone worden beperkt. Op een onderbord kan worden aangegeven dat uitsluitend gedurende de aangegeven dagen en/of uren binnen de zone het gebruik van de parkeerschijf verplicht is. Zo is het mogelijk om bijvoorbeeld de parkeerschijfzone alleen te laten gelden gedurende de openingstijden van de winkels. Hiermee wordt de overlast van de parkeerschijfzone voor bewoners beperkt.

Communicatie

Voor het instellen van een parkeerschijfzone is het nemen van een verkeersbesluit verplicht. Dit is een bevoegdheid van het college. Hiervoor dient een bepaalde procedure doorlopen te worden, waaronder een bekendmaking in 't Carillon. Aangezien een parkeerschijfzone ingrijpend is voor de bewoners en gebruikers van het betreffende gebied, is het aan te bevelen de openbare uniforme voorbereidingsprocedure toe te passen en bij het begin van de procedure een informatieavond te houden. Op die manier kunnen wellicht al wat bezwaren bij o.a. bewoners worden weggenomen.

Handhaving

De praktijk heeft aangetoond dat een parkeerschijfzone alleen goed functioneert als regelmatig gecontroleerd wordt op naleving van de maximumparkeerduur. De politie heeft echter al aangegeven het handhaven van een eventuele parkeerschijfzone een zeer lage prioriteit te geven. Een alternatief voor de handhaving is dan het inschakelen van een BOA

(Buitengewoon Opsporingsambtenaar). De controle op naleving kost de gemeente in dit geval echter veel geld zonder dat hier inkomsten tegenover staan.

Een alternatieve maatregel om de parkeerduur te reguleren is ,zoals gezegd, betaald parkeren. Ook bij deze maatregel is controle op naleving door een BOA nodig. Maar tegenover de kosten zijn er nu ook inkomsten, namelijk de parkeergelden en de naheffing van parkeerbelastingen (fiscalisering van parkeren). Mede gelet hierop is gebleken dat betaald parkeren beter functioneert dan parkeerschijfzones. Om deze reden kiezen steeds meer gemeentes voor betaald parkeren in plaats van parkeerschijfzones. Betaald parkeren heeft echter alleen rechtskracht wanneer de volgende verordeningen en regelingen gelden: de Parkeerverordening, verordening Parkeerbelastingen en de Wegsleepregeling. Omdat dergelijke verordeningen / regelingen een flinke administratieve belasting met zich meebrengen, duurt de implementatie van betaald parkeren langer (zo'n anderhalf jaar) dan de implementatie van de parkeerschijfzone.

6 GEHANDICAPTENPARKEERPLAATSEN

We kennen in Nederland twee soorten gehandicaptenparkeerplaatsen, te weten individuele gehandicaptenparkeerplaatsen, bestemd voor één bepaald voertuig, herkenbaar aan een onderbord met het kenteken van het betreffende voertuig, en algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, bestemd voor voertuigen van alle personen die in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart.

6.1 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Het Rijk heeft met betrekking tot algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geen beleid vastgesteld. De aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen is dan ook een volledige autonome bevoegdheid van gemeenten. Doorgaans worden algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd bij winkelcentra, ziekenhuizen, musea, schouwburgen, gemeentehuizen, bibliotheken, recreatievoorzieningen en andere instellingen waar regelmatig gehandicapte personen kunnen komen.

Aanwijzing van een algemene gehandicaptenparkeerplaats dient middels een verkeersbesluit plaats te vinden. Uitgangspunt van de Gemeente Drimmelen is dat de gemeente uitsluitend zorg draagt voor de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij openbare gebouwen, recreatievoorzieningen, winkelcentra, verzorgingshuizen, medische voorzieningen, appartementencomplexen voor senioren en bij woonvoorzieningen voor gehandicapten. Hierbij geldt de richtlijn van 1 gehandicaptenparkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen, waarbij tenminste één gehandicaptenparkeerplaats op minder dan 50 meter van de ingang van het gebouw moet liggen. De overige gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen, op uiterlijk 100 meter.

6.2 Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken

Net als voor het aanwijzen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn voor het aanwijzen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken geen specifieke regels omschreven. Het staat gemeenten vrij om zelf beleid te bepalen hoe om te gaan met het aanwijzen van deze gehandicaptenparkeerplaatsen. De aanwijzing van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken dient tevens plaats te vinden krachtens een verkeersbesluit.

Teneinde de aanwijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken te stroomlijnen volgens een vast proces, is een beoordelingsprocedure opgesteld. De procedure met betrekking tot een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bestaat uit een aantal stappen. In onderstaande tabel staat de te doorlopen procedure schematisch weergegeven.

	Actie	Actie door	Toelichting
1	Aanvraag gehandicaptenparkeerplaats	Aanvrager	Aanvrager dient via standaardformulier aanvraag in
2	Registreren aanvraag	Postkamer	Postkamer registreert de aanvraag in Corsa.
3	Beoordeling aanvraag	Openbare Werken (Beleidsmedewerker verkeer)	Afd. OW beoordeelt aanvraag op 4-tal uitgangspunten
4	Besluitvorming	Afdelingshoofd Openbare Werken	Besluit tot af- of aanwijzing gehandicaptenparkeerplaats.
5	Bekendmaking	Openbare Werken (Beleidsmedewerker verkeer)	Aanvrager krijgt besluit schriftelijk toegestuurd. Bij verlening: publicatie in Carillon. Mogelijkheid van bezwaar door belanghebbenden.
6	Uitvoering	Openbare Werken (Medewerker Civiele Techniek)	Na betaling vindt het plaatsen van verkeersbord E06 incl. onderbord met kenteken (en evt. aanleggen of aanpassen parkeerplaats) plaats

Stap 1: Aanvraag gehandicaptenparkeerplaats

Gehandicaptenparkeerplaatsen moeten schriftelijk worden aangevraagd. Dit gaat via het standaardaanvraagformulier, op te vragen bij de frontoffice van de gemeente. Ook kan het formulier gedownload worden vanaf de website.

Bij de aanvraag dienen de volgende gegevens te worden verstrekt:

- Naam aanvrager;
- Adres aanvrager;
- Beschrijving van de gewenste locatie of een locatieschets van de gehandicaptenparkeerplaats;
- Kopie gehandicaptenparkeerkaart;

Indien de aanvrager gemachtigd is en namens iemand anders de aanvraag indient, dienen beide partijen de aanvraag te ondertekenen (bijvoorbeeld een architect die namens de opdrachtgever een aanvraag indient).

Om in aanmerking te komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken dient de aanvrager minimaal in het bezit te zijn van een gehandicaptenparkeerkaart (bestuurderskaart of passagierskaart). Een kopie van de kaart moet bij de aanvraag ingediend worden.

Stap 2: Registratie aanvraag

De aanvraag kan zowel opgestuurd worden (adres: Postbus 19, 4920 AA Made) als ingeleverd worden bij de receptie van het gemeentehuis. Na ontvangst dient de aanvraag door een medewerker van de postkamer ingescand te worden ten behoeve van registratie in het postregistratiesysteem Corsa. Vervolgens zet de medewerker van de postkamer de aanvraag in de digitale postbus van de afdeling Openbare Werken. Tevens stuurt de medewerker de aanvraag analoog naar de afdeling Openbare Werken. De administratief medewerker van de afdeling Openbare Werken stuurt de aanvraag vervolgens, zowel analoog als digitaal, door naar de beleidsmedewerker verkeer en vervoer ter behandeling. De behandelingstermijn is maximaal 6 weken vanaf de dag van binnenkomst.

Stap 3: beoordeling aanvraag

De aanvraag wordt beoordeeld op een aantal aandachtspunten, te weten:

- Het type gehandicaptenparkeerkaart van de aanvrager (bestuurder/passagier);
- De mogelijkheid voor de aanvrager om zelf in een eigen parkeerplaats te voorzien;
- De verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer;
- De aantasting van het straatbeeld en/of groenvoorzieningen.

Het type gehandicaptenparkeerkaart van de aanvrager (bestuurder/ passagier);

Er zijn 2 soorten gehandicaptenparkeerkaarten, namelijk een bestuurderskaart en een passagierskaart. Bij een aanvraag met bestuurderskaart kan de aanvraag direct in behandeling worden genomen.

Bij een passagierskaart kan de urgentie lager worden gesteld, omdat de chauffeur zijn/haar voertuig kan voorrijden voor het laten in- en uitstappen van zijn/haar passagier. Beoordeeld moet worden of er bij het vervoer van de gehandicapte een (aangepast) voertuig of een voertuig van dusdanige omvang wordt gebruikt, dat niet in een normaal parkeervak kan worden geparkeerd. Indien er geen sprake is van een aangepast voertuig of een voertuig

met buitengewone omvang, dan moet de aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats worden afgewezen.

De mogelijkheid voor de aanvrager om zelf in een eigen parkeerplaats te voorzien;

Als aanvrager de mogelijkheid heeft om op eigen terrein te parkeren, dan moet deze mogelijkheid worden benut en kan de aanvraag tot een eigen gehandicaptenparkeerplaats op de openbare weg af worden gewezen. Parkeren op eigen terrein kan zijn: garage, carport, oprit, e.d.

Opmerking: garages zijn in de Gemeente Drimmelen op veel locaties in gebruik genomen voor andere doeleinden (keuken, woonruimte, opslagruimte). Als aanvrager beschikt over een garage, ongeacht het gebruik ervan, kan worden gesteld dat er een parkeergelegenheid is op eigen terrein. Uitgangspunt is namelijk dat een garage is bedoeld om een auto in te stallen. Als aanvrager aan kan tonen dat een afwijkend gebruik van de garage is toegestaan (schriftelijke toestemming van de gemeente, bijvoorbeeld in de vorm van een bouwvergunning) mag van dit uitgangspunt worden afgeweken. Tevens mag van dit uitgangspunt worden afgeweken als aanvrager aan kan tonen dat de beschikbare ruimte in de garage onvoldoende is om in en uit te stappen, bijvoorbeeld bij gebruik van een rolstoel.

De verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer;

De aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats mag de verkeersveiligheid en de doorstroming niet belemmeren. Aangezien de gemeente Drimmelen het overgrote deel van de gehandicaptenparkeerplaatsen aanlegt op bestaande parkeervoorzieningen is een belemmering van de verkeersveiligheid of doorstroming veelal niet aan de orde.

Indien er sprake is van een nieuwe parkeerplaats dienen deze uitgangspunten nauwkeurig te worden beoordeeld.

De aantasting van het straatbeeld en/of groenvoorzieningen.

De locatie van de gehandicaptenparkeerplaats mag geen (ernstige) inbreuk maken op het straatbeeld of de groenvoorzieningen. Bij aantasting van het straatbeeld kan worden gedacht aan het onderbreken van zichtlijnen, ontnemen van uitzicht e.d. Indien er sprake is van een onevenredige aantasting van groenvoorzieningen dient overleg plaats vinden met de beleidsmedewerker Cultuurtechniek.

Stap 4: besluitvorming

De beoordeling op basis van de hiervoor genoemde uitgangspunten kan leiden tot:

1. Afwijzing van de aanvraag;
2. Toekenning van de aanvraag;

Ad. 1. Bij een afwijzing van de aanvraag wordt de aanvrager hiervan schriftelijk op de hoogte gesteld, met een besluit waarin de redenen voor afwijzing zijn genoemd. De aanvrager heeft de mogelijkheid om binnen 6 weken na dagtekening van de brief bezwaar aan te tekenen tegen deze afwijzing en een voorlopige voorziening aan te vragen bij de Rechtbank te Breda.

Ad. 2

Als blijkt dat er op basis van de uitgangspunten geen bezwaren zijn tot aanwijzing van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, dient toekenning van de parkeerplaats door middel van een verkeersbesluit plaats te vinden. Het nemen van een verkeersbesluit tot aanwijzing van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is gemandateerd aan het afdelingshoofd Openbare Werken.

Stap 5: bekendmaking verkeersbesluit

Bekendmaking bij positieve besluitvorming dient, naast toezending van het besluit aan de aanvrager, plaats te vinden door een publicatie in het lokale huis-aan-huisblad 't Carillon. In de bekendmaking staan de volgende zaken weergegeven:

- Het genomen besluit;
- De termijn waarin het besluit ter inzage ligt (6 weken);
- De bezwaarschriftenprocedure.

Belanghebbenden kunnen binnen de bezwarentermin van 6 weken bij het college van burgemeester en wethouders een bezwaarschrift indienen. Tevens kunnen zij een voorlopige voorziening aanvragen bij de Rechtbank te Breda, mits ook een bezwaarschrift is ingediend.

Opmerking: Uitvoering vindt pas plaats nadat de kosten door aanvrager (of gemachtigde) zijn vergoed. Deze kosten worden aan de aanvrager in de schriftelijke bevestiging van het verkeersbesluit meegedeeld. Via de afdeling Middelen ontvangt de aanvrager een factuur.

Stap 6: uitvoering

De uitvoering van het besluit, dat wil zeggen het plaatsen van het verkeersbord E06 met een onderbord voorzien van kenteken, kan direct na besluitvorming plaats vinden. Normaliter vindt uitvoering van een verkeersbesluit pas plaats nadat de bezwarentermin is afgelopen. Veelal is een termijn van 6 weken voor aanvragers echter moeilijk overbrugbaar, waardoor de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen vrijwel direct na besluitvorming plaatsvindt.

Is vooraf bekend dat de aanwijzing van de gehandicaptenparkeerplaats gevoelig ligt in de omgeving en dat bezwaarschriften te verwachten zijn, dan dient met de uitvoering te worden gewacht totdat de bezwarentermin van 6 weken is afgelopen.

Kosten

De kosten voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken zijn voor rekening van de aanvrager. Deze kosten zijn op te splitsen in de volgende onderdelen, te weten:

1. **Leges:** Voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats wordt, conform de Legesverordening, een bedrag van **€50,04** aan leges in rekening gebracht. Deze kosten zijn terug te voeren op de beoordeling van de aanvraag ter plaatse en de administratieve afhandeling. Deze kosten worden altijd bij de aanvrager in rekening gebracht, ongeacht de beslissing op de aanvraag.
2. **Aanlegkosten:** Verder worden de kosten voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats in rekening gebracht. Omdat over het algemeen gebruik wordt gemaakt van een bestaande parkeerplaats zijn de aanlegkosten van een gehandicaptenparkeerplaats terug te voeren op de kosten voor de materialen, het transport van deze materialen en de arbeidsuren van de gemeentelijke werknemers, of de in opdracht van de gemeente werkende aannemer.

Bij een bestaande parkeerplaats zijn de volgende materialen noodzakelijk: flespaal, verkeersbord E06, onderbord met kenteken, bevestigingsmateriaal. Voor deze materialen wordt een bedrag van **€ 150,-** gerekend. Voor de plaatsing van het verkeersbord wordt één uur gereserveerd, het tarief hiervoor is **€ 50,04**

	Kosten
Leges	€ 50,04
Aanlegkosten – materialen (bestaande parkeerplaats)	€ 150
Aanlegkosten – arbeidsuren (bestaande parkeerplaats)	€ 50,04
Totaal	€ 250,08

Indien er sprake is van aanleg van een compleet nieuwe parkeerplaats zijn er bijkomende kosten in de vorm van materialen (stenen, zand e.d.), transportkosten (vrachtwagen met kraan) en arbeidsuren (aanlegkosten van de nieuwe parkeerplaats). De gemeente zal in dergelijke gevallen een kostenraming maken en deze aan aanvrager meedelen.

7 AUTOBUSSEN / TOURINGCARS

Binnen onze gemeente bestaan bepaalde voorzieningen (restaurants, toeristische attracties e.d.) die worden bezocht door publiek reizend met een touringcar, met andere woorden: groepsgewijs toeristisch bezoek. Om het toeristische karakter van onze gemeente te behouden en te versterken, is het noodzakelijk dat de diverse bestemmingen goed bereikbaar zijn met een touringcar. Wel dient de overlast voor de bewoners van de diverse kernen tot een minimum beperkt te worden.

Het is zaak duidelijkheid te bieden waar touringcars wel welkom zijn en waar niet. Zo dienen routes vastgelegd te worden en moet er parkeerruimte zijn voor de touringcars. Om de overlast voor bewoners tot een minimum te beperken, dienen de touringcars zoveel mogelijk gebruik te maken van de hoofdwegen (de stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen). Onderstaande kaart laat zien om welke wegen het gaat. Dit zijn de rode (snelwegen), oranje (80 km/u-wegen) en witte (50 km/u-wegen) wegen.



Door de touringcars te verplichten zolang mogelijk op de hoofdwegen te blijven, wordt voorkomen dat de touringcars dwars door woongebieden rijden. Deze straten zijn namelijk niet geschikt om groot verkeer te verwerken.

Wanneer de touringcar zijn bestemming heeft bereikt, zullen de passagiers moeten uitstappen, oneerbiedig genoemd: laden en lossen. Op dit moment is hier niets voor

geregeld. Het in- en uitstappen vindt aldus op de openbare weg plaats. Over het algemeen hoeft dit geen problemen op te leveren, mits de chauffeur de ter plaatse geldende verkeersregels in acht neemt. Zo mag de touringcar het overige verkeer niet hinderen of gevaar opleveren, bijvoorbeeld doordat hij het zicht beperkt.

De chauffeur mag zijn voertuig echter niet **parkeren** op de openbare weg. In heel onze gemeente geldt namelijk een parkeerverbodzone voor grote voertuigen. Dit is te zien aan borden welke in het kombordportaal zijn opgenomen, zoals onderstaande foto laat zien.



Met deze borden is het parkeren van grote, zichtbelemmerende voertuigen binnen de bebouwde kom verboden. Alleen op speciaal daarvoor aangewezen plaatsen, zoals een parkeerplaats voor vrachtwagens of bussen, mogen grote voertuigen wel geparkeerd worden. Deze parkeerverbodzone is van toepassing op voertuigen die een grotere afmeting hebben dan genoemd in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), zie ook onderstaande artikelen uit de APV:

Artikel 5.1.7 Parkeren van grote voertuigen

1. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op een door het college aangewezen plaats, waar dit naar zijn oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente.
2. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter te parkeren op een door het college aangewezen weg, waar dit parkeren naar zijn oordeel buitensporig is met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte.
3. Het in het tweede lid gestelde verbod geldt niet op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 08.00 tot 18.00 uur.
4. Het college kan van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

Artikel 5.1.8 Parkeren van uitzichtbelemmerende voertuigen

1. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter, op de weg te parkeren bij een

- voor bewoning of ander dagelijks gebruik bestemd gebouw op zodanige wijze dat daardoor het uitzicht van bewoners of gebruikers vanuit dat gebouw op hinderlijke wijze wordt belemmerd of hun anderszins hinder of overlast wordt aangedaan.
2. Dit verbod geldt niet gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt voor het uitvoeren van werkzaamheden waarvoor de aanwezigheid van het voertuig ter plaatse noodzakelijk is.

Deze parkeerverbodzone voor grote voertuigen houdt in dat o.a. de touringcars alleen binnen de bebouwde kom mogen parkeren wanneer zij een plaats op particulier terrein hebben of wanneer een speciale parkeerplaats voor bussen / touringcars is aangegeven. Zo'n parkeerplaats is herkenbaar aan onderstaand bord.



Omdat de Gemeente Drimmelen toerisme als speerpunt heeft benoemd, is het wenselijk toeristische attracties goed bereikbaar te houden. Een goede bereikbaarheid betekent ook voldoende parkeerruimte, o.a. voor de touringcars. Voorstel is dan ook om per kern in ieder geval één parkeerplaats speciaal voor bussen / touringcars te reserveren, wanneer deze parkeervoorziening er nog niet is. In Drimmelen bijvoorbeeld zijn al enkele busparkeerplaatsen gerealiseerd, zoals onderstaande foto laat zien.



Bijlage 2: Parkeernormen gemeente Drimmelen 2009

Categorie	Parkeernorm	Opmerking
Woningen		
Woning duur	2,0 per woning	inclusief 0,3 pp per woning voor bezoekers
Woning midden	1,8 – 1,9 per woning	inclusief 0,3 pp per woning voor bezoekers
Woning goedkoop	1,7 per woning	inclusief 0,3 pp per woning voor bezoekers
Seniorenwoning	1,3 per woning	inclusief 0,3 pp per woning voor bezoekers
Kamer verhuur	0,4 per kamer	Inclusief 0,2 pp per woning voor bezoekers
Serviceflat / aanleunwoning	0,4 per woning	
Werkgelegenheid		
Dienstverlening, met baliefunctie	3,2 per 100 m ² bvo	
Arbeidsextensieve / bezoekers extensieve bedrijven	0,9 per 100 m ² bvo	
Arbeidsintensieve / bezoekers extensieve bedrijven	2,7 per 100 m ² bvo	
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3 per 100 m ² bvo	
Kantoor zonder baliefunctie	2,1 per 100 m ² bvo	
Winkels		
Wijk-, buurt- en dorpcentra	3,8 per 100 m ² bvo	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
Grootschalige detailhandel	7,5 per 100 m ² bvo	1 arbeidsplaats = 40 m ² bvo
Showroom	1,7 per 100 m ² bvo	1 arbeidsplaats = 30 – 50 m ² bvo
Bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel	2,5 per 100 m ² bvo	
(week)markt	0,23 per meter kraam	Indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder
Sociaal culturele voorzieningen		
Museum	1,1 per 100 m ² bvo	
Bibliotheek	1,1 per 100 m ² bvo	
Bioscoop, theater, schouwburg	0,3 per 100 m ² bvo	
Sociaal cultureel centrum, wijk-, verenigingsgebouw	3,0 per 100 m ² bvo	
Jachthaven	0,6 per ligplaats	
Golfbaan	7,0 per hole	
Bowlingbaan / biljartzaal	2,0 per baan / tafel	
Stadion	0,12 per zitplaats	
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	9,0 per 100 m ² bvo	
Themapark / pretpark	8,0 per ha netto terrein	
Overdekte speeltuin / hal	8,0 per 100 m ² bvo	
Zorgvoorzieningen		
Verpleeg / verzorgingstehuis	0,6 per wooneenheid	

Arts, therapeut, kruisgebouw	1,8 per behandelkamer	Minimaal 3 parkeerplaatsen
Ziekenhuis	1,6 per bed	
Apotheek	2,2 per 100 m ² bvo	
Onderwijsvoorzieningen		
Vorbereidend dagonderwijs	0,8 per leslokaal	
Basisonderwijs	0,8 per leslokaal	Exclusief halen en brengen
Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,7 per arbeidsplaats	Exclusief halen en brengen
Beroepsonderwijs dag	20,0 per collegezaal	Collegezaal = circa 150 zitplaatsen
Beroepsonderwijs dag	6,0 per leslokaal	Leslokaal = circa 30 zitplaatsen
Avondonderwijs	0,8 per student	
Overig		
Volkstuin	0,3 per perceel	
Religiegebouw	0,2 per zitplaats	
Begraafplaats / crematorium	23 per gelijktijdige begrafenis / crematie	
Horecagelegenheden		
Café, bar, discotheek, cafetaria	7,0 per 100 m ² bvo	
Restaurant	15,0 per 100 m ² bvo	
Hotel	1,0 per kamer	
Sportvoorzieningen		
Gymlokaal	2,8 per 100 m ² bvo	Zonder avondfunctie: parkeervraag = 0
Sporthal (binnen)	2,8 per 100 m ² bvo	
Sporthal (buiten)	20,0 per hectare netto terrein	
Dansstudio, sportschool	4,5 per 100 m ² bvo	
Squashhal	1,5 per baan	
Tennisbanen	2,5 per baan	
Zwembad	11,0 per 100 m ² bassin	
Manege	0,4 per box	
Voor een oprit of garage gelden de volgende kentallen		
Type voorziening		Aantal parkeerplaatsen
Enkele oprit (minimaal 0,5 m diep) zonder garage		0,8
Lange oprit zonder garage of carport		1,0
Dubbele oprit (minimaal 4,5 m breed) zonder garage		1,7
Garage bij woning en zonder oprit		0,4
Garagebox (niet bij woning)		0,5
Garage met enkele oprit (minimaal 5,0 m diep)		1,0
Garage met lange oprit		1,3
Garage met dubbele oprit (minimaal 4,5 m breed)		1,8