

# Kadernota 'Parkeren in beweging'

## Bijlagenboek



## **INHOUDSOPGAVE BIJLAGENBOEK KADERNOTA “PARKEREN IN BEWEGING”**

### **INLEIDING**

1. Globale opzet kadernota “Parkeren in beweging”
2. Verslagen van de Aftrapbijeenkomst d.d. 5 oktober 2006
3. Inspraakverslag nota Parkeren in beweging
4. Verslag van de hoorzitting van de gemeenteraad d.d. 20 november 2007
5. Advies van de commissie Openbaar Gebied d.d. 6 december 2007
6. Enquête burgerparticipatie en parkeren 2007; Suggesties en opmerkingen op onderwerp m.b.t. onderdeel parkeren

### **PARKEERGARAGE “CENTRUM”**

7. Plattegrond parkeergarage “Centrum”
8. Achtergrondinformatie over de muurschilderingen in de parkeergarage “Centrum
9. Evaluatieverslag proef verruimde openingstijden parkeergarage “Centrum”

### **STRAATPARKEREN**

#### **a. Algemeen**

10. Overzichtskaart huidige parkeerregulerende maatregelen in het centrumgebied
11. Overzichtskaart huidige parkeerzones
12. Overzichtskaart aanbevolen parkeerzones
13. Overzichten betaalapparatuur (betaalautomaten en POM-meters)
14. Vervangingsplan parkeerapparatuur
15. Overzicht verleende parkeervergunningen 2008
16. Beschrijving digitaal parkeervergunningensysteem

#### **b. Gebiedsgewijs**

17. Aantallen parkeerplaatsen en wijze van parkeerregulering Centrumgebied en Van Bergenplein e.o. per 1 januari 2007

#### **c. Specifieke groepen**

18. Beleidsregels algemene en individuele gehandicaptenparkeerplaatsen
19. Overzichtskaart algemene gehandicaptenparkeerplaatsen
20. Wetsvoorstel “Mobiliteitsverbetering in uitvoering” (kamerstukken II 2006/07, 30 879, nr. 2).

### **FIETSEN EN BROMFIETSEN**

21. Overzichtskaart fietsparkeervoorzieningen winkelhart e.o.
22. CROW-richtlijnen fietsparkeren

### **OVERIGE ONDERWERPEN**

### **TOEZICHT EN CONTROLE**

### **FINANCIËN**

23. Parkeerbelastingverordening gemeente Etten-Leur 2008

# Globale Opzet Kadernota “Parkeren in beweging” 2006-2010

## A. Overzicht inhoud, te behandelen thema’s en onderwerpen

### Doelstelling

Het geheel van parkeerbeleid en –beheer, waaronder zowel het autoparkeren als het stallen van fietsen en bromfietsen is begrepen, moet bijdragen aan leefbare en goed toegankelijke woon- en werkgebieden en voorzieningen, nu en in de toekomst. Dit wordt bereikt door het oplossen van huidige knelpunten en door in te spelen op toekomstige ontwikkelingen. Het faciliteert enerzijds de groeiende mobiliteitsbehoefte en stimuleert anderzijds –omwille van leefbaarheid en bereikbaarheid- het gebruik van gepaste vormen van vervoer.

### Kadernota/uitgangspunten

#### Gvvp 2006-2010

Samenvattend beleidskader. Geformuleerde uitgangspunten m.b.t. parkeerbeleid (blz 5)  
 Hoofdstuk 7. Inventarisatie. 7.2. Fietsers (blz 26)  
 7.5.1.b Parkeren grote voertuigen (blz 43/44)  
 Hoofdstuk 8. Overige aspecten. 8.1.1 Parkeren (blz 54-56)  
 Hoofdstuk 9. Beleidsvoornemens/planontwikkeling. 9.2 Fietsers (blz 69-72)  
 9.5 Vrachtverkeer (blz 78)  
 9.7 Parkeerbeleid (blz 82-85)

#### Masterplan, visie op wijkontwikkeling (2006)

Masterplan, 4.6 Thema Mobiliteit (blz 26-27)  
 Themadocument. H. 5, Mobiliteit (blz 38-43)

#### Notitie Flankerend Parkeerbeleid (2004)

#### Parkeerverordening Etten-Leur (2005)

#### Beleidsuitgangspunten m.b.t. algemene en individuele gehandicaptenparkeerplaatsen (2000)

#### Bestuurlijke uitgangspunten

Programma-akkoord 2006-2010, Collegewerkplan etc.

#### Financiële uitgangspunten

Begroting, Kadernota etc.

#### Beheer- en huurovereenkomst m.b.t. Parkeergarage Centrum

Incl. de hieruit voortgevloeide nadere afspraken

#### Overeenkomst m.b.t. Transferium

## **NORMEREN**

Het doel van parkeernormering is het vaststellen van parkeernormen voor heel Etten-Leur, welke juridisch verankerd en afgedwongen worden. Als uitgangspunt geldt hierbij dat de parkeernormen moeten bijdragen aan:

- Bereikbaarheid: een goede verkeersafwikkeling, ter bevordering van het economische functioneren het winkelhart en de winkelcentra alsmede de bereikbaarheid van woonwijken en woningen.
- Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit: beperken van overlast in woongebieden, kwetsbare gebieden, voorkomen van aantasting van de 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.

### ***Parkeernormen en parkeerkencijfers***

Redelijke loopafstand

Parkeerbalans

Normen autoparkeren: bestemmingsplannen

Normen fietsparkeren: Bouwbesluit (afhankelijk van functie gebouw)

Om het parkeren meer bedrijfsmatig te beheren dient gewerkt te worden vanuit kengetallen, waarmee parkeerbehoefte en parkeeraanbod inzichtelijk worden gemaakt. In de diverse rapportages aan college en raad kan dan aan de hand van deze cijfers de resultaten inzichtelijk worden gemaakt. Aspecten die hierbij een rol spelen zijn: wonen, werken, bezoeken.

Deze parkeernormen zijn momenteel niet/nauwelijks aanwezig en, afgezien van de parkeernormen in de meest recente bestemmingsplannen, niet actueel. Landelijk zijn door het C.R.O.W. parkeerkencijfers en parkeernormen geformuleerd. Onderzocht moet worden in hoeverre deze bruikbaar zijn voor de Etten-Leurse situatie.

Begin 2005 is, als stage-opdracht, een "Parkeercheck Etten-Leur centrum" opgesteld door een student Verkeerskunde van de NHTV.

### ***Toenemende parkeerdruk in (oude) wijken***

Vanwege de toegenomen autobezit- en gebruik treden met name in de oudere woonwijken parkeerproblemen op. Door de inrichting van deze wijken zijn er weinig mogelijkheden om te voorzien in de parkeerbehoefte van de bewoners. Wanneer deze wijken aan de randen van de centrumgebieden zijn gelegen, worden de parkeeroverlast -door parkerende bezoekers van het centrum- nog groter. Ook het verdringingsaspect bij de invoer van parkeerregulerende maatregelen speelt een rol. Er zijn keuzes gemaakt om hiermee om te gaan. Zijn deze nog valide? Zijn er andere oplossingen?

## **REGULEREN**

Het doel van parkeerregulering is het parkeergebruik voor de toekomst te optimaliseren. Dit betekent het beter benutten van huidige (en nog te realiseren) parkeervoorzieningen.

Als uitgangspunt geldt hierbij dat het optimaliseren niet ten koste mag gaan van:

- Bereikbaarheid; ter bevordering van het economisch functioneren van het winkelhart en de winkelcentra;
- Leefbaarheid; bescherming van kwetsbare (woon)gebieden;
- Verkeersveiligheid; juist gebruik van de beschikbare infrastructuur;

- Gebruiksvriendelijkheid; de regulering moet voor iedereen helder en duidelijk zijn;
- Parkeereexploitatie; deze is van invloed op de te maken beleid- en beheerkeuzes. De parkeereexploitatie moet budgettair neutraal zijn, oftewel de kosten mogen niet hoger zijn dan de opbrengsten.

### **Evaluatie parkeerzones**

Tariefzones betaald parkeren

Door de gemeenteraad is een drietal zones aangegeven waarbinnen het betaald parkeren door het college verder kan worden ingevuld. Bezien moet worden of deze zones aangepast dienen te worden. Aan deze zones zijn de onderscheiden parkeertarieven gekoppeld.

Ook zijn de tijden, dat het betaald parkeren van kracht is, niet in alle gebieden gelijk: bij De Nobelaer geldt geen betaald parkeren op vrijdagavond, bij het station op zaterdag.

Daarnaast is het aangeven van het betaald parkeren ook niet overal gelijk (Voorvang). Bezien moet worden of hierin wijzigingen moeten worden aangebracht.

### **Parkeren Knooppunt**

Raadsbesluit 18 december 2005

In het kader van de besluitvorming rond het nieuwe sociaal, cultureel en educatief knooppunt is door de gemeenteraad besloten dat een onderzoek dient plaats te vinden betreffende het parkeren en de verkeersafwikkeling. Onderzoek dient onder andere te worden verricht naar het parkeren ten behoeve van het Knooppunt zelf en de synergie-effecten voor het parkeren in het gehele centrumgebied.

### **Openingstijden parkeergarage**

Verruiming tijden; motie raad februari 2006

Door de gemeenteraad is een motie aanvaard waarin wordt gevraagd de mogelijkheden te onderzoeken voor verruiming van de openingstijden van de parkeergarage.

### **Betaald parkeren op extra koopavonden**

Momenteel wordt aangegeven dat tijdens de extra koopavonden ook het betaald parkeren van kracht is. Sinds de wijziging van de Winkelsluitingswet in de Winkeltijdenwet is het winkeliers toegestaan elke avond tot 22.00 uur open te zijn. Er is dan ook geen sprake meer van door de overheid vastgestelde extra koopavonden. In de praktijk clusteren de winkeliers zelf deze nog wel rond de feestdagen (met name sinterklaas en kerst).

Het is daarom wenselijk de bestaande regeling onder de loep te nemen en indien noodzakelijk te herzien.

### **Vergunninghoudersparkeren**

Sedert 1 januari 2006 geldt de Parkeerverordening Etten-Leur, ter vervanging van de Verkeersverordening belanghebbendenregeling 1997. Deze wordt in het najaar 2006 geëvalueerd. Planning is de evaluatie voor te leggen in de raadsvergadering van december 2006.

### **Parkeerschijfzones**

Naast betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren is het invoeren van parkeerschijfzones, de zogenaamde "blauwe zones" een parkeerregulerende maatregel, met bijbehorende voor- en nadelen. Over het gebruik van deze maatregel dient een standpunt te worden geformuleerd, zodat dit helder is naar politiek en publiek.

### **Parkeerproblemen Van Bergenplein en Kerkwerve**

In contacten met de winkeliersverenigingen WINO en Kerkwerve is door beiden gevraagd om maatregelen te treffen om de hoge parkeerdruk in goede banen te leiden.

### ***Parkeerfaciliteiten voor doelgroepen***

Bewoners

Kortparkeerders (bewonersbezoek, winkelend publiek, specifieke beroepsgroepen)

Langparkeerders, zoals werknemers (zowel parkeren in de omgeving van de werkplek als op overstappunten, zoals

carpoolplaatsen, parkeer- en pendelvoorzieningen)

Gehandicapten (aantallen en locaties algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, m.n. in centrumgebied)

Grote voertuigen

Naast de algemene normen voor parkeren zijn er doelgroepen die speciale aandacht behoeven en waarvoor specifieke uitgangspunten dienen te worden geformuleerd danwel specifieke maatregelen noodzakelijk zijn. Voor zover de bestaande uitgangspunten c.q. maatregelen nog voldoen, kan hiermee volstaan worden. Voor het overige dienen voorstellen te worden gedaan.

### ***Fietsparkeren***

Om het fietsparkeren in goede banen te leiden dienen omvang en ruimtelijke spreiding van fietsparkeerplaatsen te worden vastgesteld, alsmede de knelpunten hierin. Ook de bewaakte stallingen dienen hierin te worden betrokken. Door voldoende stallingsmogelijkheden aan te bieden zullen meer mensen voor de korte afstand de fiets nemen.

## **FACILITEREN**

Zonder zaken als parkeerapparatuur, fietsbeugels, bebording en bewegwijzering komt parkeerbeleid niet ver. In dit hoofdstuk wordt hierop verder ingegaan.

### ***Onderhouds- en vervangingsplan parkeerapparatuur en handterminals***

De oudste van de huidige verzamelmeters (type DG) dateren uit 1996 en zijn, vanwege de steeds vaker optredende technische gebreken, dringend aan vervanging toe. Ook de handterminals die de parkeercontroleurs gebruiken voor het uitschrijven en registreren van de parkeerbonnen zijn technisch aan het eind van hun latijn. Daarnaast heeft de leverancier aangegeven op korte termijn de servicing en back-up ervan te stoppen.

Vervanging van zowel parkeermeters als handterminals is daarom noodzakelijk. Aangezien hiermee grote investeringen gemoed zijn, dient een plan opgesteld te worden, waarbij ook nieuwe ontwikkelingen onder de loep moeten worden genomen (zie E-parkeren).

### ***E-parkeren***

Chip – PIN – Creditcard

GSM-parkeren

De huidige verzamelmeters zijn geen van allen uitgerust voor elektronisch betalen, danwel betalen met een prepaid-card of GSM. Gelet op de ontwikkelingen op dit gebied is het noodzaak om de mogelijkheden hiertoe te onderzoeken en voorstellen te doen c.q. keuzes te maken.

### ***Fietsparkeren***

Stallingsmogelijkheden (aantal, type)

Stallingslocaties

Gratis stallen – bewaakt/betaald stallen

Om het fietsgebruik te stimuleren zullen allereerst de stallingsmogelijkheden voldoende moeten zijn, zowel het juiste aantal als de type stallingen. Daarbij zullen zowel voldoende onbewaakte, als bewaakte stallingen aanwezig moeten zijn.

### ***Bewegwijzering***

Parkeerverwijzingen

Het hebben van voorzieningen is één, maar gebruikers zullen ze ook moeten kunnen vinden om er gebruik van te kunnen maken. Een deugdelijke en heldere bewegwijzering is daarom een must. Een plan hiervoor wordt separaat voorbereid. In dit plan krijgt ook de verwijziging naar (bewaakte) fietsparkeerplaatsen de aandacht.

## **VERLEIDEN**

Wanneer er goede reële alternatieven zijn voor het gebruik van de auto bijvoorbeeld in de vorm van fiets- of openbaar vervoervoorzieningen kan het niet noodzakelijk autogebruik worden teruggedrongen. Dit levert minder druk op op de beschikbare parkeercapaciteit.

## **TOEZICHT EN CONTROLE**

Toezicht en controle op parkeren is onderbracht bij Stadstoezicht, onderdeel van de afdeling Stadsbeheer. Met stadstoezicht wordt onder meer beoogd de lokale veiligheid en leefbaarheid te bevorderen. Preventief door de geüniformeerde aanwezigheid op straat maar zonodig ook repressief door het opmaken van processen-verbaal wanneer een overtreding wordt geconstateerd. Daarnaast dient sprake te zijn van een corrigerende taak door het aanspreken van mensen op sociaal hinderlijk gedrag, gericht op het terugdringen van dit gedrag en de daaruit voortvloeiende overlast voor anderen. In belangrijke mate zal hiermee worden bijgedragen aan het bevorderen van de leefbaarheid en veiligheidsbeleving in de woon- en leefomgeving van de inwoners van Etten-Leur.

Toezicht en controle op parkeren is een bevoegdheid die zowel door politie als door de gemeentelijke toezichthouders wordt uitgevoerd. Eenduidigheid in werkwijze en dergelijke, zowel binnen beide organisaties als de onderlinge afstemming ervan, is noodzakelijk. Er wordt hierbij ook aandacht besteed aan de gevolgen van het feit dat het politieteam Etten-Leur wordt opgeheven en wordt vervangen door één team Etten-Leur – Zundert – Rucphen. Momenteel loopt een Europese aanbesteding m.b.t. het gemeentelijk stadstoezicht.

## **FINANCIEREN**

### ***Financiële stromen***

Parkeren kost geld, maar brengt ook op. Inzichtelijk dient te worden gemaakt hoe de geldstromen m.b.t. parkeren lopen en of wijzigingen moeten worden aangebracht.

### ***Kostendekkendheid parkeervoorzieningen***

Wanneer inzichtelijk is gemaakt hoeveel geld er in parkeren omgaat, is ook duidelijk of parkeren kostendekkend verloopt en of wijzigingen moeten worden aangebracht.

### ***Parkeertarieven in relatie tot tijdeenheden***

Tussen uurtarief en real time parking bevindt zich een scala van opties. Onderzocht moet worden wat redelijk en haalbaar is teneinde een optimaal parkeerklimaat te realiseren.

### ***Verhoging parkeertarieven 2007 e.v.***

In het programma-akkoord 2006-2010 is geen expliciet standpunt ingenomen over al dan niet verhogen van de parkeertarieven.

In de raadsvergadering van 22 juni 2006 is de Kadernota 2007-2010 vastgesteld. Met betrekking tot parkeergelden wordt hierin gesteld "Verhoging voor het parkeren op maaiveldniveau voor de jaren 2007 en 2009 een meeopbrengst van € 50.000,--, de overige jaren 0%". Voorstellen dienen te worden gedaan, in relatie tot het bovenstaande. Voor de beeldvorming zal een vergelijkend parkeertariefonderzoek in de regio plaatsvinden.

## **MAATREGELEN EN AANBEVELINGEN**

Bedoeling is om een kort maar krachtige, heldere lijst van maatregelen en aanbevelingen te formuleren, voorzien van -waar nodig- tijdspad en/of financiële onderbouwing.

### **B. COMMUNICATIE**

In het algemeen geldt dat voor het slagen van beleid goede communicatie van essentieel belang is. Dit geldt temeer voor de implementatie van beleid en maatregelen ten aanzien van parkeren en stallen: nagenoeg iedereen bezit c.q. gebruikt immers een auto of fiets en is daarmee ervaringsdeskundige en betrokken bij een goed parkeer- en stallingsbestel.

In de uiteindelijke nota "Parkeren in Beweging" zal aan een groot aantal onderwerpen aandacht worden besteed. Voor een deel zullen dit onderwerpen zijn die al zijn uitgekristaliseerd en die kort worden opgenomen, voor een deel zijn het zaken waarover in het kader van de nota richtinggevende uitspraken verwacht worden c.q. besluitvorming dient plaats te vinden, danwel door de gemeenteraad, danwel door het college van burgemeester en wethouders.

Juist ook de voorbereiding dient ons inziens, gelet op de actualiteit van het onderwerp, op zorgvuldige wijze, met een ruime inbreng van (ervarings)deskundigen, te geschieden. Het thema past ook bij uitstek in hetgeen de gemeenteraad in het programma-akkoord 2006-2010 heeft aangegeven m.b.t. het vergroten van de participatie van de Etten-Leurenaren bij de voorbereiding van beleid en de uitvoering van beleid.

Wij zijn daarom voornemens om kort nadat de gemeenteraad zijn fiat heeft gegeven aan de globale opzet, aan de hand van de thema's hiervan een aftrapbijeenkomst te organiseren voor bij het onderwerp betrokken organisaties van bewoners, neringdoenden en belangenorganisaties. Wij denken hierbij aan organisaties als MKB/IKE, winkeliersverenigingen, 3VO, Gehandicaptenplatform, Seniorenraad, wijkverenigingen etc.. Daarnaast wordt het onderwerp opgenomen in c.q. is het onderwerp van de Burgerpeiling 3<sup>e</sup>/4<sup>e</sup> kwartaal 2006. Wij verwachten dat uit beide communicatie-instrumenten veel bruikbare informatie vrijkomt, welke verwerkt kan worden in de concept-nota. Zodra deze gereed is volgt het gebruikelijke inspraak- en vaststellingstraject. Ten aanzien van de inspraak is de door de gemeenteraad vastgestelde Algemene Inspraakverordening Etten-Leur van toepassing.

Zoals aangegeven in het programma-akkoord heeft de gemeenteraad aangegeven ook als raad over belangrijke onderwerpen met belanghebbenden te willen overleggen, bijvoorbeeld in de vorm van hoorzittingen. Op basis van een termijnagenda zal vooraf gezamenlijk bepaald worden welke grote onderwerpen geschikt zijn om op deze manier te behandelen. Het is uiteraard aan de gemeenteraad om dit instrument tevens in te zetten en het geschikte tijdstip hiervoor te kiezen.



## C. PLANNING EN PROCEDURE

Aangezien in deze fase nog geen zicht is op de exacte invulling van de nota is enkel een globaal tijdspad te schetsen. Uiteraard is sprake van een continue proces, zodat na afronding van het ene traject, direct –zij het dat rekening dient te worden gehouden met vakantieperiodes etc.- het volgende gestart wordt. Het streven is erop gericht om in de tweede helft van 2007 de nota definitief vast te stellen.

### 2<sup>e</sup> halfjaar 2006

- **Aftrapbijeenkomst.**  
(2<sup>e</sup> helft september, ervan uitgaande dat de globale opzet wordt geaccordeerd in de gemeenteraadsvergadering van 18 september 2006)
- **Burgerpeiling**  
(afhankelijk van het exacte tijdstip van uitzetten van de enquêtes kan het verwerken van de gegevens nog in 2006 plaatsvinden, danwel in het eerste kwartaal 2007)
- **Vorbereiding door ambtelijke werkgroep** (inventariseren gegevens, cijfers, literatuuronderzoek etc.)

### 1<sup>e</sup> halfjaar 2007

- **Samenstellen concept-nota**  
(januari-maart 2007, afhankelijk van het aanwezig zijn van alle benodigde gegevens)
- **Accordering concept-nota door gemeenteraad, start formele inspraaktraject**  
(raadsvergadering: 21 mei 2007)
- **Afronding inspraaktraject**  
(zo mogelijk)

### 2<sup>e</sup> halfjaar 2007

- **Afronding inspraaktraject**  
(wanneer dit niet meer mogelijk was vóór de zomer)
- **Start besluitvormingstraject**
- **Definitieve besluitvorming**  
(raadsvergadering: 12 november 2007, eventueel 17 december 2007)

### Vanaf 1 januari 2008

Implementatie van het in de nota gestelde.

## **PRESENTATIE THEMA 1: TOENEMENDE PARKEERDRUK IN WOONWIJKEN**

### Samenstelling werkgroep

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| Ton de Man                  | - politie                                  |
| Albert Terpstra             | - ANWB-Mobiteam                            |
| Paul Ramakers (presentatie) | - Wijkvereniging Buurtbelang Grauwe Polder |
| Jac v.d. Velden             | - Wijkvereniging Buurtbelang Banakkers     |
| Rien de Deugd               | - Wijkvereniging Centrum-West              |
| Mireille Lemmens            | - bewoner Cimbaalhof                       |

Allereerst is de werkgroep aan de slag gegaan met het benoemen van de oorzaken van de parkeeroverlast die langparkeerders in de woonwijken veroorzaken. Als hoofdoorzaak wordt het betaald parkeren genoemd. Hierdoor wijken langparkeerders uit naar gratis plaatsen. Oplossing is dus het bieden van aantrekkelijke parkeerplaatsen (loopafstand en tarief). Gedacht wordt aan de parkeerplaats aan de Rode Poort, waarbij de winkeliersverenigingen een bijdrage in de kosten leveren. De parkeerbehoefte, met name vanuit het winkelhart, de Bisschopsmolenstraat en Oude Bredaseweg dient dan te worden geïnventariseerd. De werkgroep schat in dat toch meer dan 200 plaatsen nodig zijn. Mogelijk dat pendelbussen ingezet kunnen worden vanaf het Transferium, waarbij de kanttekening wordt gemaakt dat een pendeldienst bij evenementen in Breda wél blijkt te werken, een dagelijkse pendeldienst niet. Mocht, bij de komst van de "nieuwe Nobelaer" het parkeerterrein aan de Rode Poort verdwijnen dat zouden alternatieven gevonden kunnen worden in het uitvoeren van het parkeerterrein aan de Roosendaalseweg in 2 lagen en/of het realiseren van parkeerplaatsen onder de Parklaan.

Vervolgens heeft de werkgroep het thema op wijkniveau bekeken. Het huidige vergunningenstelsel leidt tot lege straten. Het draagvlak hiervoor is verminderd door de starre houding van de gemeente. Een betere oplossing zou zijn het invoeren van betaald parkeren, met een ontheffing voor de bewoners. Beseft wordt dat dit kosten meebrengt voor de parkeermeters en de parkeercontrole. Voor bezoek zou een wat flexibeler voorziening getroffen moeten worden, zoals een kraskaart (zoals in Oosterhoud), in strippenkaart (Den Bosch) of een chipkaart (Breda). Zoekverkeer zou geweerd kunnen worden door straten louter voor bestemmingsverkeer aan te wijzen. De controle hierop is lastig, maar kan worden uitgevoerd met kentekenregistratie in een handheld computer. De parkeerproblematiek en de oplossingen ervoor dienen deel uit te maken van de vast te stellen wijkplannen en de mogelijk daaruit volgende herinrichtingsplannen van wijken. De grenzen van het betaald parkergebied dienen te worden gedefinieerd. Breda zoekt in dezen naar "natuurlijke grenzen". De werkgroep staat niet voor dat Etten-Leur geheel betaald parkeren wordt!

Als laatste heeft de werkgroep gesproken over de specifieke parkeerproblemen in oude wijken. Het toenemende autobezit is een gegeven en is niet te reguleren met parkeervergunningen. Oudere wijken zijn fysiek niet ingericht voor de hoeveelheid auto's. Hierdoor wordt op de stoep geparkeerd, in de tuin geparkeerd etc. Vraag is of je dit moet toestaan. Een oplossing zou ook kunnen zijn om woonstraten af te sluiten voor –doorgaand-verkeer, bij voorbeeld door een knip, waardoor extra verblijfsgebied ontstaat. Door creatiever om te gaan met de beschikbare ruimte kan mogelijk ook extra parkeerruimte worden gerealiseerd. In dat kader kan worden bezien of langsvakken kunnen worden omgezet in dwars- of diagonaalvakken.

Afsluitend wordt opgemerkt dat de presentatie het resultaat is van één uur brainstormen, zonder specifieke kennis of voorbereiding. Er zijn dus beslist méér oplossingen te bedenken.

## PRESENTATIE THEMA 2: PARKEREN VOOR DOELGROEPEN (bewoners, bezoekers bedrijven)

### Samenstelling werkgroep

|                              |                                       |
|------------------------------|---------------------------------------|
| Paul Bluemink                | - ondernemersvereniging WINO          |
| Mark Haarhorst               | - ondernemersvereniging Winkelcentrum |
| Henk Kraan                   | - ANWB-Mobiteam                       |
| Isabelle van den Broek       | - Wijkvereniging Centrum Oost         |
| Peter de Feber (presentatie) | - bewoner Cimbaalhof                  |

(Dikgedrukt zijn de trefwoorden vermeld die op de flap-over vellen stonden)

De werkgroep stelt dat het een gegeven is dat de groei van het wagenpark niet te stuiten is. Er dient dus een principiële keus te worden gemaakt: willen we méér parkeerplaatsen, al dan niet in de vorm van **transferium** of gaan we de bestaande parkeerplaatsen, die een schaars goed zijn, verdelen.

Het instellen van een **blauwe zone** kan een oplossing zijn, maar de werkgroep heeft begrepen dat de opbrengsten van de bekeuringen naar de landelijke overheid gaan. Controle kost dus de gemeente alleen maar geld. De algemene mening is dat prioriteit gelegd moet worden bij **parkeren voor alleen bewoners** en dat dit gratis zou moeten zijn.

Ook zou de **parkeergarage langer open** moeten zijn, waarbij opgemerkt wordt dat de huidige abonnementstarieven te hoog zijn om een oplossing te bieden voor de parkeeroverlast. Een **extra parkeergarage** zou de drukte op de vrijdagavond, zaterdag en tijdens koopzondagen en evenementen het hoofd kunnen bieden. Er dient een **betere info voor bezoekers** c.q. winkelend publiek te komen, onder andere door een goede parkeerrouteverwijzing.

Verder moet **kort parkeren in de wijk mogelijk** zijn, voor zover dit geen overlast oplevert voor de bewoners. Een **structurele oplossing voor het winkelpersoneel** is noodzakelijk, waarbij de eigen bijdrage in de **parkeerkosten van het personeel maximaal € 150,- per jaar** zou moeten bedragen, vergelijkbaar met regeling die de gemeente-ambtenaren hebben.

In veel straten worden parkeerproblemen, bijv. bij opritten, veroorzaakt door het ontbreken van parkeervakaanduidingen. Wellicht dat **parkeervakken maken** dit probleem kan ondervangen. De werkgroep doet de suggestie om ook bij **andere gemeenten** te informeren hoe dat deze omgaan met de problematiek.

Met betrekking tot de parkeertarieven in Etten-Leur is de werkgroep van mening dat het **tarief lager** moet blijven **dan andere plaatsen, maar hoger** kan zijn **dan nu** het geval is.

Aftrapbijeenkomst nota "Parkeren in beweging", 5 oktober 2006

**PRESENTATIE THEMA 3: PARKEREN VOOR DOELGROEPEN**  
**(werknemers, winkelpubliek, gehandicapten, fietsers)**  
**ALTERNATIEVEN VOOR GEBRUIK AUTO**

Samenstelling werkgroep

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| Jack Heijmans               | - Ondernemersvereniging Kerkwerve            |
| Bert Thijssen (presentatie) | - Ondernemersvereniging Winkelcentrum/MKB    |
| Cora Spek-van de Loo        | - Ondernemersvereniging Molenmarkt           |
| Ria Dielemans               | - Stichting Gehandicaptenplatform Etten-Leur |

(Dikgedrukt zijn de trefwoorden vermeld die op de flap-over vellen stonden)

De werkgroep heeft achtereenvolgens gekeken naar de parkeerbehoefte van werknemers, winkelend publiek, gehandicapten en fietsers. De conclusies zijn als volgt:

Behoefte werknemers

Deze willen **zo dicht mogelijk bij werk** parkeren, op een **acceptabele loopafstand van 5 minuten**. Het liefst zouden zij **onbetaald parkeren**. Op dit moment worden veel betaalde parkeerplaatsen door de dag heen nagenoeg niet gebruikt. De werkgroep ziet als oplossing om **onbenutte bestaande parkeercapaciteit te benutten voor werknemers**. De **gemeente stelt** dan een **parkeerterrein ter beschikking tegen een sterk gereduceerd tarief en op acceptabele loopafstand**, waarbij **de kosten liggen bij werkgevers**, maar **wel tegen een gereduceerd tarief**. Opgemerkt wordt dat niet wordt voorgestaan dat werknemers gebruik maken van de parkeergarage. Als terrein wordt gedacht aan het driehoekige parkeerterrein aan de Rode Poort, nabij het zwembad en dan voor de dagen maandag tot en met donderdag. Op vrijdag, zaterdag en ook op koopzondagen is deze capaciteit noodzakelijk voor het winkelend publiek.

Behoefte winkelend publiek

Het is een bekend feit dat winkelend publiek **zo dicht mogelijk bij de winkel**, en **het liefst in de winkel** wil parkeren. Op dit moment wordt op piekmomenten (weekenden, koopzondagen) de **maximale capaciteit** ook daadwerkelijk benut, maar het blijkt toch nog te weinig te zijn.

Als oplossing wordt genoemd het instellen van een **blauwe zône buiten de schil van betaald parkeren** waarbij de **kosten** van aanleg en controle **worden betaald door werkgever** c.q. winkeliers. Deze oplossing zou, naar de mening van de werkgroep, bij voorbeeld op de Kerkwerve goed voldoen omdat daar véél langparkeerders zijn welke conflicteert met de winkelfunctie van het plein.

**Wanneer de maximale capaciteit vol is, dan dienen alternatieve parkeerterreinen met een goede bewegwijzering (binnen de schil)** beschikbaar te zijn. De **kosten** hiervoor dienen **voor** rekening van de **gemeente** te komen. Het streven moet erop gericht zijn om de **aanwezige capaciteit maximaal te benutten (bebording goed plaatsen zodat extra ruimte ontstaat)**.

In de optiek van de ondernemers en het winkelend publiek wordt er toch erg fanatiek geschreven. Een **coulantere handhaving** getuigt volgens de werkgroep in dezen van **goed gastheerschap** en het **kost niks, dus direct invoeren!!**

Behoefte gehandicapten

Deze groep gebruikers maakt wel graag gebruik van de aangewezen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de parkeergarage, waarbij de hoogte van de garage, de maximale inrijhoogte is 2.10 meter, voor sommige –hogere- gehandicaptenvoertuigen een belemmering vormt. Er is daarom behoefte aan **speciale parkeerplaatsen in centrum voor “hoge voertuigen” bij toegangen winkelhart**, waarbij de **aanlegkosten voor** rekening van de **gemeente** dienen te zijn. Ook is het gewenst dat **extra algemene gehandicaptenparkeerplaatsen** worden aangelegd **in het centrum op sociaal veilige**

**locaties en op acceptabele rij- c.q. loopafstand**, bij voorbeeld op de Markt en de Oude Bredaseweg. Ook hier dienen de **aanlegkosten voor de gemeente** te zijn.

### Fiets

**De gemeente heeft al uitbreidingsplannen in de maak:**

- **bewaakte rijwielstalling onder Oude Raadhuis (250 plaatsen)**
- **extra nietjes in centrumgebied en losse rekken op de Markt (ca 300 plaatsen)**

Bekend is dat de eerste pas op de wat langere termijn gerealiseerd wordt, in combinatie met de bioscoop, maar er wordt op aangedrongen om de extra nietjes en rekken op zo kort mogelijke termijn te plaatsen.

Ook blijkt dat heel veel bezoekers van het centrum niet op de hoogte zijn van het bestaan van de overdekte, bewaakte stalling en waar deze gevestigd is. Er wordt daarom aangedrongen om **meer reclame/aandacht voor rijwielstallingen**.

## PRESENTATIE THEMA 4: OPENINGSTIJDEN PARKEERGARAGE PARKEERREGULERING OP MAAIVELD

### Samenstelling werkgroep

|                          |  |
|--------------------------|--|
| Anita Heeren             | - Ondernemersvereniging WINO/MKB       |
| Cees van Veen            | - Ondernemersvereniging Promenade      |
| Jan Karel Fikke          | - Ondernemersvereniging Molenmarkt     |
| Frank van de Ven         | - Ondernemers Trivium                  |
| Jac Vergouwen            | - Wijkvereniging Buurtbelang Banakkers |
| de heer W.F. Engelenburg | - Bewonerscommissie Burchtplein        |

(Dikgedrukt zijn de trefwoorden vermeld die op de flap-over vellen stonden)

Met betrekking tot de grenzen van de betaalzones meent de werkgroep om de **grenzen te verruimen tot een gelijkmatige cirkel**. De parkeercapaciteit hierbinnen zou vergroot kunnen worden door voor het **vergunninghoudersparkeren variabele tijden** te hanteren. Aangezien het vergunninghoudersparkeren juist is ingesteld om de overlast van langparkeerders (werknemers, winkelend publiek) terug te dringen, zou vergunninghoudersparkeren tussen bijvoorbeeld 8.00 uur en 10.00 uur en tussen 16.00 uur en 18.00 uur al het doel kunnen dienen. In de tussenliggende tijd kan de parkeercapaciteit worden gebruikt, zonder dat de bewoners overlast ervaren.

Het gehele centrum is betaald parkeren.

Veel mensen, die snel even iets moeten doen in het centrum riskeren liever een bon dan de moeite te doen om voor die korte periode een ticket te kopen. De werkgroep doet daarom de suggestie om **parkeerplaatsen voor ultra kort parkeren** te realiseren, zoals voorheen in de Oude Bredaseweg, ter hoogte van bakker Struijs.

De werkgroep is van mening dat de **garage 24 uur, 7 dagen per week open** moet zijn. Het is toch jammer dat een dergelijke voorziening op dit moment zó beperkt gebruikt wordt. Ook bij evenementen dient de parkeercapaciteit in de parkeergarage optimaal ingezet te worden.

Een goede en duidelijk aangegeven parkeerroute is noodzakelijk, alsmede een **betere afwikkeling** van deze **P-route**.

De huidige systematiek van de betaaltijden (in de garage per 30 minuten, achteraf te betalen, op maaiveld per 12 of 15 minuten, vooraf te betalen en een parkeerduurbepanking in zone 2) **is oké voor winkelend publiek, maar nog niet voor personeel en bewoners**.

De **parkeertarieven** kunnen naar de mening van de werkgroep **omhoog, maar concurrerend** blijven ten opzichte van de omliggende gemeenten. Het parkeergemak is immers een sterkere drijfveer voor het winkelend publiek dan het parkeertarief. De tarieven van de **abbonementen** daarentegen moeten **lager**. Meer dan € 1.000,- voor een jaarabonnement is voor sommige bewoners niet of nauwelijks op te brengen.

Aftrapbijeenkomst nota "Parkeren in beweging", 5 oktober 2006

## PRESENTATIE THEMA 5: PARKEERAPPARATUUR BETAALD PARKEREN

### Samenstelling werkgroep

|                              |                                  |
|------------------------------|----------------------------------|
| Jac Veraart                  | - Ondernemersvereniging Hacel    |
| Frans Lauwerijssen           | - Wijkvereniging Centrum Oost    |
| Yvette Bernart (presentatie) | - Wijkvereniging Hoge Neerstraat |
| de heer P.F. over de Vet     | - Bewonerscommissie Burchtplein  |

(Dikgedrukt zijn de trefwoorden vermeld die op de flap-over vellen stonden)

In verband met het op te stellen vervangingsplan voor de parkeerautomaten is binnen de werkgroep nagedacht over de aspecten die in dit plan aandacht behoeven.

Allereerst dienen, gelet op de nieuwe ontwikkelingen, alle **nieuwe automaten** uitgerust te worden met de mogelijkheid te betalen **met chipknip en klein geld**. De mogelijkheid voor bijvoorbeeld betalen per **GSM** dient verder te worden onderzocht. De voorkeur gaat uit naar **real time parking**, dus alleen betalen voor de tijd dat gebruik is gemaakt van een betaalde parkeerplaats.

De automaten moeten zo worden geplaatst dat men **maximaal 50 meter** (enkele reis dus maximaal 100mtr) hoeft te **lopen om te betalen**. **Als automaten stuk zijn** zou het parkeren **gratis** moeten zijn. De werkgroep is zich ervan bewust dat dit politieke keuzes zijn.

Om het bedieningsgemak te vergroten zou er **meer plek bij de betaalautomaten** moet zijn. Het is noodzakelijk, ook voor de veiligheid, dat de omgeving **goed verlicht** is.

De huidige automaten zijn grijs en saai. De werkgroep doet de suggestie om de **nieuwe automaten te laten bewerken door plaatselijke kunstenaars**.

De informatie omtrent betaald parkeren voor bezoekers zou verbeterd kunnen worden door **bij het inrijden van Etten-Leur info over parkeerlocaties en tarieven en zônes** te verstrekken, bij voorbeeld op de plattegrondborden.

Met betrekking tot de **POM-meters**, de individuele parkeermeters **bij mindervalidenparkeerplaatsen**, wordt het volgende opgemerkt: **als de nieuwe parkeerautomaat toegankelijker is** voor mindervaliden, zouden de POM-meters **weg** kunnen, **maar** de werkgroep zou **het liefst** het parkeren voor gehandicapten **vrij geven**. Een POM-meter heeft geen mogelijkheden voor elektronisch betalen.

De werkgroep vindt dat de **info op de automaten beter** moet worden en dat de automaten zelf **meer verlicht** moeten zijn en de **vorm van de knoppen duidelijker**. De werkgroep heeft begrepen dat deze problemen op de nieuwe Strada-automaten al zijn ondervangen en dat dit met name op de oude DG-automaten voorkomt. Deze vormen echter het overgrote deel van de parkeerautomaten. De werkgroep wil dat de **mogelijkheid tot dagkaarten** wordt geïntroduceerd. Ook zouden er **meer plekken voor langer parkeren dan 2 uur** moeten zijn. Tijdens de discussie kwam ter sprake dat een parkeerticket van een duurdere zône –mits de gekochte tijd niet wordt overschreden- ook in een goedkopere zône geldig is en dat binnen de dezelfde zône binnen de gekochte tijd "gehopt" kan worden van de ene parkeerplaats naar de andere. De werkgroep vindt dat daarom de gemeente **bekend moet maken van kaartjes die je op meer plekken mag gebruiken**. Verder doet zij de suggestie om de **duidelijkheid van zones** te verbeteren **door middel van bijv. kleur**. Momenteel staat het enkel in tekst aangegeven.

Als laatste vraagt de werkgroep aandacht voor het **probleem** van het **parkeren van bewoners boven het winkelcentrum**. Met name het feit dat deze voor het parkeren



aangewezen zijn op de –in hun ogen te dure- parkeergarage, vinden de bewoners onterecht.

## **VERSLAG VAN DE AFTRAPBIJEENKOMST VAN DE NOTA “PARKEREN IN BEWEGING”, GEHOUDEN OP DONDERDAG 5 OKTOBER 2006 IN HET OUDE RAADHUIS**

Na een woord van welkom door wethouder Felix de Bekker en een uiteenzetting over het doel van de avond en de planning ervan gaan de aanwezigen uiteen om in een vijftal werkgroepen te discussiëren over de diverse thema's.

Alvorens de conclusies gepresenteerd worden vraagt wethouder De Bekker of de werkgroepen thema's danwel onderwerpen gemist hebben in de toegezonden globale opzet, zodat daar in de komende uitwerking nog aandacht aan kan worden besteed.

In dit verband worden genoemd: het gastheerschap van de gemeente en dat de gemeente een open vizier moet hebben voor het feit dat er ook in andere dan de genoemde gebieden wellicht parkeerregulering plaats zou moeten vinden. Gevraagd wordt om in dat kader geheel Etten-Leur in ogenschouw te nemen.

Daarna vraagt wethouder De Bekker of de werkgroepen het voornaamste knelpunt, dat in de discussies naar voren is gekomen, te benoemen. Achtereenvolgens zijn dit:

- Parkeerregulerende maatregelen brengen niet wat gevraagd wordt. Hierbij wordt met name het verdringingseffect bedoeld.
- De werknemers van het winkelhart kunnen de auto niet kwijt. Er dient dus een investering te worden gedaan in parkeerruimte tijdens winkeltijden.
- De beschikbare parkeercapaciteit en het benutten ervan. Op piekmomenten zijn er problemen; op niet-piekmomenten wordt de aanwezige capaciteit niet benut (2x).
- De huidige parkeerautomaten zijn te oud. Een modernisering ervan is dringend gewenst.

Van de diverse presentaties zijn afzonderlijke verslagen gemaakt. Deze zijn bij dit verslag gevoegd. Toegezegd wordt dat alle aanwezigen een verslag van de bijeenkomst wordt toegezonden. Ook zal worden bezien of in het kader van de totstandkoming van deze nota meer van deze bijeenkomsten zullen c.q. kunnen worden georganiseerd.

Rond 22.30 uur wordt de aftrapbijeenkomst afgesloten.

Voor het verslag,

Voor akkoord,

Trudy van Loon-Voeten.

Wethouder Felix de Bekker

Bijlagen: Verslagen van presentaties van thema 1 tot en met 5

**KADERNOTA**

**‘PARKEREN IN BEWEGING’**

***INSPRAAKVERSLAG***

## INHOUDSOPGAVE

|   |    |           |
|---|----|-----------|
| <b>I. INLEIDING</b>                                   |    | <b>3</b>  |
| 1. Inleiding  | 3  |           |
| 2. Ontvangen reacties                                 | 3  |           |
| 3. Vervolg procedure                                  | 4  |           |
| <b>II. ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN REACTIE COLLEGE</b>   |    | <b>5</b>  |
| <b>INLEIDING</b>                                      |    | <b>5</b>  |
| <b>PARKEREN ALGEMEEN</b>                              |    | <b>5</b>  |
| <b>PARKEERGARAGE “CENTRUM”</b>                        |    | <b>6</b>  |
| 1. Algemeen   | 6  |           |
| 2. Dagparkeren  | 6  |           |
| 3. Abonnementen en erfpachtplaatsen                   | 7  |           |
| <b>STRAATPARKEREN</b>                                 |    | <b>8</b>  |
| <b>A. Algemeen</b>                                    |    |           |
| 1. Parkeernormen en parkeerkencijfers                 | 8  |           |
| 2. Parkeerregulerende maatregelen                     | 8  |           |
| 2.1. Inleiding  | 8  |           |
| 2.2. Betaald parkeren                                 | 9  |           |
| 2.3. Vergunninghoudersparkeren                        | 10 |           |
| 2.4. Parkeerschijfzones                               | 12 |           |
| 2.5. Parkeerverboden                                  | 12 |           |
| <b>B. Parkeren gebiedsgewijs</b>                      |    | <b>12</b> |
| 1. Centrumgebied (Winkelhart e.o.)                    | 12 |           |
| 2. Wijkwinkelcentra                                   | 14 |           |
| 3. Omgeving NS-station                                | 15 |           |
| 4. Woonwijken   | 16 |           |
| 5. Schoolomgevingen                                   | 19 |           |
| 6. Werklocaties                                       | 19 |           |
| 7. Overige  | 20 |           |
| <b>C. Parkeren voor specifieke groepen</b>            |    | <b>20</b> |
| 1. Werknemers   | 20 |           |
| 2. Gehandicapten                                      | 21 |           |
| 3. Grote voertuigen                                   | 21 |           |
| <b>FIETSPARKEREN</b>                                  |    | <b>22</b> |
| 1. Algemeen   | 22 |           |
| 2. Fietsparkeren centrumgebied                        | 22 |           |
| 2.1. Straatparkeren                                   | 22 |           |
| 2.2. Stallingsvoorzieningen                           | 23 |           |
| 3. Fietsparkeren buiten centrumgebied                 | 24 |           |
| <b>OVERIGE ONDERWERPEN</b>                            |    | <b>25</b> |
| 1. Parkeerbewegwijzering                              | 25 |           |
| 2. Parkeren langs de kleine ring en toeleidende wegen | 25 |           |
| 3. Stimuleren alternatief vervoer                     | 25 |           |
| <b>TOEZICHT EN CONTROLE</b>                           |    | <b>26</b> |
| <b>FINANCIËN</b>                                      |    | <b>27</b> |
| 1. Kostendekkendheid parkeervoorzieningen             | 27 |           |
| 2. Parkeertarieven in relatie tot tijdseenheden       | 28 |           |
| 3. Verhoging tarieven                                 | 28 |           |
| 3.1. Betaald parkeren                                 | 28 |           |
| 3.2. Parkeervergunningen                              | 28 |           |
| <b>OVERIGE OPMERKINGEN</b>                            |    | <b>29</b> |
| 1. Communicatie                                       | 29 |           |
| 2. Lay out nota                                       | 29 |           |
| <b>III. BIJLAGEN</b>                                  |    |           |

## I. INLEIDING

### 1. Inleiding

Bij raadsbesluit van 18 september 2006 is de "Globale opzet nota Parkeren in beweging" vastgesteld. Deze geeft rond de steekwoorden: normeren, reguleren, faciliteren, verleiden, toezicht en controle en financieren een groot aantal thema's, nader uit te worden in de op te zetten nota. Bewust is ervoor gekozen de nota als kadernota vorm te geven.

Op 5 oktober 2006 heeft de aftrapbijeenkomst plaatsgevonden. Hiervoor zijn organisaties uitgenodigd met elk een eigen kijk op het thema "parkeren". Een aantal geselecteerde thema's is zo verder ingevuld. Van de aftrapbijeenkomst is een verslag gemaakt dat als bijlage bij dit inspraakverslag is gevoegd.

Aansluitend heeft een ambtelijke werkgroep de kadernota verder voorbereid.

Op basis van de Inspraakverordening gemeente Etten-Leur heeft de kadernota "Parkeren in beweging" gedurende de periode 7 juni 2007 tot en met 31 augustus 2007 ter inzage gelegen en zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen. Aan de organisaties die uitgenodigd waren voor de aftrapbijeenkomst is de kadernota reeds op 28 mei 2007 toegezonden. Ook zijn deze bij brief van 16 juli 2007 nogmaals geattendeerd op de inspraaktermijn.

Tijdens de op 19 juni 2007 gehouden bijeenkomst "Vertel het de raad" in wijk Banakkers zijn ook veel opmerkingen gemaakt over parkeren. De uitkomsten van "Vertel het de raad" zijn, conform afspraak, verwerkt in dit inspraakverslag.

### 2. Ontvangen zienswijzen

|    | <b>Ontvangen</b> | <b>Naam, adres</b>  |
|----|------------------|---|
| 01 | ongedateerd      | J.G. Brouwer, Wipakker 29   |
| 02 | 19-06-2007       | Ing. W. van Nes, Baai 9   |
| 03 | 10-07-2007       | mw M. Lemmens, Cimbaalhof 32  |
| 04 | 01-08-2007       | Wijkvereniging Hoge Neerstraat (F. van Merode, Toernooiveld 8)                                  |
| 05 | 02-08-2007       | A.P.A. Elst, Burchtplein 35   |
| 06 | 20-08-2007       | MKB Etten-Leur (L.B. Thijssen, Postbus 136)   |
| 07 | 21-08-2007       | W.F. Engelenburg, Burchtplein 33  |
| 08 | 21-08-2007       | Winkeliersvereniging Kerkwerve (A.C.M. Korsmit, Kerkwerve 9)                                    |
| 09 | 23-08-2007       | G.A.H.W. van Hulst, Cimbaalhof 8  |
| 10 | 27-08-2007       | Veilig Verkeer Nederland, afd. Etten-Leur (P.A.M. Rens, Trompetlaan 63)                         |
| 11 | 29-08-2007       | ANWB Mobiteam Etten-Leur (H. Kraan, Waldhoornlaan 116)  |
| 12 | 29-08-2007       | A.P. van den Wijngaart, Europalaan 41; K. van der Veeke, Europalaan 45; F. Staps, Europalaan 47 |
| 13 | 29-08-2007       | Buurtbelang Banakkers (J. van der Velden, Huijgenslaan 1)                                       |
| 14 | 30-08-2007       | P.F. over de Vest, Burchtplein 49   |
| 15 | 31-08-2007       | Wijkvereniging Centrum Oost (F. Lauwerijssen, V. van Goghplein 21)                              |
| 16 | 31-08-2007       | Stookel (F.W. van den Broek, Orgelhof 27a)  |
| 17 | 07-09-2007       | A.C. Verhees, Boutersempark 7, Hoeven   |
| 18 | 10-09-2007       | St. Seniorenraad Etten-Leur (M.F.M. Savenije, Chris Mollaan 5)                                  |

De zienswijzen 17 en 18 zijn na sluiting van de inspraaktermijn ontvangen. Echter, binnen de inspraaktermijn is reeds contact geweest over de indiening ervan.

In het navolgende worden, gerangschikt naar de inhoud van de kadernota, de ontvangen zienswijzen (letterlijk) weergegeven, waarbij het nummer tussen haakjes verwijst naar het nummer in bovenstaand overzicht. VR staat in dit verband voor "Vertel het de Raad". Vervolgens volgt de reactie van het college. Als bijlagen zijn het verslag van de uitwerking van de resultaten van de door het ANWB Mobiteam Etten-Leur gehouden enquête gevoegd, alsmede het door deze organisatie verspreide enquêteformulier.

### 3. Vervolg procedure

Eenieder die zienswijzen heeft ingediend ontvangt, na vaststelling van het inspraakverslag, een afschrift hiervan. Ook degenen die in "Vertel het de raad" een reactie heeft gegeven met betrekking tot parkeren wordt een afschrift van het inspraakverslag toegezonden. Voor zover de zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van de in voorbereiding zijnde kadernota "Parkeren in beweging" worden deze in de nota doorgevoerd.

Daarnaast wordt het inspraakverslag toegezonden aan degenen die uitgenodigd en/of aanwezig zijn geweest bij de aftrapbijeenkomst en zal het voor belangstellenden ter inzage worden gelegd in het Informatiecentrum in het stadskantoor.

Door het Presidium is reeds besloten dat de gemeenteraad op 20 november 2007, voorafgaande aan de commissie Openbaar Gebied, een hoorzitting houdt. Als basis hiervoor dienen het concept van de kadernota "Parkeren in beweging" en het inspraakverslag. Na de hoorzitting geven de raadsfracties het college aan of en op welke onderdelen zij de concept-kadernota aangepast willen zien. Deze wijzigingen, alsmede de reeds uit de inspraak naar voren gekomen aanpassingen, worden doorgevoerd in het definitieve concept.

Definitieve vaststelling van de kadernota wordt op dit moment voorzien in de gemeenteraadsvergadering van 11 februari 2008.

## II. ONTVANGEN ZIENSWIJZEN EN REACTIE COLLEGE

### INLEIDING

#### Zienswijzen

1. In de inleiding wordt de toon gezet. En de toon is naar onze mening goed. Etten-Leur ziet in, dat rijden en parkeren geen doelen op zich zijn, maar noodzakelijk zijn om als samenleving in stand te blijven. Verkeer en vervoer zijn wezenlijke onderdelen van ons zijn. Zonder vervoer staat alles stil, zonder verplaatsing kom je letterlijk nergens. Wie niet te voet gaat heeft altijd een vervoermiddel nodig, of het openbaar vervoer of eigen vervoer. En dat eigen vervoermiddel moet fatsoenlijk geparkeerd kunnen worden. In de basis is de nota dus uit het goede hout gesneden; bij de uitwerking hebben wij hier en daar kanttekeningen geplaatst. (06)
2. Vermelde concept nota is een goed werkstuk, doch geeft op onderdelen aanleiding tot het maken van kritische opmerkingen en het doen van suggesties ter verbetering van aanpak. (18)
3. Verstandig is eerst te onderzoeken en dan een nota te schrijven. Dit voorkomt onnodige revisies. (18)

#### Reactie

Wij onderschrijven het hierboven gestelde. De inspraak is juist bedoeld om eenieder reeds in de voorbereidende fase kennis te laten nemen van de gemeentelijke visie en denkrichting.

### PARKEREN ALGEMEEN

#### Zienswijze

Momenteel zijn er de volgende betalende parkeertijden voor het autoverkeer:

| Zone            | Van                                   | Tot   |
|-----------------|---------------------------------------|---|
| Parkeergarage   | 07.30 / 9.30                          | - 20.30 / 22.00 / 24.00 / 02.00; 24 uur uitrijden |
| Maaiveld        | 09.00 / 11.00                         | - 17.00 / 18.00 / 21.00                           |
| Werknemers      | Opgeven welke tijden er gewerkt wordt |   |
| Trivium         | 1 <sup>e</sup> uur gratis             |   |
| Vergunningzones | 09.00 tot 11.00                       | - van 15.00 tot 17.00 / 18.00 / 21.00             |
| Koopzondag      | 11.00 / 15.00                         | - 17.00   |

Wie nu ook nog de parkeertijden van de verschillende fietsenstallingen uit zijn hoofd kan opnoemen, kan zo bij de VVV gaan werken!

Bovengenoemde tijden zijn onregelmatig, onlogisch en voor bewoners van Etten-Leur onduidelijk, laat staan voor bezoekers van buiten de gemeente. (11)

#### Reactie

In bovenstaand overzicht worden de op dit moment geldende met de wellicht in de toekomst van kracht zijnde regelingen in één schema gecombineerd. Dat dan een onsamenhangend geheel ontstaat is niet meer dan logisch.

Uitgangspunt voor zowel de betaaltijden op maaiveld als in de parkeergarage zijn momenteel de openingstijden van de winkels en deze zijn nu eenmaal niet op elke dag gelijk. De betaaltijden op maaiveld zijn dezelfde als de tijden van het vergunninghoudersparkeren, juist vanwege de overzichtelijkheid. Alle tijden worden bij het inrijden van een betaalzone op bebording en op de parkeermeters aangegeven. Dit is ons inziens voldoende duidelijk.

De aanbevelingen in de kadernota "Parkeren in beweging" zijn gedaan om de behoefte aan parkeergelegenheid en de beschikbare parkeerruimte nog beter op elkaar af te stemmen.

## PARKEERGARAGE “CENTRUM”

### 1. Algemeen

#### Zienswijzen

1. Op de bladzijden 8 t/m 11 wordt gewag gemaakt van de storingsgevoeligheid van parkeerapparatuur van zowel de parkeergarage als de meters in de parkeergebieden. Kosten onderhoud parkeergarage entree-apparaten en video-apparatuur en aanpassing openingstijden worden in deze nota geraamd op € 54.054,--. Deze kosten zouden geen bezwaar dienen te zijn, daar op blz. 55, voorlaatste alinea gewag wordt gemaakt van een batig saldo in 2007 van € 205.633. Dat het berekende batig saldo per definitie naar de algemene middelen zou moeten vloeien, komt ons niet als logisch voor, immers de baten komen voort uit het parkeergedrag dus logischer zou zijn, de infrastructurele kosten ten gevolge van het parkeren te bekostigen uit de baten. Wij adviseren u de behaalde overschotten voortkomende uit de parkeergelden, te gebruiken voor de verbeteringen aan de infrastructuur van de parkeerproblematiek en/of de handhaving van de goedgekeurde voorschriften. (18)
2. In de parkeergarage zijn al enkele auto's bekrast. Er is te weinig toezicht. (VR)

#### Reactie

##### Ad 1.:

Onder de naam “parkeerbelasting” wordt een directe belasting geheven op het parkeren van motorvoertuigen op de in de Parkeerbelastingverordening nader omschreven locaties en tijden. De parkeerbelasting is te karakteriseren als een algemene belasting en is als zodanig een puur fiscale heffing. Belastingen zijn gedwongen bijdragen, waar geen individuele tegenprestatie van de overheid tegenover staat. In het gegeven geval is er dus geen causaal verband tussen de baten uit de Parkeerbelasting en de ten behoeve van het parkeren te maken infrastructurele of andere kosten. De tarieven in de Parkeergarage Centrum voor dagparkeren en abonnementen, alsmede de te ontvangen huurpenningen zijn uitvloeisel van de met de exploitant afgesloten overeenkomsten. Ook hier ligt in principe geen causaal verband met te financieren verbeteringen in de parkeergarage zelf.

##### Ad 2.:

Parkeren in de parkeergarage geschiedt, net als parkeren op maaiveld, op eigen risico. Het feit dat een beheerder aanwezig is, alsmede (een beperkte mate van) cameratoezicht, draagt ertoe bij dat in de parkeergarage minder incidenten plaatsvinden dan op maaiveld, maar uit te sluiten is dit niet.

### 2. Dagparkeren

#### Zienswijzen

1. In de Parkeergarage ‘Centrum’ koopt de parkeerder parkeertijd per half uur. De nota meldt, dat real time-betalen technisch mogelijk is. Ondanks het feit, dat daarvoor onderhandelingen over het contract met EBN nodig zijn, stellen wij voor dit klantvriendelijkere systeem zo snel mogelijk in te voeren. (06)
2. In de nota wordt gewag gemaakt van de storingsgevoeligheid van het betaalsysteem in de garage. Dat men er aandacht voor heeft is goed. Belangrijkste is echter, dat de bezoekers probleemloos van de garage gebruik kunnen maken. (06)
3. Het gebruik van de parkeergarage zou gestimuleerd kunnen worden middels reclameborden met de tarieven (zoals in Breda en Roosendaal). (12)
4. Accoord met de aanbevelingen op pagina 10, maar de openingstijden op zondag verruimen naar 24.00 uur, zeker gelet op de vele activiteiten, die in het weekend en dus ook op zondag plaatsvinden. (15)

#### Reactie

##### Ad 1.:

Het streven is erop gericht om een balans te vinden tussen de hoogte van het parkeertarief en de tijdsperiode dat hiervoor geparkeerd kan/mag worden tegen de achtergrond van de exploitatie van de parkeergarage, alsmede de samenhang van de systemen van garage- en maaiveldparkeren. Zie ook onze reactie onder “Straatparkeren, 2.2 Betaald parkeren”.

##### Ad 2.:

Wij onderschrijven dit uitgangspunt. Echter, zeker op piekmomenten is dit afhankelijk van de snelheid waarmee de toegangs- en betaalapparatuur werkt.



Ad 3.:

Navraag bij de gemeenten Breda en Roosendaal leert dat de parkeertarieven vermeld worden bij de entrees van de diverse parkeergarages- c.q. terreinen, zodat men er kennis van kan nemen voordat men een parkeerticket uitneemt. Wèl maken zowel Breda als Roosendaal gebruik van parkeerverwijzingen langs de openbare weg, waarbij ook het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de diverse parkeergarages c.q. parkeerterreinen wordt aangegeven. In Etten-Leur zijn noch de parkeergarage Centrum, noch de diverse parkeerterreinen op maaiveld momenteel voorzien van registratieapparatuur, waarmee deze gegevens kenbaar gemaakt kunnen worden. Het aanbrengen van dergelijke apparatuur vergt een aanzienlijke investering.

Ad 4.:

In de periode 29 juni 2007 tot en met 30 september 2007 is een proef gehouden met het openstellen van de Parkeergarage Centrum tot 24.00 uur en in de weekenden tot 2.00 uur 's nachts. De resultaten van deze proef worden momenteel geëvalueerd. Afhankelijk hiervan zal worden besloten òf en zo ja op welke wijze een structurele uitbreiding van de openingstijden haar beslag krijgt. In het definitieve concept van de kadernota "Parkeren in beweging" zal dit besluit worden opgenomen.

### **3. Abonnementen en erfpachtplaatsen**

#### Zienswijze

Huurders van een parkeerplaats in de parkeergarage kunnen er met hun badge niet in als de vrije plaatsen vol zijn, terwijl hun gehuurde plaats gewoon leeg is. (VR)

#### Reactie

Wij bestrijden dit. De houder van de speciale toegangsbadge kan 24 uur per dag de Parkeergarage Centrum in. Wel is het zo dat geen speciale toegang voor abonneementhouders voorhanden is, zodat deze in dezelfde wachtrij als de kortparkeerders dienen aan te sluiten. In het verleden is reeds onderzocht of een speciale toegang voor abonneementhouders te realiseren is. Gelet op de noodzakelijke doorstroming in de parkeergarage zelf als bij de toe- en uitgangen, met name op piekmomenten, is geconcludeerd dat een aparte toegang niet mogelijk is.

## STRAATPARKEREN

### A. ALGEMEEN

#### 1. Parkeernormen en parkeerkencijfers

Geen zienswijzen ingediend.

#### 2. Parkeerregulerende maatregelen

##### 2.1. Inleiding

###### Zienswijzen

- Op de tekening van 2007 (bijlage 4 van de nota) is de cirkel van zone 3 veel groter ten opzichte van de tekening uit 2005 (bijlage 3 van de nota). Dus zijn er ineens meer parkeerplaatsen beschikbaar. Bijlage 8 geeft aan welke straten er tot het centrum behoren. Wij vragen ons dan ook af wat de gemeente nu eigenlijk onder het centrum verstaat. Onder parkeren in het centrumgebied wordt door de gemeente een heel groot deel van Etten-Leur omschreven. Er wordt steeds gesproken over een redelijke loopafstand inzake het parkeren. Van het Raadhuisplein naar de Pastoor van Weesstraat is toch echt 1 kilometer (1000 meter) lopen. Dit is meer dan de afstand die in de parkeerverordening 2007 wordt genoemd als een aanvaardbare loopafstand van 100 meter naar een parkeerplaats! Het lijkt er heel sterk op dat de gemeente de zones heeft vergroot om op die manier aan voldoende parkeerplaatsen te kunnen komen voor het winkelhart. Daarbij is men voorbijgegaan aan de overlast die dit in de woonwijken zal geven en aan het feit dat geen mens zulke grote afstanden gaat lopen (zeker niet met zware boodschappentassen) van en naar winkelhart en parkeerplaats. Liever zoekt men een plaatsje daadwerkelijk in de buurt van het winkelhart en niet een halve kilometer of meer er vandaan. Het is dus geen wonder dat de parkeerdruk rondom het winkelhart zo hoog is! In de nota wordt gesproken over 3.024 parkeerplaatsen in het centrumgebied. Dit is inclusief betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren en parkeerschijfzone. Hoeveel woon-, winkel- en kantoorruimte er in dit gedeelte is, wordt niet vermeld. Kortom het juiste aantal parkeerplaatsen voor personeel en winkelpubliek van het winkelhart en de parkeercapaciteit voor de omgeving van het winkelhart is niet duidelijk in beeld gebracht. De parkeerplaatsen van de Grauwe Polder, genoemd op pagina 29 van de kadernota, horen helemaal niet thuis bij de opstelling van het aantal parkeerplaatsen in het centrumgebied. Dit geldt tevens voor de meeste straten van Centrum Oost, Centrum West en Banakkers, die genoemd worden in bijlage 8 (parkeercapaciteit). Het betreft hier een groot aantal vergunningplaatsen en die staan helemaal niet ter beschikking van winkelpersoneel en/of winkelend publiek van het winkelhart! Wij vragen ons af of het aantal parkeerplaatsen voor het winkelhart wel voldoende is. In de berekening staat ook dat er 1565 nieuwe parkeerplaatsen zijn bijgekomen. Maar hoeveel er zijn verdwenen wordt niet vermeld. De parkeerplaatsen bij de Slotlaan, Bijvang en nabij het zwembad (driehoek Rode Poort) worden geteld als nieuwe plaatsen, maar hier waren al parkeerplekken vóór de bouw van het nieuwe centrum. Ook het aantal parkeerplaatsen dat is verdwenen waar nu de wijk Bogaard staat, wordt niet genoemd. Verder gebruikt men in de nota op bladzijde 28 als berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen de norm op grond van de provinciale handleiding mobiliteit, terwijl er voorheen geschreven staat dat de norm van het CROW 2005 gebruikt zou worden. Deze normen zijn hoger dan de door de gemeente gehanteerde normen! Op deze manier kan je jezelf natuurlijk rijk rekenen aan parkeerplaatsen. Wat is de reden dat de gemeente voorstelt om de omliggende wijken te gebruiken als gratis uitwijkmogelijkheid? Waarom wil de gemeente auto's van niet-bewoners in deze wijken laten parkeren? Dit vinden we erg onlogisch als je de tweede alinea van pag. 34 hebt gelezen. Daar staat dat in oudere woonwijken al veel parkeerdruk is, omdat deze wijken met lagere parkeernormen zijn aangelegd dan nieuwe. Daarom vragen we u ook met klem om af te zien van het gratis parkeren van 11 tot 15 uur in deze wijken! (11)
- Wij vinden in bijlage 4 de groene cirkel wel erg groot. Een onlangs gehouden enquête wees anders uit. (15).

###### Reactie

Bijlage 3 is de vigerende kaart, behorende bij het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan en de Parkeerbelastingverordening en is vastgesteld door de gemeenteraad. Deze geeft de gebieden aan

waarbinnen parkeerregulerende maatregelen van kracht zijn c.q. redelijkerwijs kunnen worden. Voor wat betreft betaald parkeren zijn de diverse tariefzones gedefinieerd. Ons college heeft binnen deze marges de vrijheid om, als de noodzaak en draagvlak aantoonbaar zijn, voor specifiek aan te wijzen gebieden of straten parkeerregulerende maatregelen te nemen. Dit zou dan kunnen zijn invoeren c.q. uitbreiden van het betaald parkeergebied, maar ook andere maatregelen als vergunninghoudersgebieden of parkeerschijfzones. Gelet op de aanbevelingen in de kadernota "Parkeren in beweging" is het noodzakelijk dat de door de gemeenteraad aan te wijzen zones verruimd worden.

Gelet op een aantal centrumvoorzieningen, zoals het winkelhart, De Nobelaer en het NS-station en de daarbij behorende parkeerbehoefte is het logisch het centrumgebied ruim te definiëren. Uit alle in bijlage 8 genoemde straten zijn signalen van parkeerdruk c.q. parkeeroverlast ontvangen, veroorzaakt door één of meer van de bovengenoemde voorzieningen. Deze signalen zijn onderzocht. Onderdeel hiervan was een inventarisatie van het aanwezige aantal openbare parkeerplaatsen. De uitkomsten hiervan zijn het overzicht van bijlage 8.

Voor het Centrumplan, een afgebakende inbreidingslocatie in het centrumgebied, is in 1999 een bestemmingsplan vastgesteld. De in de kadernota genoemde parkeernormen zijn specifiek voor dit bestemmingsplan en gaan uit van een differentiatie in bewoners, kantoren, winkels, bezoekers en werknemers. In het bestemmingsplan Centrumplan is deze totale parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie voor zowel winkelend publiek, werknemers als nieuwe bewoners berekend op ruim 2000 parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Na aftrek van het aantal parkeerplaatsen dat zal reesteren en op redelijke loopafstand is gelegen, circa 450 parkeerplaatsen, dienen tenminste 1.500 nieuwe parkeerplaatsen te worden opgenomen. In het plan wordt ervan uitgegaan ongeveer 1.000 van de benodigde parkeerplaatsen ondergronds te realiseren. De rest komt op maaiveld: aan de Roosendaalseweg, op de hoek Rode Poort-Fred. van Eedenstraat en in het plangebied Bogaard (Slotlaan/Bijvang/Hof van den Houte). Daarnaast zijn bij diverse appartementencomplexen ook eigen, soms deels overdekte, parkeergelegenheden gerealiseerd.

Onder het begrip redelijke loopafstand wordt de loopafstand tussen geparkeerde auto en bestemming van de automobilist verstaan. Dit kan dus zijn die van een bewoner, maar ook van een werknemer, winkelend publiek, een treinreiziger of schouwburgbezoeker. Afhankelijk van de groep verschilt de redelijke geachte loopafstand. Wij zijn ons ervan bewust dat iedereen er uiteraard naar zal streven om de auto zo dicht mogelijk bij de bestemming te parkeren, ongeacht wat de overheid een redelijke loopafstand acht. Dit is juist de reden dat parkeerregulerende maatregelen soms noodzakelijk zijn om de, in principe openbare en dus door iedereen te gebruiken parkeermogelijkheden toch te waarborgen voor specifieke groepen, zoals de bewoners. Onder 2.3 wordt specifiek ingegaan op de aanbevolen "dalurenregeling".

## **2.2. Betaald parkeren**

### Zienswijzen

1. Wij stellen voor om het klantvriendelijkere systeem van real-time betalen in de buitenlucht zo snel mogelijk in te voeren. (06)
2. De parkeerplaatsen bij Rode Poort en Nobelaer zouden beter bezet kunnen worden, door daar de regeling met de vrije tijden toe te passen. (12)
3. Wij ondersteunen de aanbeveling de parkeerduurbeperking tot maximaal twee uur alleen in stand te laten voor de specifieke gebieden, genoemd op pag. 17, alsmede voor het gedeelte van de Bisschopsmolenstraat tussen Voorvang en Ronde Rode Poort/Beiaard en los te laten voor de overige parkeerterreinen aan de Rode Poort en voor het gebied Bogaard. (13)
4. Wij adviseren u om bij vermelding van parkeertijden het systeem van "Timesharing" te hanteren. Dus niet met kwartieren, halve- en hele uren te rekenen, doch met minuten. Dit geeft namelijk een veel zuiverder beeld van de tijdsoverschrijdingen dus ook een strakker beeld van de gedraging (Wet Mulder) of overtreding (Strafrecht). (18)

### Reactie

Ad 1. en 4.:

Zoals in onze reactie onder "Parkeergarage Centrum" reeds is verwoord is het streven erop gericht om een balans te vinden tussen de hoogte van het parkeertarief en de tijdsperiode dat hiervoor geparkeerd kan/mag worden tegen de achtergrond van de samenhang van de systemen van garage- en maaiveldparkeren alsmede de exploitatie van de parkeergarage. Met betrekking tot het maaiveldparkeren is een specifiek aspect dat vooraf betaald dient te worden (en dus vooraf de benodigde tijd ingeschat

dient te worden) en dat momenteel de tijdsperioden afhankelijk zijn van de muntinworp. Uiteraard vergroot de invoer van elektronische betaalwijzen de betaalmogelijkheden.

Ad 2.:

Uiteraard zullen parkeerterreinen, die zo dicht bij het centrum zijn gelegen, beter bezet zijn als deze (gedeeltelijk) gratis zijn. Gelet op de functies van beide terreinen wordt dit niet voorgestaan. Met betrekking tot het parkeerterrein aan de Rode Poort geldt daarbij dat het zo dicht bij de parkeergarage is gelegen dat het (gedeeltelijk) gratis maken indruist tegen het streven om het gebruik van de garage te bevorderen.

Ad 3.:

Voor kennisgeving aangenomen.

### **2.3. Vergunninghoudersparkeren**

#### Zienswijzen

1. Op pagina 24 wordt bij Aanbevelingen onder punt 2 (leegstaande vergunninghoudersplaatsen in dagsituatie) een voorstel gedaan om gedurende de tijd tussen 11.00 uur en 15.00 uur niet vergunninghouders vrij te laten parkeren door middel van het aanpassen (terugbrengen) van de tijden waarin parkeren uitsluitend voor vergunninghouders is. Ik maak hier ernstig bezwaar tegen en geef u onderstaand mijn motivatie.
 

Ten eerste. Ik citeer de nota: "De kans dat dit winkelend publiek betreft wordt gering verondersteld, aangezien vanaf een bepaald moment in de middag het vergunninghoudersparkeren weer van kracht is....". Deze veronderstelling is juist als het winkelpersoneel zou betreffen maar uit ervaring kan ik u verzekeren dat in het verleden het winkelend publiek vanuit de westelijke richting (St. Willebrord, Sprundel, Rucphen etc.) de Bazuinlaan en aangrenzende hofjes opzoekt om gratis te parkeren.

Ten tweede. Als de tijden worden aangepast zullen de bewoners die 's morgens naar het werk vertrekken en tegen de avond thuis komen daar op de werkdagen geen last van hebben. Maar... deeltijdwerkers, mensen met onregelmatige diensten, mensen die van huis uit werken en de auto tussendoor nodig hebben, niet werkenden, bezoekers van bewoners worden in de "vrij gestelde uren" geconfronteerd dat ondanks een mooie en prijzige vergunning gezocht moet worden naar een parkeerplek. De zaterdagen zullen hierbij het allergrootste probleem veroorzaken. Dan is iedereen (ook zij die op werkdagen overdag werken) thuis, dan hoeft je met de auto echt niet weg te gaan want na terugkomst voor 15.00 uur kun je de auto (met parkeervergunning) op betaald parkeren gaan zetten of overlast gaan veroorzaken in het deel waar geen parkeervergunningen nodig zijn. Dit probleem gaat zich absoluut afspelen in de hoek Cimbaalhof-Bazuinlaan-Waldhoornlaan nabij het Schoolstraatje. Deze hoek was vroeger al een geliefde plek en zal het weer gaan worden!

Ten derde. Het voorstel is m.i. ook in strijd met enkele op pagina 2 van de Kadernota Parkeren in beweging genoemde kernwoorden: "Leefbaar, verkeersveilig, gebruiksvriendelijk".

Leefbaar. Sinds de invoering van het vergunninghoudersparkeren is het in dit deel van onze wijk weer leefbaar geworden. Dat gaat weer teruggedraaid worden zodra er weer auto's gaan zoeken naar de gratis parkeerplaats en reken erop dat gebeurd weer, immers we zijn Nederlanders! De wijk moet een leefbare woonwijk blijven en geen parkeerplaats voor de klanten van onze winkeliers, daar is een prima parkeergarage voor aanwezig. Ook als gemeente het milieu serieus neemt dan moeten we ook vanuit milieu oogpunt het onnodige verkeer uit de woonomgeving weren.

Verkeersveilig. In het verleden was overdag vaak een gaan en komen van auto's op de hofjes, steeds op zoek naar een parkeerplek. We zien dat in de buurt er steeds meer jonge gezinnen met kleine kinderen komen te wonen, kinderen die vaak op deze hofjes achter de woningen spelen. Sinds er de vergunningen zijn kan dit weer veilig. Daar zou nu weer een einde aan komen.

Gebruiksvriendelijk. Het heeft een hele tijd geduurd voordat automobilisten vertrouwd waren met het vergunninghoudersstelsel in de wijk. Het was en is voor velen nog steeds "ondoorzichtig". Door nu weer te gaan veranderen wordt het voor de automobilist zeker niet duidelijker. (09)
2. Nu heeft de gemeente het voorstel om elke dag in de vergunninghoudersgebieden een gratis parkeerplaats beschikbaar te stellen tussen 11.00 uur en 15.00 uur. In de praktijk is al bewezen dat men voor een gratis parkeerplaats zelfs enkele minuten wil lopen. Dan kan je wel invullen wat er gebeurt als deze beschikbaar zijn net naast het winkelhart. Door het wijzigen van de tijden in het vergunninghoudersgebied ontstaat er absoluut een run op deze parkeerplaatsen. Tevens heeft de gemeente per 1 juli 2007 goedkeuring gegeven aan het feit dat bewoners in het vergunninghoudersgebied met een eigen parkeergelegenheid nu ook een vergunning kunnen ontvangen. Het is inderdaad het geval dat van maandag tot vrijdag de straten in de Grauwe Polder

met een vergunninghoudersgebied niet erg druk bezet is met auto's. Wij hebben dit vanaf het begin ook gemeld dat het zal gaan gebeuren. Het neemt echter niet weg dat wij als bewoners van dit gebied wel ongevraagd moeten betalen voor deze "vrijheid". Tevens zetten wij vraagtekens bij de reden dat dit alleen in het vergunninghoudersgebied moet plaatsvinden. Als de kadernota aangeeft dat de bezoekersvergunning niet veranderd kan worden in verband met de parkeerdruk in de vergunninghoudergebieden, wat is dan de reden dat de ruimte wel gratis beschikbaar gesteld kan worden voor het winkelend publiek?

De bewoners met een parkeervergunning in de Grauwe Polder zijn niet blij met het nieuwe voorstel. Om hier zeker van te zijn hebben we een kleine enquête onder de inwoners van het parkeervergunninggebied in de Grauwe Polder gehouden. (*enquêteresultaten en uitwerking ervan zijn als bijlage bij dit verslag gevoegd*). Men was in de gelegenheid gesteld de antwoorden met commentaar te voorzien. Dat hebben we geweten, ruim 90% van de formulieren was beschreven met opmerkingen, voorstellen en klachten. De uitslag en reacties waren nog heftiger en ernstiger dan we hadden verwacht. Met name de vraag aan bewoners wat men vindt van de voorstellen van de gemeente, heeft bij de bewoners een stroom van reacties opgeleverd. In de kadernota "parkeren in beweging" staat op pag. 17 dat zone 2 niet volledig benut wordt. Wat is dan de reden om in de vergunninghoudergebieden gratis parkeercapaciteit te creëren? Terwijl op pagina 28 toch duidelijk staat dat er wordt gestreefd naar het verminderen van de overlast in de woonomgeving. De gemeente zegt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn, wat is dan de reden dat er bij ons in de wijk gratis geparkeerd moet kunnen worden? Je kan er gif op innemen dat binnen de kortste keren de gehele straat weer vol staat. Gratis parkeren is en blijft werken als een magneet op een naar een parkeerplaats zoekende automobilist. Op zaterdagen kunnen de bewoners "hun betaalde" parkeerplaatsen wel op hun buik schrijven als de 11-15-regeling gaat gelden, want deze zijn dan allemaal bezet door winkelend publiek. En dan hebben we het nog niet eens over de koopzondag. De aanvangstijd van het betaald parkeren is verzet van 09.00 naar 11.00 uur. Dat betekent dat je op koopzondag in het vergunninghoudersgebied gratis kunt parkeren tot 15.00 uur. Immers het is gratis van 11.00 uur tot 15.00 uur, dan blijft alleen nog een verbod over van 15.00 uur tot 17.00 uur. Dit is voor de vergunninghouders in onze gemeente een niet te accepteren situatie. (11)

3. Wij maken bezwaar omdat het is te verwachten dat de plaatsen in de vrije uren snel worden bezet en wij onze eigen auto elders moeten parkeren. Deze situatie komt nu ook vaak voor maar zal zeker aanzienlijk verslechteren. Momenteel nemen fout-parkeerders bewust enig risico bekeurd te worden, omdat de pakkans gering is. In de voorgestelde wijzigingen wordt de pakkans nog kleiner. Ten gevolge van het opleveren van de appartementen aan de Valpoort zal de parkeerdruk op onze straat nog verder toenemen. Een klein deel van de bewoners van de Europalaan, die 's-morgens naar het werk vertrekken en tegen de avond thuis komen, zullen daar geen last van hebben. Echter deeltijdwerkers, mensen met onregelmatige diensten en de vele oudere bewoners in onze straat, die de auto tussendoor nodig hebben, zullen in het voorstel genoemde vrije uren geen parkeerplaats vinden. Met name op zaterdagen zal dit een groot probleem worden. Wij stellen voor de huidige parkeerregeling in de Europalaan niet te wijzigen. (12)
4. De aanbeveling om het vergunninghoudersparkeerbeleid tot bepaalde tijdsdelen te beperken lijkt ons erg verwarrend en vraagt om extra controle. Ons voorstel is het invoeren van betaald parkeren met vrijstelling voor de bewoners tegen een gereduceerd tarief; een oplossing, die ook nog parkeergelden oplevert. Voor bezoekers zou het invoeren van dag-kraskaarten (zoals in de gemeente Oosterhout) een oplossing kunnen zijn. (13)
5. Blz 22 tweede alinea. Hier gaat het over werknemersparkeervergunningen versus vergunninghoudersgebieden. Het beginsel van billijkheid en redelijkheid staat hier onzes inziens onder druk. De kosten van een bewonersvergunning zijn duidelijk. Ook de vergunning voor bezoekers is helder. Aan een werknemersparkeervergunning kunnen nadere eisen worden gesteld, namelijk de volgende: Indien een werknemer binnen de 10 kilometer van de werkplek woont, dient er geen vergunning te worden afgegeven, tenzij het hier een invalide werknemer betreft. De parkeervoorschriften voor deze categorie kunnen dan worden toegepast. (18)
6. Blz. 25, 2<sup>e</sup> alinea. Hier wordt een aanbeveling gedaan met betrekking tot parkeren in de vergunninghoudersgebieden. Ons lijkt het zinniger een maximale parkeertijd vast te stellen voor anderen dan vergunninghouders, aan te geven door middel van een parkeerschijf. Als maximum tijd zou dan 15 minuten een redelijk alternatief zijn. Op blz. 25 wordt ook gewag gemaakt van voorwaarden verboden aan een bezoekersvergunning. De maximum parkeertijd van een bezoeker is daar vastgesteld op 5 uren. In het "Besluit Administratieve Bepalingen betreffende het Wegverkeer" is

duidelijk gesteld dat er geen bepalingen worden vastgesteld als de naleving hiervan niet kan worden verzekerd door handhaving c.q. controle. (18)

7. Tenslotte en zeker niet onbelangrijk, dienen er in de Parkeerverordening bepalingen te worden opgenomen ter bescherming van de parkeerders belast met de uitvoering van sociale dienstverlening zoals de maaltijdsdienst, verlening medische- en huishoudelijke hulp. Te denken valt aan een ontheffing voor een afgebakende tijd en/of een doelgroepenontheffing. (18)

### Reactie

Ad 1. t/m 6.:

De aanbeveling om tijdens de “daluren” het vergunninghoudersparkeren op te heffen is ingegeven door opmerkingen van bewoners dat het toch zonde is om al die dan beschikbare parkeercapaciteit ongebruikt te laten terwijl elders in de wijk, waar geen parkeerregulerende maatregelen zijn getroffen, de parkeerdruk onaanvaardbaar hoog is. De in de zienswijzen aangegeven argumenten hebben ons doen besluiten af te zien van de “dalurenregeling”. In de in het vervolg op de kadernota te maken uitwerkingsplannen zal bezien worden op welke wijze de parkeerbehoefte van de diverse doelgroepen c.q. de parkeerdruk -binnen de geformuleerde randvoorwaarden- beter kan worden verdeeld over de beschikbare parkeercapaciteit. De in de diverse zienswijzen gedane suggesties zullen hierbij overwogen worden.

In afwijking van het gestelde in zienswijze 6. zijn wij van mening dat de beschikbare controlecapaciteit voldoende is om aan het gestelde in het BABW te voldoen.

Ad 7.:

In de Parkeerverordening is voorzien in vergunningsmogelijkheden voor de bedoelde doelgroepen.

### **2.4. Parkeerschijfzones**

Geen zienswijzen ingediend.

### **2.5. Parkeerverboden**

Geen zienswijzen ingediend.

## **B. PARKEREN GEBIEDSGEWIJS**

### **1. Centrumgebied (Winkelhart e.o.)**

#### Zienswijzen

1. Wij wonen in het complex Burchtplein (oneven nummer), Valpoort (even nummers) kortweg gezegd het complex boven Albert Heijn. Wij zijn toentertijd door de woonstichting WSG geselecteerd op leeftijd boven 55 jaar, met alle gebreken die daarbij horen, om hier te mogen komen wonen. Omdat veel bewoners zelf geen auto hebben, of i.v.m. hun gezondheid geen auto meer kunnen rijden, zijn zij aangewezen op openbaar vervoer of op vervoer door taxi, familie, vrienden of kennissen. Om dit te kunnen doen, en de loopafstand niet te groot te maken, parkeerde bestuurders hun auto op de busbaan, die rond de ingang van de ondergrondse garage gesitueerd is. In het verleden zijn bekeuringen uitgedeeld aan bestuurders die hun auto daar voor heel even parkeerde. Zij moeten namelijk de bewoners soms voor de veiligheid even van boven ophalen en later weer naar boven begeleiden, vooral als het laat in de avond is. Daarom bestaat er een dringende behoefte aan een in/uitstapplaats voor de bewoners die opgehaald of thuisgebracht worden door familie of vrienden met een stoptijd van max. een half uur. Dit zou kunnen door de stopplaats die nu alleen bestemd is voor taxi's, en het alleen in en uit laten stappen voor passagiers (aangegeven met een bord) ook geschikt te maken voor de bewoners van beide appartementencomplexen. Dit b.v. door er een plaats van te maken zoals in een blauwe parkeerzone, met een maximale stoptijd van een half uur, zodat men middels een parkeerschijf aan kan geven hoelang men er staat. Het ophalen en thuisbrengen is eigenlijk ook taxiwerk. (05)
2. Wij als bewoners van dit complex (*Burchtplein/Valpoort*) hebben geen keuze om onze auto ergens anders te parkeren dan in de ondergrondse parkeergarage. Alle andere mogelijkheden zijn te ver weg, of alleen bestemd voor mensen met een parkeervergunning. Hierbij gelet op de mobiliteit van veel bewoners. Deze parkeervergunning voor bewoners kost voor het eerste voertuig 32 euro per jaar, terwijl wij noodgedwongen 268,75 euro per kwartaal moeten betalen, zijnde 1075,00 euro per jaar. Ik begrijp wel dat voor dit bedrag onze auto's droog staan, en bewaakt worden door EBN, maar

het verschil wel erg groot. Een mogelijkheid zou zijn om een vergunning te verlenen voor bewoners van deze complexen tegen een gereduceerd tarief. (05)

3. Mede namens de bewoners van de senioren-apartementen Burchtplein en Valpoort, met meer dan een honderdtal inwoners, maak ik ernstig bezwaar tegen het verbod voor ons, bewoners, om met een particuliere auto, stil te staan/enige tijd te parkeren, in de omgeving van het busstation Etten-Leur. REDEN: Het moet toch mogelijk zijn dat de afhalers/thuisbrengers van de bewoners van deze appartementen, hun familieleden-senioren, even (10 tot 15 minuten) persoonlijk van/naar hun appartementen kunnen begeleiden? De meesten zijn slecht ter been en gehandicapt. Hierdoor wordt toch geen bus in zijn bewegingen belemmerd!! Wij verzoeken u derhalve om ons een beperkte parkeervergunning te verlenen van bijvoorbeeld 15 min. In de nabijheid van de toegangen/liften van de appartementen. (07)
4. Wij bewoners van bovengenoemde senioren-apartementen (*Burchtplein/Valpoort*), die nog in het bezit zijn van een auto, kunnen nergens in de nabije omgeving een parkeervergunning aanvragen. Wij zijn hierdoor wel gedwongen om onze auto in de dure ondergrondse garage te parkeren voor € 1.075,= per jaar. Wij verzoeken het college te willen bevorderen dat wij tegen een gereduceerd parkeertarief onze auto in de parkeergarage mogen stallen. (07)
5. Naar aanleiding van wat er reeds gepubliceerd is de plaatselijke media, inzake het parkeerbeleid van de Gemeente Etten-Leur, zou ik als bewoner van uw centrum het volgende willen opmerken. De definitie centrumbewoner in Etten-Leur zou publiekelijk kenbaar gemaakt dienen te worden, zodat er geen onderscheid meer gemaakt wordt t.a.v. het parkeren in het centrum. Het verschil van toewijzen van parkeerplaatsen zou dan overbodig worden, omdat er dan geen verplichting meer is om in aangewezen straten, pleinen en parkeergarage voertuigen te parkeren. Derhalve zou er dan op verschillende plaatsen "rust" kunnen komen in de betreffende wijken over het plaatsen van voertuigen op de daarvoor aangewezen plaatsen. Bewoners dienen dan ook dezelfde rechten te verkrijgen als medewerkers van bedrijven in het winkelcentrum, waarvoor nu een speciale regeling is getroffen. Bijkomend voordeel voor de bewoners zou kunnen zijn, dat er minder beschadigde auto's aangetroffen worden. Buiten de parkeergarage zou de politie een goede controle kunnen uitoefenen, aangezien er een twistpunt is ontstaan over de beveiliging in de garage, welke ons inziens tekort schiet. Ondergetekende, namens belanghebbenden van het complex Burchtplein/Valpoort hopen, dat de definitie van centrumbewoner goed omschreven gaat worden, waardoor alle centrumbewoners dezelfde rechten verkrijgen. (14)
6. Zoals ook in de nota wordt opgemerkt, zal het nieuwe Knooppunt consequenties hebben voor de verkeers- en parkeervoorzieningen in onze wijk (*Banackers*) met name voor het aangrenzende gebied en zal na een periode van ervaring de nodige aanpassingen vergen. Een aantal nu te nemen maatregelen zal mogelijk maar van tijdelijke aard zijn! (13)
7. Automobilisten die even een boodschap gaan doen parkeren op het terrein van de bushaltes. (VR)

### Reactie

Ad 1., 3. en 7.:

Gelet op de veiligheid en overzichtelijkheid van het busstation aan het Valpoort, zowel voor de vervoersorganisaties als voor de passagiers, staan wij alleen lijnbussen en (deel)taxi's toe hiervan gebruik te maken. Om tegemoet te komen aan de behoefte aan een opstelplaats voor "halers en brengers", zowel ten behoeve van het busstation als voor de bewoners is aan de zijkant van appartementencomplex Vincent een opstelplaats gerealiseerd voor het in en uit laten stappen van passagiers. Deze opstelplaats ligt ons inziens op redelijke loopafstand van de entrees aan het Valpoort van appartementencomplex Vincent en Valpoort/Burchtplein. Ten behoeve van de entree aan het Burchtplein van het appartementencomplex Valpoort/Burchtplein kan gebruik gemaakt worden van Hof van den Houte en/of Bogaard. Daar zijn op redelijke loopafstand parkeervakken aanwezig. Ons is bekend dat de geslotenverklaring van het busstation door sommige bestuurders wordt genegeerd. Als de toezichthouders dit constateren wordt hiertegen steevast verbaliserend opgetreden.

Ad 2., 4. en 5.:

In het bestemmingsplan Centrumplan, zoals dat in 1999 is vastgesteld door de gemeenteraad, zijn onder andere de uitgangspunten en normen met betrekking tot het parkeren vastgesteld. Vanuit de vastgestelde parkeerbilans is er uitdrukkelijk van uitgegaan dat alle (toekomstige) bewoners in de diverse complexen voor het parkeren aangewezen zijn op de Parkeergarage Centrum of de specifieke, bij het complex behorende parkeerplaatsen die gerealiseerd zijn onder of nabij sommige complexen. Het vorenstaande is ook medegedeeld aan de verschillende verhuurders en makelaars, tevens als informatie aan de (toekomstige) huurders resp. kopers.

De appartementen in het complex Burchtplein/Valpoort zijn niet specifiek gebouwd als seniorencomplex, al zijn ze er wel voor geschikt. De verhuur heeft pas plaatsgevonden toen het Centrumplan al grotendeels gerealiseerd was. De (toekomstige) bewoners wisten, danwel hadden bij het aangaan van de huurovereenkomst kunnen weten dat zij voor het parkeren van hun auto aangewezen zouden zijn op de parkeergarage Centrum en de voor de garage vastgestelde abonnementstarieven. Deze feiten zouden daarom betrokken moeten worden bij de overwegingen om al dan niet een appartement in het centrum te huren, net zoals de hoogte van de servicekosten dit is.

De kosten voor een parkeerplaats in een gebouwde voorziening zijn niet vergelijkbaar met een parkeerplaats op maaiveld.

In geval van parkeerregulerende maatregelen wordt, juist om de schaarse parkeerplaatsen op een billijke manier te verdelen, gebruik gemaakt van te onderscheiden gebieden. In dit gebied kan een vergunninghouder een plaats vinden. Er worden ook niet méér bewoners- en zakelijke vergunningen uitgegeven dan er parkeerplaatsen voorhanden zijn.

Ad 6.:

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Het parkeervraagstuk rondom het SCEK ("De nieuwe Nobelaer") heeft uiteraard alle relatie met de in de kadernota "Parkeren in beweging" te formuleren kaders, maar volgt de eigen procedure van inspraak en besluitvorming.

## 2. Wijkwinkelcentra

### Zienswijzen

1. Parkeerschijfzones op de Van Bergenplein en Kerkwerve lossen de problemen niet op. Met betaald parkeren en met de gepaste prijsmechanisme kan de parkeerdruk opgelost worden. Deze maatregel is op het Van Bergenplein en Kerkwerve hard nodig. De tijdelijke (einddatum niet bekend) extra parkeerplaatsen op de Van Bergenplein is dan ook niet meer nodig. Dit was besloten op 31 mei 2005 zonder toetsing aan de geldende parkeernormen en zonder inspraak van de gemeenschap, maar wel in overleg met de WINO die niets aan de kosten van de parkeerplaatsen bijdraagt. Om het ruim, rustig, groen en dorps op de Van Bergenplein te laten weerkeren moet het aantal parkeerplaatsen conform bestemmingsplan naar 58 teruggebracht worden, en de weggehaalde bomen herplant worden. Met een programma-akkoord 2006-2010 met uitgangspunt dat geen betaald parkeren wordt uitgevoerd, kunnen wij niet verder. (02)
2. Onze winkeliersvereniging staat achter de aanbeveling om op het grote plein van de Kerkwerve, alsmede voor het parkeerterrein vooraan de A.M. de Jongstraat een parkeerschijfzone in te stellen met een parkeerduurbeperking van 2 uur alsmede in een aantal straten rond de Kerkwerve een vergunninghoudersregeling in te voeren. Wij zijn wel van mening dat de noodzaak tot een ingreep met de week urgenter word, daar steeds meer personeel vanuit het winkelcentrum op de Kerkwerve komt parkeren. Daarom willen wij graag van u vernemen op welke termijn tot feitelijke invoering kan worden overgegaan. Dit aangezien de definitieve besluitvorming staat gepland voor de raadsvergadering van 17 december 2007 terwijl de parkeerdruk in verband met feestdagen de laatste maanden van het jaar aanzienlijk is. (08)
3. Wij zijn blij met de aanbeveling het parkeerterrein aan de Kerkwerve aan te wijzen als parkeerschijfzone, waardoor langparkeerders niet langer meer parkeerplaatsen onnodig lang bezetten (Een oude wens gaat eindelijk in vervulling!!). Wij zouden de parkeerschijfzone behalve met het parkeerterreintje aan het begin van de A.M. de Jongstraat (10 plaatsen) echter ook graag uitgebreid zien met het parkeerterreintje aan het begin van de Nieuwe Kerkstraat (10 plaatsen). Voor langparkeerders blijven dan beschikbaar het parkeerterrein achter de Markenlanden (11 plaatsen) en het parkeerterrein aan de Frederik van Eedenstraat tegenover de Brugklas (13 plaatsen). Pas nadat uitvoering van deze plannen enige tijd ervaring is opgedaan kan dan zo nodig onderzocht worden of er behoefte bestaat aan het invoeren van parkeervergunningenbeleid in de aanliggende straten. (13)
4. Blz. 31. Het parkeren in wijkwinkelcentra. Aan het Van Bergenplein en de Kerkwerve is voldoende aandacht besteed. Naar onze mening zou er ook een blauwe zone kunnen worden ingesteld rond de Trompetlaan (Lidl), het Schoonhout (JB) en de Concordialaan (Laurus). (18)

### Reactie

Ad 1.:

Het programma-akkoord 2006-2010 is een document waarin de gemeenteraad, als gekozen volksvertegenwoordigers, de richting en speerpunten voor de huidige raadsperiode neergelegd heeft. Het is dus voor ons college, als uitvoerend orgaan, een richtinggevend document.



Wij bestrijden dat alleen betaald parkeren de parkeerdruk oplost. Alle parkeerregulerende maatregelen kennen voor- en nadelen. Onze ervaring is dat met het invoeren van betaald parkeren een deel van de parkeerders uitwijkt naar de (gratis) parkeerplaatsen in de woonwijk, met alle parkeeroverlast voor de bewoners van dien. Bij parkeerschijfzones gebeurt dit veel minder en zullen alleen de langparkeerders uit gaan wijken. Voor de kortdurende parkeerbehoefte is een parkeerschijfzone wel degelijk een goede, goedkope oplossing om deze te reguleren.

In het kader van de discussie over de uitbreiding van het winkelcentrum aan het Van Bergenplein heeft een studie plaatsgevonden naar het benodigde aantal parkeerplaatsen. De uitkomsten van de studie zijn als uitgangspunt gehanteerd bij de thans in ontwikkeling zijnde nieuwbouwplannen. Het huidige aantal parkeerplaatsen op het Van Bergenplein zal voorshands nodig zijn om de parkeerdruk op te kunnen vangen. Dat geldt zeer zeker voor de periode dat de nieuwbouwactiviteiten nog niet zijn afgerond en daarmee de aanleg van extra parkeerplaatsen nog niet is gerealiseerd. Of op termijn het aantal parkeerplaatsen op het plein kan worden teruggebracht, is afhankelijk van de kans dat op andere locaties in het centrum ruimte kan worden benut voor het parkeren. Hierover zijn wij in overleg met de eigenaren van (braakliggende) gronden aan de randen van het winkelgebied. Ofschoon de betrokken eigenaren niet onwelwillend staan tegenover het gebruik van hun gronden voor bijvoorbeeld parkeren door bewoners of personeel, zijn er nog geen concrete afspraken gemaakt. De inzet is om 2008 wel afspraken te kunnen maken. Wij verwachten ook dat de parkeervoorzieningen nabij het nieuwe Turfschip en de school in de wijk Schoenmakershoek tijdens de drukste uren kunnen worden benut door het winkelend publiek. Het is dus pas op termijn mogelijk een beslissing te nemen over de mogelijkheden om het aantal parkeerplaatsen op het Van Bergenplein terug te brengen.

Ad 2. en 3.:

Wij zijn ons ervan bewust dat de parkeerdruk op de Kerkwerve hoog is. Dit is ook gebleken uit het eind 2006 uitgevoerde parkeerdrukonderzoek. Het invoeren van parkeerregulerende maatregelen op de Kerkwerve zal de reeds bestaande parkeerdruk in de omliggende straten echter direct negatief beïnvloeden. Het is daarom zaak hierin weloverwogen en zorgvuldig te handelen, waarbij ons inziens alle betrokken partijen, dus zowel winkeliers als bewoners, maar ook instanties als basisschool De Vier Heemskinderen, De Markenlanden en de Mariaparochie (de Heilig Hartkerk) betrokken dienen te worden. Dit zal daarom enige tijd kosten. Zoals het er nu naar uitziet, wordt de kadernota in de raadsvergadering van februari 2008 vastgesteld. In de loop van 2008 zal dan de uitwerking kunnen volgen.

Gelet op de samenhang van de parkeerdruk op de Kerkwerve en de omliggende straten is de suggestie ad 3. om eerst de maatregelen op het plein en directe omgeving in te voeren en in tweede instantie in de omliggende straten daarom geen reële optie. De suggestie om de parkeerplaatsen vóór de pastorie te betrekken bij de parkeerregulerende maatregelen wordt meegenomen in het totale actieplan voor Kerkwerve en omgeving.

Ad 4.:

Wij zijn van mening dat, zolang de parkeerdruk beheersbaar is, géén parkeerregulerende maatregelen nodig zijn. Het is ons bekend dat de parkeerterreinen bij de supermarkten aan de Trompetlaan en Schoonhout intensief gebruikt worden, maar tot op heden is de parkeerdruk zodanig dat er geen noodzaak bestaat tot het nemen van (extra) parkeerregulerende maatregelen. De parkeerplaatsen aan de Concordialaan zijn voor het huidige winkelbestand aan de Concordialaan ook voldoende.

### **3. Omgeving NS-station**

#### Zienswijzen

1. M.b.t. de parkeeroverlast in straten in de directe omgeving van het n.s.station worden weer geen maatregelen voorgesteld. Bewoners zullen nog steeds niet in de nabijheid van hun woning kunnen parkeren, maar dagelijks geconfronteerd worden met het blik van derden. En dat de oplossing voor dat probleem zo eenvoudig is. (01)
2. De politie wil exclusief voor zich 8 parkeerplaatsen a.d. oostzijde van het Stationsplein. Zo zouden 8 openbare parkeerplaatsen onttrokken worden aan de beschikbare hoeveelheid. Op deze manier zou politie personeel een voorkeursbehandeling krijgen i.v.m. parkeren. Daar ben ik mordicus tegen. Bovendien zou in de toekomst elk bedrijf of instantie door de precedent werking een dergelijke maatregel kunnen afdwingen. (01)
3. Pagina 33, omgeving NS-station: akkoord. (15)

#### Reactie

Ad 1.:

De parkeerplaatsen in de stationsomgeving zijn openbaar. Dit wil zeggen dat eenieder er gebruik van mag en kan maken. In februari 2006 is een enquête gehouden onder de bewoners van onder andere de stationsomgeving om te inventariseren of parkeeroverlast wordt ervaren en of behoefte c.q. draagvlak bestond voor parkeerregulerende maatregelen, i.c. het invoeren van vergunninghoudersparkeren. Uit de enquête bleek dat er wel parkeeroverlast werd ervaren, maar dat niet voldoende draagvlak voorhanden was voor het invoeren van maatregelen.

In het voor de wijk in de komende jaren op te stellen wijkplan, danwel zoveel eerder als daaraan behoefte blijkt, zal het optimaliseren van de parkeersituatie in de stationsomgeving opnieuw onderwerp van studie zijn.

Ad 2.:

Onder andere op het verlaagde plein vóór het politiebureau geldt momenteel betaald parkeren, met als gevolg dat deze parkeerplaatsen nagenoeg niet gebruikt worden. In de kadernota zijn aanbevelingen gedaan om de beschikbare parkeerruimte effectiever te kunnen gebruiken. Gelet op de functie en de veranderde status van het betreffende politiebureau lijkt het ons niet meer dan billijk dat een beperkt aantal plaatsen hiervoor beschikbaar is.

Ad 3.:

Zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

#### 4. Woonwijken

##### Zienswijzen

1. In de kadernota ontbreekt een behandeling bij STRAATPARKEREN onder onderdeel B "Parkeren gebiedsgewijs" we zouden graag zien dat parkeren rondom sportvelden hier aandacht krijgt. Zeker voor wijk de Hoge Neerstraat is dat van grote invloed. (04)
2. Graag zien we in de kadernota opgenomen dat ruime parkeervoorziening bij sportvelden het uitgangspunt wordt plus hoe de parkeerdruk tijdens wedstrijden wordt opgevangen. Zeker voor nieuw te realiseren of zoals bij de variantennota over de sportvelden bij aanpassing van sportvelden zijn we van mening dat parkeren daar een vast onderdeel van moet uitmaken en ook een afdoende oplossing moet krijgen voordat tot aanleg dan wel verplaatsing wordt overgegaan. Nu blijkt maar al te vaak dat in de financiering parkeervoorzieningen in het geheel niet zijn opgenomen wat voor ons onacceptabel is. Zeker als dat tot gevolg heeft dat de parkeerdruk en daarmee de overlast op een woonwijk wordt afgewenteld. (04)
3. In de kadernota parkeren in beweging geeft u in Hst 4 blz 34 en 35 aan wat het beleid gaat worden in (oudere) woonwijken. [...] Op een aantal locaties in onze wijk naar onze mening de laatste categorie van toepassing (parkeren op de voetgangersstroken dan wel voetpaden, in groenstroken, half op het grasveld, dubbel parkeren). Uit de kadernota kunnen we niet opmaken welke wijken er wel en niet zijn geïnterviewd. Vraag in deze is dan ook is er een inventarisatie gedaan in wijk de Hoge Neerstraat. Mocht dit niet het geval zijn dan willen we bij deze aangeven dat dit ook voor onze wijk een punt van aandacht is en als zodanig zien we dit dan ook opgenomen in de nota. (04)
4. Naast een paragraaf over parkeren van aanhangers en caravans zouden we graag opgenomen zien hoe er wordt omgegaan met het parkeren van grote bestelbussen/kleine vrachtwagens in woonwijken. Deze beïnvloeden de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in negatieve zin. (04)
5. Blz 66 onder punt 4: Woonwijken, 1. Parkeergedrag in (oudere) wijken. Wij gaan akkoord met de gevonden oplossing. Wel pleiten wij ervoor uitdrukkelijk op te nemen, dat daar waar geen belijning is aangebracht en toch (half) op de stoep etc. wordt geparkeerd verbaliserend moet worden opgetreden. Wij vragen uw specifieke aandacht voor rolstoelers, ouders met kinderwagens of mensen met een rollator. (10)
6. Vooral in het oudste deel van onze wijk (*Banakkers*) kan het gewenste aantal parkeerplaatsen per woning, zoals in ASVV 2004 wordt gesteld, moeilijk worden gerealiseerd, maar met name in de Banakkerstraat is het mogelijk het aantal parkeerplaatsen uit te breiden door parkeren aan beide zijden toe te staan en een gedeelte van de groenstroken desnoods op te offeren (een suggestie die ook gedaan is op de wijkbijeenkomst van 19 juni "Vertel het de Raad"). In de overige straten van dit wijkdeel kan onder bepaalde voorwaarden en met bepaalde voorzieningen (bebording en/of belijning geeft bewoners en bezoekers duidelijkheid) parkeren gedeeltelijk op de stoep worden toegestaan. (13)
7. Ondanks reeds uitgevoerde enquêtes in de Norbartstraat en de Van den Elsenstraat inzake parkeren, dit opnieuw bekijken. Hoe gaan we om met gedeeltelijk parkeren op het trottoir? Dit wordt ook in andere straten veelvuldig gedaan in onze wijk. (15)

8. Wipakker, onverzichtelijk bij Rabobank + hoek Markt/Wipakker. (15)
9. Centrum West: moeilijke doorgang b.v. Hazebroekstraat, terwijl parkeerplaatsen in de Papestraat en Halewijnstraat amper gebruikt worden. (15)
10. Grasveld aan de Banakkerstraat: linkse kant verwijderen en parkeerplaats maken! (VR)
11. Parkeergelegenheid voor bezoekers (VR)
12. Veel langparkeerders in het hofje (*Molenwiek*) waardoor bezoek bewoners geen parkeerplaats meer hebben, terwijl parkeerplaats bij zwembad leeg blijft. (VR)
13. Extra parkeergelegenheid (*Banakkerstraat*) door 1. groenstrook weg te halen; 2. verlenen van parkeervergunningen; 3. opheffing parkeren aan 1 kant. (VR)
14. Ondanks dat aan beide zijden van de Zundertseweg parkeerverboden gelden is bijna dagelijks sprake van onoverzichtelijke en onveilige situaties als gevolg van illegaal en hinderlijk parkeren. Het komt regelmatig voor dat trottoirs, fietsstroken en zelfs de rijweg her en der vol staan en zijn geblokkeerd, waardoor vooral langzaam-/schoolverkeer en voetgangers moeten uitwijken op de rijweg. Toezicht/controler hierop ontbreekt volledig, waardoor deze problemen alleen maar toenemen mede gelet op huidige en toekomstige bouwplannen aan Zundertseweg en latere ontsluiting van het woongebied "de Streek" (!). In dit licht is het belangrijk om te melden dat ambtelijke plannen bestaan binnen de gemeente om aan de gehele oostzijde van de Zundertseweg het parkeerverbod op te heffen. De Raad wordt gevraagd: 1. regelmatig toezicht/controler door politie of parkeertroeurs te laten plaatsvinden; 2. parkeerproblematiek in samenhang met komende reconstructie Zundertseweg te bezien. Vrij geven van parkeren aan Zundertseweg is in tegenstrijd met gewijzigd karakter en dit vormgeving van de Zundertseweg (bredere trottoirs, smallere rijweg, vervallen fietspaden, 30 km/u drempels etc.) Dit zelfde geldt overigens voor de geplande ontsluiting van woongebied "de Streek" via de Zundertseweg (VR)
15. Parkeerproblematiek is een groot probleem in de wijk (*Banakkers*), mede i.r.t. parkeerplaats zwembad die kennelijk het overgrote deel leegstaat. (VR)
16. Door een bewoner van de Vondellaan wordt aangegeven dat extra parkeerruimte in die omgeving (Vondellaan – hoek Guido Gezellelaan) gecreëerd zou kunnen worden door de parkeerplaatsen een kwart gedeelte te draaien. De heer Roks geeft aan dit punt mee te zullen nemen als onderzoeksobject (VR).
17. Op het 1<sup>e</sup> pleintje in de Huygenslaan staat in het weekend regelmatig een vrachtwagen van de fa. v.d. Watering uit Loosduinen die daar niet mag staan. Dit is al vaker doorgegeven, maar er wordt niets aan gedaan?! (VR)
18. Mevrouw woont op de hoek van de Banakkerstraat – Rodenbachstraat. Zij vraagt voor welke straat zij dan een parkeervergunning krijgt (VR)
19. Banakkerstraat: Sinds kort is het in deze straat verboden om links te parkeren, volgens een bewoonster vanwege een enkele schermutseling. Er is hierover al herhaaldelijk contact opgenomen met de gemeente, maar tot dusverre wordt geen duidelijkheid verschaft. Graag reactie waarom niet meer links geparkeerd mag worden. (VR)

### Reactie

Ad 1. en 2.:

In het algemene deel van het hoofdstuk "Straatparkeren" is reeds aangegeven dat de ASVV-richtlijnen ook uitgangspunt zijn bij het bepalen van de parkeernormen bij (nieuw te ontwikkelen) sportvoorzieningen. Echter, deze normen bieden een richtlijn, en niet meer dan dat, bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen bij normaal gebruik (trainingen en wedstrijden). In geval van piekbelasting, zoals bij toernooien etc., zullen deze nooit toereikend kunnen zijn. Het voert te ver om in een kadernota concreet uitgewerkte oplossingen te geven voor specifieke problemen. In het geval van de wijk Hoge Neerstraat is aan de noordzijde, tussen de speeltuin en de sportvelden van Internos een groot parkeerterrein gelegen dat juist bij piekbelastingen het surplus aan parkeerders een parkeermogelijkheid kan bieden. Wij kunnen echter niet verbieden dat sporters en bezoekers toch vaak kiezen voor de dichterbij gelegen, openbare parkeerplaatsen in de woonwijk. Er ligt hier ons inziens een taak voor de sportclubs om hierin sturing te geven.

Overigens is bij de studie "Varianten sportparken" al studie verricht naar de mogelijkheden om het aantal parkeerplaatsen te vergroten bij de herinrichting van het sportpark "Hoge Neerstraat". Het uitplaatsen van het honk- en softbalveld naar De Groene Wig biedt ruimte om een deel van het vrijkomende terrein aan te wenden voor aanvullend parkeren. De extra parkeerplaatsen kunnen naar verwachting pas 2011 worden gerealiseerd. Aanvullend bestaat het voornemen om aan de noordzijde van het sportpark Hoge Neerstraat het parkeerterrein van Internos te verbinden met een te realiseren parkeervoorziening voor

kantoren op de locatie de Oude Baan. Het streven is om dit terrein eerder ter beschikking te hebben als overloop.

Ad 3., 5. en 9.:

De wijk Hoge Neerstraat stamt uit medio jaren '90 en is daarmee een van de nieuwere wijken van Etten-Leur. Bij de ontwikkeling van de wijk is gebruik gemaakt van de toen vigerende stedenbouwkundige en verkeerskundige inzichten. Zo is de wijk direct ingericht als 30 km-zone en geldt voor de gehele wijk een parkeerverbod. Inmiddels is, door het toegenomen autobezit en –gebruik, waarschijnlijk de parkeernorm enigszins achterhaald, maar de situatie is nog steeds veel beter dan in veel oudere woonwijken. De parkeernorm wordt bepaald voor de gehele wijk en geldt niet per straat, zodat het voor kan komen dat de auto niet direct voor de eigen voordeur, maar nog steeds binnen een redelijke loopafstand, moet worden geparkeerd. Echter, er zijn bewoners die het eigen gemak stellen boven het naleven van de verkeersregels en daarom buiten parkeervakken etc. parkeren. Handhaving is de enige manier om hiertegen op te treden.

Na vaststelling van de kadernota zullen per wijk actieplannen worden uitgewerkt, waarbij –afhankelijk van de prioritering- in geval infrastructuurle maatregelen noodzakelijk blijken, zoveel als mogelijk is aangesloten wordt bij de te realiseren wijkplannen, reconstructieplannen etc. zodat werk met werk gemaakt kan worden. Voor die straten waarvoor vastgesteld wordt dat nodeloos foutief geparkeerd wordt, zal vervolgens handhavend worden opgetreden.

Zolang geen actieplannen zijn uitgevoerd zal alleen tegen parkeerexcessen worden opgetreden, dus alleen als de op de stoep geparkeerde voertuigen een onbelemmerde doorgang voor kinderwagens, rolstoelen etc. verhindert.

Ad 4.:

In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is in artikel 5.1.7 een regeling met betrekking tot het parkeren van grote voertuigen opgenomen. Deze houdt kortweg in dat het verboden is een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6.0 meter of een hoogte van meer dan 2.40 meter te parkeren op door ons college aangewezen wegen en/of plaatsen, grosso modo de gehele bebouwde kom van Etten-Leur. Dit verbod geldt niet op werkdagen, van maandag tot en met vrijdag, van 8.00 uur tot 18.00 uur. De dagperiode moet uitgezonderd zijn, omdat anders het afleveren of ophalen van goederen, winkelbevoorrading etc. niet meer mogelijk zou zijn. Voertuigen die niet hier niet onder vallen, worden dus gelijk gesteld met personenauto's. De laatste tijd worden, als gevolg van het oplopen van de parkeerdruk, in den lande mogelijkheden onderzocht voor regelingen tot het weren van grote en/of vervuilende motorvoertuigen uit binnensteden, woonwijken etc. Tot op heden is nog geen van deze regelingen juridisch waterdicht gebleken. Wij volgen de ontwikkelingen hieromtrent met belangstelling.

Ad 6., 10., 13., 15. en 19.:

Inderdaad is de Banakkerstraat een van de weinige straten in de wijk waar met name aan de oostzijde nog potentiële parkeercapaciteit voorhanden is. Echter, wanneer zonder extra maatregelen te nemen het parkeren aldaar zou worden toegestaan (door het bestaande parkeerverbod op te heffen) voorzien wij dat de beschikbare ruimte direct in beslag zal worden genomen door langparkeerders, zoals winkelpersoneel uit het winkelhart en van de Kerkwerve, of personeel van De Markenlanden of De Vier Heemskinderen, waardoor het voor de bewoners geen soelaas biedt. De suggestie wordt daarom meegenomen in het gehele parkeermaatregelenpakket voor dit deel van de wijk (zie ook de opmerkingen onder "Wijkwinkelcentra"). Overigens geldt al sinds jaar en dag een parkeerverbod voor de oostzijde (de linkerzijde) van de Banakkerstraat. Gelet op de klachten is de laatste tijd wel frequenter dan voorheen gecontroleerd (en geverbaliseerd).

Ad 7.:

Uit de in februari 2006 gehouden enquête bleek dat toen in de genoemde straten onvoldoende draagvlak aanwezig was om een parkeervergunningregeling in te voeren. Na definitieve vaststelling van de kadernota zullen de gebieden, waar vanuit wij signalen ontvangen c.q. ontvangen hebben dat de parkeerdruk onevenredig groot is, opnieuw gepeild worden op draagvlak voor het invoeren van parkeerregulerende maatregelen.

Ad 8.:

Zowel op de Wipakker als op de Markt geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Daarnaast dient een bestuurder zijn snelheid aan te passen aan de mate van (on)overzichtelijkheid. Door het instellen van een parkeerverbod aan de noordzijde van de Wipakker is overzichtelijkheid verder verbeterd.

Ad 11.:

Ons is niet geheel duidelijk waarop deze opmerking betrekking heeft. Zolang geen parkeerregulerende maatregelen zijn ingevoerd kunnen ook bezoekers gebruik maken van de beschikbare, openbare

parkeerplaatsen. Indien parkeerregulerende maatregelen zijn ingevoerd kan, op basis van de Parkeerverordening, een bezoekersvergunning worden aangevraagd.

Ad 12.:

Invoeren van bij voorbeeld een parkeervergunningenstelsel is mogelijk wanneer sprake is van een structurele, onevenredige parkeerdruk en voldoende draagvlak is onder de bewoners.

Ad 14.:

Naar aanleiding van ontvangen inspraakreacties in het kader van de reconstructie van Bisschopsmolenstraat/Zundertseweg en na overleg met de wijkagent hebben wij inmiddels besloten het parkeerverbod aan de oostzijde van de Zundertseweg in stand te laten, met uitzondering van het gedeelte tussen de Korte Schoor en de Streek. Aan de westzijde blijft het parkeerverbod onverminderd van kracht. Het bij dit besluit behorende verkeersbesluit zal te gelegener tijd gepubliceerd worden.

Ad 16.:

Bij verzoeken om extra parkeerruimte worden steeds noodzaak (parkeerdruk in relatie tot het verminderen van het wijkgroen) en kosten tegen elkaar afgewogen. Ons is overigens niets bekend van onevenredige parkeerdruk ter plaatse.

Ad 17.:

Nagegaan is of de klacht ooit opgenomen is in het gemeentelijk klachtmeldingssysteem. Dit is niet het geval. De gemeentelijke toezichhouders zijn inmiddels ter plaatse geweest en hebben waarschuwingen uitgereikt. Bij een volgende constatering zal proces verbaal worden opgemaakt.

Ad 18.:

Veelal beslaat een parkeervergunningengebied een aantal straten, afhankelijk van het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het aantal uit te geven vergunningen. Op voorhand is hier dus geen antwoord op te geven.

## 5. Schoolomgevingen

### Zienswijze

Blz 66 onder punt 5: Schoolomgevingen, Uitgangspunten/Aanbevelingen. Belangrijk is een veilige schoolomgeving te creëren. Bij de meeste scholen geldt een stopverbod, maar ontbreekt een mogelijkheid om vlakbij de school te parkeren. Hier ligt een belangrijke –actieve- rol voor de gemeente. Wij achten het niet juist om het initiatief bij de scholen te leggen, maar wij verwachten dat de gemeente actief optreedt en niet wacht tot een school aan de bel trekt. (10)

### Reactie

Het uitgangspunt van het creëren van een veilige schoolomgeving ondersteunen wij van harte, waarbij ons inziens zowel school, (verkeers)ouders, politie en gemeente een verantwoordelijkheid hebben en betrokken dienen te worden. Afhankelijk van de situatie ter plaatse (bestaand, nieuw) worden mogelijke en haalbare (parkeer)oplossingen uitgewerkt. Het realiseren van infrastructurele maatregelen, zoals parkeerplaatsen etc. is inderdaad een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder, maar er zijn ook andere maatregelen denkbaar, waarvan de verantwoordelijkheid veel meer bij school en (verkeers)ouders ligt. In het gezamenlijke overleg wordt bezien welke mogelijkheden c.q. oplossingen de voorkeur hebben.

## 6. Werklocaties

### Zienswijze

Bij het onderdeel Werklocaties wordt aangegeven dat bij nieuwe locaties het beleid wordt gevolgd dat bedrijven op eigen terrein parkeren. Aangezien dagelijks de strook langs de Bredaseweg (oud terrein van Geloven) vol staat met voertuigen van werknemers van de aan de overkant gevestigde kantoren laat zien dat dit bij de (nieuwe) locaties wel een mooi beleid is maar er niets van uit komt. Kennelijk is de norm die hier op van toepassing is niet de juiste. Momenteel geeft dit voor de wijk behoudens de verkeersbewegingen 's morgens en 's avonds geen problemen. Aangezien de locatie in de toekomst mogelijk wordt bebouwd met kantoren zullen de gevolgen gemakkelijk te raden zijn. Nog meer parkeerdruk wat zich dan richting de woonwijk verplaatst. Graag zien we het beleid op dit terrein aangepast met een hogere norm voor de bedrijven m.b.t. het aantal te parkeren voertuigen op eigen terrein en/of aanleg van meer parkeermogelijkheden in het openbare gebied. Mogelijk zijn er ook constructies te bedenken waarin er over parkeren afspraken te maken zijn met het bedrijf wat zich er gaat vestigen. (04)

Reactie

Ten tijde van het realiseren van de kantorenzone aan de Bredaseweg was het landelijke en het provinciale beleid gericht op het terugdringen van de mobiliteit. Men wilde het autogebruik ontmoedigen door onder andere bij kantoren het parkeren te beperken (de idee was dat men bij gebrek aan parkeerplaatsen eerder geneigd was een ander wijze vervoer te kiezen). Noodgedwongen is bij de opzet van de kantorenzone hiervan uitgegaan. In de praktijk bleek al gauw dat het aanbod niet altijd in overeenstemming met het aanbod. De strikte normen zijn nadien soepelere toegepast en op sommige locaties is tot de aanleg van extra parkeerplaatsen over gegaan. Dat neemt niet weg dat bij sommige kantoren de parkeerdruk erg hoog is en om die reden gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden aan de Oude Baan. Op termijn zal deze locatie deels aangewend worden voor de bouw van een kantoor. In de plannen wordt uitgegaan van een overmaat voor parkeren zodat er ook ruimte beschikbaar blijft voor de kantoren aan de noordzijde. De verbinding van het parkeerterrein aan de Oude Baan met het parkeerterrein bij Internos zorgt er voor dat tijdens de daguren ook deze parkeerplaatsen voor personeel van de kantoren beschikbaar is. Bij nieuwe kantoren zal de norm uit de ASSV 2004 worden gehanteerd. De stedenbouwkundig opzet van kantoren in een groen kader blijft het uitgangspunt in de zone aan de noordzijde van de Bredaseweg.

**7. Overige**Zienswijze

Specifiek willen wij aandacht vragen voor het onderdeel parkeren bij het ontwikkelen van het Trivium. De wijk is naast de wijk Hooghuis een ideaal alternatief voor de parkerende bezoeker als mocht blijken dat de capaciteit van parkeervoorziening bij het Trivium niet voldoende is dan wel dat bij betaald parkeren men het tarief te hoog vindt. (04)

Reactie

De inspraakprocedure voor het plan Trivium, waaronder ook voor het onderdeel parkeren is inmiddels afgerond. Uitgangspunt is dat de parkeeroverlast voor de omliggende woonwijken wordt vermindert. Wij gaan er vanuit dat de huidige in het plan opgenomen parkeervoorzieningen voldoende zijn. Het feit dat het eerste uur gratis kan worden geparkeerd zal ons inziens het vluchtgedrag tot een minimum beperken. Parkeren blijft een punt van aandacht. De gemeenteraad heeft verzocht de mogelijkheden voor een overloopvoorziening in de omgeving van het Trivium te onderzoeken en zal binnenkort de opdracht voor dit onderzoek nader formuleren.

**C. PARKEREN VOOR SPECIFIEKE GROEPEN****1. Werknemers**Zienswijze

Ik ben blij dat de suggestie mbt de parkeerproblemen voor medewerkers van het winkelcentrum positief is opgepakt en er een regeling voor in het leven geroepen is. Inmiddels had ik dat ook via de pers vernomen. Mag ik u vragen welke stappen er vanuit de gemeente genomen zijn om deze regeling te stimuleren bij de werkgevers en werknemers van het winkelcentrum? [...] Ik ben me bewust dat niet alle medewerkers gebruik zullen gaan maken van de regeling, veel hangt ook af van de medewerking van de werkgevers. Wellicht kunnen vanuit de gemeente en/of winkeliersvereniging de huurders van de winkelpanden gewezen worden op hun verantwoordelijkheden. Positieve stimulering door bijvoorbeeld de wijkagent is in mijn ogen ook een mogelijkheid. (03)

Reactie

De werknemersparkeervergunning is sedert 1 juli 2007 mogelijk. In de periode ervoor hebben alle winkeliersverenigingen in het winkelgebied (dus inclusief Markt, Oude Bredaseweg en Bisschopsmolenstraat), alsmede alle winkeliers persoonlijk, een brief ontvangen van de gemeente met daarin alle informatie over de regeling, de procedure en de kosten met het verzoek deze mogelijkheid onder de aandacht van de werknemers te brengen. Ook is de informatie gepubliceerd op de gemeentelijke pagina's van De Etten-Leurse Bode en is er in de nieuwsbrief van de Kamer van

Koophandel aandacht aan besteed. In de periodieke overleggen tussen gemeente en winkeliersverenigingen en MKB passeren ook dergelijke zaken regelmatig de revue.

## **2. Gehandicapten**

### Zienswijze

Namens de gehandicapten van onze gemeente die nog zelfstandig een auto mogen besturen, verzoek ik het college om, zoals in vele gemeenten reeds gebruikelijk is (zoals Breda en Roosendaal) vrijstelling van parkeerverbod en betaling van parkeergeld.(07)

### Reactie

Houders van een gehandicaptenparkeerkaart hebben, bij gebruik hiervan, ruimere parkeermogelijkheden dan "gewone" parkeerders. Het verlenen van vrijstelling van parkeerbelasting is een bevoegdheid van elke gemeente afzonderlijk. Wij zien geen reden om het standpunt, zoals verwoord in de kadernota, te wijzigen. De mogelijke wijziging van de Gemeentewet wordt afgewacht.

## **3. Grote voertuigen**

### Zienswijzen

1. Bij het punt Grote Voertuigen ontbreekt het aan een kader hoe om wordt gegaan met het parkeren van grote voertuigen (bussen) bij sportvelden een punt wat niet mag ontbreken. Ook hier constateren we dat het aan voorzieningen ontbreekt op dit gebied en er dus op de rijbaan wordt gestopt met de nodige hinder en gevaarlijke situaties van dien. (04)
2. Wat betreft het in- en uitstappen van passagiers van touringcars biedt het parkeerterrein aan de Rode Poort, nabij het zwembad –in de onmiddellijke omgeving van het winkelhart- naar onze mening wel mogelijkheden. (13)

### Reactie

Ad 1.:

Gelet op de breedte van de weg hoeft het tijdelijk stilstaan van een touringcar op de Olympiade niet tot onoverkomelijke problemen te leiden. Andere bestuurders moeten hiermee, gelet op de ligging direct naast de sportvelden, ook rekening houden. Ook is het stilstaan voor het onmiddellijk in of uit laten stappen van passagiers binnen een parkeerverbodszone toegestaan. De touringcar zal daarna op een daarvoor geschikte plaats geparkeerd moeten worden. Dit verschilt niet van legio andere plaatsen in Etten-Leur, waar ook bussen, lijnbussen danwel touringcars op de rijbaan halteren om passagiers in en uit te laten stappen.

Ad 2:

Zeker als het parkeerterrein niet vol is geparkeerd, hoeft het in- en uitstappen van passagiers hier geen problemen op te leveren. Zelfs als het wel vol is, biedt de rijloper mogelijkheden, al is de kans op hinder voor de parkeerders, die juist op dat moment weg willen, groter. Ook zou gebruik gemaakt kunnen worden van de in- en uitstapstrook vóór zwembad De Banakkers aan de Fred. van Eedenstraat. Voor parkeren van touringcars biedt het parkeerterrein echter geen ruimte. Hiervoor dient uitgeweken te worden naar andere geschikte locaties, zoals op bedrijventerrein Vosdonk.

Bij het Knooppunt wordt in elk geval een in- en uitstapplaats voor touringcars gerealiseerd. De mogelijkheden voor busparkeerplaatsen worden momenteel onderzocht.

## FIETSPARKEREN

### 1. Algemeen

#### Zienswijzen

1. Blz 58, hoofdstuk Fietsen en Bromfietsen, vervolgens wordt alleen gesproken over fietsen. (10)
2. Indien het College het autoverkeer wenst terug te dringen en het parkeerprobleem echt wenst te reguleren is het een goede suggestie om het fietsen te stimuleren. Daartoe stellen wij het volgende voor: gratis fietsenstallingen en nog meer plaatsen om de fiets te bevestigen. Goede bewegwijzering naar de fietsenstalling toe, is een vereiste. (11)
3. Eens met algemene uitgangspunten en de daarbij genoemde aanbevelingen zijnde monitoring en toepassing CROW-richtlijnen. (16)

#### Reactie

##### Ad 1.:

Dit betreft de samenvatting. In het eigenlijke hoofdstuk "Fietsen en bromfietsen" (blz. 43 e.v.) wordt in de tekst direct aangegeven dat waar "fiets" staat ook "bromfiets" wordt bedoeld.

##### Ad 2.:

Ook in de kadernota wordt aanbevolen de bewaakte fietsenstallingen gratis te maken. Voorjaar 2007 is nagegaan op welke plaatsen redelijkerwijs, met inachtnaam van alle voorwaarden (in- en doorgangen, branddeuren, draaicirkels, rijlopers etc.) extra nietjes etc. geplaatst konden worden. Dit heeft geresulteerd in de extra 300 nietjes etc. Méér is niet mogelijk. Een verbeterende bewegwijzering naar de fietsenstallingen is voorzien in het integrale bewegwijzeringsplan dat deze zomer is vastgesteld en dat voor de fietsbewegwijzering in 2008 uitgevoerd wordt.

##### Ad 3.:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

### 2. Fietsparkeren centrumgebied

#### 2.1. Straatparkeren

#### Zienswijzen

1. Eens met aanbevelingen fietsvoorzieningen centrumgebied wat betreft uitgangspunten en aanbevelingen van het straatparkeren. (16)
2. Een aantal keren ben ik aangesproken door Uw toezichthouders dat ik mijn fiets niet mag parkeren voor de winkels in Uw winkelcentrum, anders loop ik de kans dat mijn fiets door Uw toezichthouders wordt weggehaald. Ik heb alle begrip voor Uw toezichthouders zij doen hun werk goed. Terugkomend op het parkeerverbod voor fietsen, mijn vrouw en ik hebben allebei een voet-loopprobleem en we bezitten allebei een invalide-gehandicaptenparkeerkaart. Doordat we deze loopproblemen hebben komen wij veelal met de fiets naar Uw winkelcentrum. Wij gebruiken Uw winkelcentrum de fiets lopend, als een soort rolator dit ter ondersteuning van ons loopprobleem, anders kunnen we niet bij en in de winkels komen. Bij de winkels zetten wij noodgedwongen de fiets voor de winkel, doen onze boodschappen en gaan weer verder. Nu tijdens "dit parkeren van de fiets" lopen we de kans dat deze wordt weggehaald, door Uw toezichthouders, dan zijn we onze fiets kwijt en dan kunnen we helemaal niet meer "uit de voeten". Omdat Uw winkelcentrum een ruime, maar vooral een compleet assortiment heeft, hopen we lang gebruik te kunnen maken van Uw winkelhart Etten-Leur. Er zijn diverse fietsparkeerplaatsen, veelal zijn deze voor ons net te ver om hiervan gebruik te kunnen maken. Ik moge U vriendelijk verzoeken dit probleem bij Uw college onder de aandacht te brengen. (17)
3. Zoals door de vervaardigers van deze conceptnota zelf al wordt voorgesteld, is het aantal nietjes bestemd voor het parkeren van fietsen mogelijk niet voldoende. Vandaar de aanbeveling te monitoren of het aantal toereikend is. (18)

#### Reactie

##### Ad 1.:

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.



Ad 2.:

Eenzijds juichen wij het feit dat bezoekers van ons centrum dit per fiets doen ten zeerste toe. Anderzijds gaan ook de veiligheid van het winkelend publiek, een overzichtelijk centrumgebied en een helder en transparant controlebeleid ons ter harte. Juridisch gezien heeft ons college in principe de mogelijkheid ontheffing te verlenen van het parkeerverbod dat geldt in het centrumgebied. In uitvoerende zin kleven er een groot aantal haken en ogen aan het verlenen van een dergelijke ontheffing:

- Wie zouden in aanmerking moeten komen? Hiervoor moeten heldere, acceptabele criteria worden gesteld;
- Anders dan bij andere voertuigen heeft een fiets van zichzelf geen uniek kenmerk dat de fiets verbindt met de eigenaar/ gebruiker;
- Ieder op of aan de fiets aan te brengen kenteken is bevattelijk voor diefstal, danwel andere wijze van fraude;
- De fiets mag (en mocht) niet meegenomen of geplaatst worden in het overdekte deel van het winkelhart. Dit is en blijft derhalve een belemmering voor de bereikbaarheid van diverse winkels.

De vraagstelling vraagt om nader onderzoek hoe de bereikbaarheid voor bezoekers met een mobiliteitsbeperking verder geoptimaliseerd kan worden, maar voert voor een kadernota te ver.

Ad 3.:

In het voorjaar van 2007 zijn, naar aanleiding van de constatering dat er te weinig fietsstallingsmogelijkheden waren, een groot aantal nietjes en beugels bijgeplaatst. Wij gaan ervan uit dat de stallingscapaciteit voor fietsen en bromfietsen momenteel voldoende is. Conform het gestelde in de kadernota bevelen wij aan om te monitoren, teneinde de vinger aan de pols te houden.

## **2.2. Stallingsvoorzieningen**

### Zienswijzen

1. Helaas moet de nota vaststellen dat de huidige bewaakte fietsstallingen niet gratis zijn, niet staan op de plaats waar fietsers hun fiets willen neerzetten en ook niet precies open zijn op de momenten dat fietsers er om vragen. De nota beveelt monitoring aan plus het gratis maken van de bewaakte stallingen. Prima, maar wij zouden ook naar de situering van bewaakte stallingen kijken. (06)
2. Stallingsvoorzieningen, locaties en aantallen: Hier ontbreken de mobiele stalling tijdens evenementen. (16)
3. Stallingsvoorzieningen, openingstijden: De stalling is niet geopend tijdens de openingstijden van de ijsbaan, maar op de woensdagmiddag en in het weekend de openingstijden van het vrijzwemmen volgend. Tijdens de schoolvakantieperiodes heeft de zwembadstalling extra openingsuren. De maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag zoals aangegeven zijn vervallen. Bij extreme belasting van de Burchtpleinstalling kan de zwembadstalling momenteel nog dienen als "overflow". (16)
4. Gebruik bewaakte stallingen: Het gratis aanbieden zal geen extra kosten voor de gemeente meebrengen? Er zullen zeker extra uitgaven ter compensatie voor de inkomstenderving voor Stookel ontstaan. Een vergelijk met de "onbewaakte" vrachtwagenparkeerplaats gaat derhalve niet helemaal op. (16)
5. Eens met de uitgangspunten, opmerkingen over de aanbevelingen:  
 Betreffende gebruik bewaakte stallingen: U pleit voor het gratis maken van de bewaakte stalling(en?) teneinde het gebruik ervan te optimaliseren? Over welke optimalisatie praten we dan? Diverse malen per jaar is de capaciteit onvoldoende, dit vooral tijdens evenementen (koopzondagen al dan niet in combinatie met b.v. Meulemart, Jaarmarkt). Op dergelijke momenten is het zelfs gedoseerd toelaten en moet er doorverwezen worden naar andere al dan niet bewaakte stallingsfaciliteiten.  
 Stallingsbezetting is afhankelijk van een aantal variabelen, o.a. het seizoen, het weer, centrumactiviteit(en), tijdstip. De bezettingsgraad is niet altijd 100% daarvoor is de stallingsbehoefte te wispelturig! Is het gratis maken dan alleen de enigste optie om het gebruik te optimaliseren? In het verleden heeft het gratis maken ook al enkele keren ter discussie gestaan en is ervoor gekozen gebruikers een kleine bijdrage te laten betalen. Gezien het huidige tekort aan capaciteit op piekmomenten lijkt het gerechtvaardigd diegene voorrang te verlenen die bereid zijn een bijdrage te leveren voor bewaakt stallen.  
 Betreffende openingstijden; hier staat aanpassen aan de gebleken behoefte? Is dit onderzocht? Zijn er reacties op de huidige openingstijden gekomen? En wat is de conclusie hieruit?  
 Aangegeven wordt dat de stallingen kennelijk niet op een gunstige locatie gerealiseerd zijn, bij de aanbevelingen staat hierover niets meer vermeldt, alleen het gratis maken, niet het herzien, aanpassen of uitbreiden van locaties. Het lijkt Stookel dat de locatiekeuze met de daarbij behorende

capaciteit net zozeer een belangrijke factor is om de stallingsbezetting te optimaliseren. (16)

### Reactie

Ad 1.:

Helaas zijn geen andere, beter c.q. meer centraal gelegen, locaties voorhanden waar (bewaakte) fietsenstallingen gerealiseerd zouden kunnen worden. De huidige locaties zijn daarom vooralsnog een gegeven. Wellicht dat eventuele toekomstige ontwikkelingen het fietsparkeren kunnen optimaliseren.

Ad 2.:

De mobiele stallingen tijdens evenementen zijn een uitstekende voorziening om het gebruik van de fiets te stimuleren, maar zijn niet structureel en daarom niet meegenomen in de kadernota.

Ad 3.:

De in de kadernota opgenomen gegevens zijn de ons bekende. Kennelijk zijn de aangegeven wijzigingen ons niet doorgegeven. In het definitieve concept van de kadernota, maar ook op de gemeentelijke website zullen de onder zienswijze 3. aangegeven openingstijden worden opgenomen.

Wij betwijfelen of de zwembadstalling, gelet op de nog grotere loopafstand tot het centrum, als "overflow" kan en zal dienen.

Ad 4. en 5.:

Zoals in de kadernota al is aangegeven zullen in de komende besprekingen met Stichting Stookel ook de in de kadernota gedane aanbevelingen onderwerp van gesprek zijn.

### **3. Fietsparkeren buiten centrumgebied**

Geen zienswijzen ingediend.

## **OVERIGE ONDERWERPEN**

### **1. Parkeerbewegwijzering**

#### Zienswijze

De bewegwijzering naar parkeerlocaties voor bepaalde voorzieningen zoals in onze wijk bijvoorbeeld sportvelden en een restaurant kan er voor zorgen dat de parkeeroverlast een heel stuk wordt teruggedrongen. In de nota wordt de link met specifieke object bewegwijzering naar voorzieningen gemist (overigens ook in het genoemde integraal bewegwijzeringsplan). Graag zien we hier een aantal beleidslijnen in opgenomen m.b.t. bewegwijzering naar specifieke parkeerlocaties dan het huidige beleid van het plaatsen van een "bord met een P". (04)

#### Reactie

Momenteel worden, in samenwerking met de ANWB de uitvoeringsplannen voor de auto- en industriebewegwijzering nader uitgewerkt. Bedoeling is deze nog dit jaar aan te brengen. Gelet op de benodigde en beschikbare budgetten zijn het maken en realiseren van de uitvoeringsplannen voor de fiets- en voetgangersbewegwijzering gepland voor 2008. Met betrekking tot de objectbewegwijzering is in het integrale bewegwijzeringsplan aangegeven dat dit een afzonderlijk traject volgt in het kader van de recreatieve ontwikkelingen. Voor wat betreft de wijze van bewegwijzering naar specifieke parkeerlocaties conformeren wij ons aan de CROW-richtlijnen.

### **2. Parkeren langs de kleine ring en toeleidende wegen**

Geen zienswijzen ingediend.

### **3. Stimuleren alternatief vervoer**

Geen zienswijzen ingediend.

## TOEZICHT EN CONTROLE

### Zienswijzen

1. Betreffende toezicht en controle valt op dat het vooral veel activiteiten in het centrumgebied betreft. Op zich begrijpelijk aangezien daar volop zaken met parkeren spelen. Echter de aandacht voor de woonwijken is naar onze mening ook een onderdeel dat zeker niet uit het oog mag worden verloren. Graag zien we in de kadernota uiteengezet welke speerpunten het voor de wijken betreft en wat de verhouding is aan tijd die daarin wordt ingezet. (04)
2. De nota geeft niet aan hoe effectief het toezicht op de naleving van de parkeerregels is. Wij kunnen dan ook geen oordeel vellen over de aanbeveling om de huidige werkwijze te handhaven. (06)
3. Blz 70, onder Toezicht en Controle/Uitgangspunten, eerste aandachtspuntje. Wij stellen voor om het woordje "zonodig" te schrappen, m.a.w. handhaven is het devies. (10)
4. Het is dit onderwerp dat ons de meeste zorgen baart. Het "Besluit Administratieve Bepalingen betreffende het Wegverkeer" kortweg het B.A.B.W. genoemd, stelt het volgende:  
Verkeersregulerende maatregelen middels borden, tekens op en aan de weg, verkeerslichtinstallaties kunnen en mogen uitsluitend genomen worden indien de naleving daarvan in alle redelijkheid kan worden gecontroleerd, dan wel met repressieve maatregelen kan worden afgedwongen. Gezien de taakstelling van de toezichthouders en de mensen van de P.G.N., vermeld op de blz 51 en 52 van deze conceptnota, te weten twaalf taakvelden, is een geregeld toezicht en controle een fictie te noemen. Wil onze gemeente haar controlerende en haar repressieve taken met betrekking tot de parkeerproblemen serieus nemen, dient het hoofdstuk "Toezicht en controle" kritischer te worden bekeken speciaal waar het de inzet van personeel betreft. (18).

### Reactie

Ad 1., 2.en 4.:

Het parkeertoezicht is onderdeel van het grotere geheel van stadstoezicht. Jaarlijks worden in het Handhavingsplan Stadstoezicht de voortgang van de werkzaamheden alsmede de specifieke acties en projecten van het afgelopen jaar geëvalueerd, inclusief de effectiviteit ervan. Tevens worden de werkzaamheden, acties en speerpunten, alsmede de tijdsverdeling hiervan, voor het volgende jaar benoemd. De door de inspreker gevraagde gegevens zijn hierin opgenomen.

Ad 3.:

De toezichthouder heeft, in het kader van zijn/haar bijzondere opsporingsbevoegdheid, ook een eigen verantwoordelijkheid òf hij/zij daadwerkelijk verbaliserend optreedt danwel betrokkene aanspreekt op het gedrag. Dit is veelal afhankelijk van de context waarbinnen de kwestie speelt.

## FINANCIËN

### 1. Kostendekkendheid parkeervoorzieningen

#### Zienswijzen

1. De financiering van het parkeren is helemaal niet kostendekkend. Want de kosten van aanleg van de parkeerplaatsen zijn niet meegerekend. Deze komen dan ten laste van de gemeenschap, en niet ten laste van de gebruikers. In de navolgende tabel is een vergelijking gemaakt met de parkeerbelastingen in de naburige gemeenten Roosendaal en Breda.

|                            | Inwoneraantal<br>in 1-1-2006 | Parkeerbelasting<br>in 2006 | Gemiddeld<br>per inwoner |
|----------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Roosendaal                 | 77.408                       | 3.249.000                   | 41,97                    |
| Breda                      | 169.883                      | 7.905.702                   | 46,54                    |
| Etten-Leur, straatparkeren | 40.317                       | 573.057                     | 14,21                    |
| Etten-Leur, parkeergarage  | 40.317                       | 575.929                     | 14,29                    |

Uitbreiden van betaald parkeren is gerechtvaardigd om deze trend te volgen. (02)

2. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is, aldus de nota op blz. 28, vastgelegd, dat het positieve saldo van het betaald parkeren wordt gebruikt voor bekostiging van uitvoering van het GVVP. Naar onze mening is het heffen van parkeergeld slechts een middel om de kosten van verdeling van de schaarse parkeerruimte te kunnen betalen. De nota beveelt aan te onderzoeken of een verhoging van de tarieven noodzakelijk is. Wat ons betreft is noch dat onderzoek, noch de verhoging noodzakelijk. Voorkomen moet verder worden, dat de positieve saldi verdwijnen in de algemene middelen van de gemeente, want dan zou het parkeren niet meer zijn dan een melkkoe voor de gemeentekas. (06)
3. Dit hoofdstuk is te begrijpen. Op pagina 55 staat dat sinds 2005 de gemeente Etten-Leur ruim voldoende geld overhoudt aan parkeerregulering. Dat is natuurlijk een positieve ontwikkeling. De opbrengst is afdoende. Het is ons niet duidelijk wat de argumenten zijn om de tarieven te verhogen. De opgegeven reden dat "parkeertarieven in de omgeving van Etten-Leur" anders zijn, is een zwak motief. Er is altijd voorgehouden dat het tarief van de parkeerbelasting kostendekkend moet zijn. Nu blijkt dat het zelf ruimschoots kostendekkend is! (11)

#### Reactie

##### Ad 1.:

De financiering van het parkeren is kostendekkend. In veel gevallen hoefden de eerste kosten van aanleg (bijv. Markt, Bisschopsmolenstraat, Dreef) niet gemaakt te worden omdat de parkeerplaatsen al aanwezig waren. In de kostendekking worden dan de kosten van specifieke inrichting meegenomen, zoals aanschaf van parkeerautomaten, bebording e.d. en hoeven dus relatief geringe investeringen te worden gedaan om de parkeergelden te kunnen heffen. In andere gevallen, bijv. voor het parkeerterrein Roosendaalseweg, heeft inrichting van het terrein plaatsgevonden ten laste van het project Centrumplan. Overigens wordt dit terrein, zoals ook de overige parkeerplaatsen, slechts voor een deel van de tijd gebruikt voor betaald parkeren. De overige tijd zijn het gewone, openbare, gratis parkeerplaatsen. Wij achten het "kort door de bocht" te stellen dat uitbreiden van betaald parkeren gerechtvaardigd is op basis van vergelijking met enkele regiogemeenten. Veel van de –kleinere- buurgemeenten kennen géén betaald parkeren en hebben derhalve géén inkomsten uit Parkeerbelasting. Er zit een wereld achter de cijfers en verschillende uitgangspunten en plaatselijke omstandigheden.

##### Ad 2.:

Het heffen van parkeergelden dient in onze doelstelling een ruimer doel dan de inspreker voor ogen heeft. Deze doelstelling is legitiem; de aard van de te heffen belasting laat dit toe. Zoals onder het hoofdstuk Parkeergarage al is aangegeven wordt onder de naam "parkeerbelasting" een directe belasting geheven op het parkeren van motorvoertuigen op de in de Parkeerbelastingverordening nader omschreven locaties en tijden. De parkeerbelasting is te karakteriseren als een algemene belasting en is als zodanig een puur fiscale heffing. Belastingen zijn gedwongen bijdragen, waar geen individuele tegenprestatie van de overheid tegenover staat. In het gegeven geval hoeft er dus geen causaal verband te bestaan tussen de baten uit de Parkeerbelasting en de voor het parkeren te maken infrastructurele of

andere kosten. Het is aan de gemeenteraad om, in het raam van de begroting, de afweging te maken over de wenselijkheid van het al dan niet verhogen van de parkeertarieven.

Ad 3.:

Op bladzijde 55 wordt uiteengezet dat naast de baten en lasten van parkeren ondergronds en op maaiveld een bijdrage uit reserves nodig is om tot de batige saldi te komen als genoemd onderaan bladzijde 55. Er zijn indertijd, ter dekking van het project Centrumplan, middelen gegeneerd, onder andere door gedurende een reeks van jaren de OZB voor alle huishoudens en bedrijven te verhogen. Daarnaast is geput uit de post nieuw beleid, alsmede uit de reserve algemene dienst en reserve grondbedrijf. Vanuit deze middelen is een reserve gevormd voor de onrendabele top van de garage. Deze reserve bedraagt eind 2007 ongeveer € 9 miljoen. Daarnaast is een parkeer-egaliseringsreserve gevormd om het totale exploitatiesaldo van parkeren (boven- en ondergronds) in de (meerjaren) begroting op eenzelfde niveau te houden.

Wij vinden het zinvol de resultaten van blz. 55 nog eens weer te geven met en zonder inzet van de gevormde reserves.

|                                    | 2005      | 2006      | 2007      | 2008      | 2009      | 2010      |
|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| batig saldo na inzet reserves      | 59.589    | 127.549   | 205.633   | 203.511   | 253.943   | 254.257   |
| nadelig saldo excl. inzet reserves | - 926.991 | - 547.411 | - 788.903 | - 713.404 | - 648.798 | - 634.833 |

Hieruit blijkt dat een en ander financieel kostendekkend is. Bedrijfseconomisch is er geen sprake van kostendekkendheid.

Met elke tariefsverhoging in de parkeergarage wordt een stukje van de onrendabele top ongedaan gemaakt. Verhoging van het tarief in de parkeergarage houdt tevens in dat ook het tarief op maaiveld moet worden aangepast. Wanneer hiervoor niet gekozen wordt komt de exploitant van de parkeergarage in een nadeliger positie. Vele parkeerders zullen dan voor een lager parkeertarief bovengronds kiezen.

## 2. Parkeertarieven in relatie tot tijdseenheden

Geen zienswijzen ingediend.

## 3. Verhoging tarieven

### 3.1. Betaald parkeren

Geen zienswijzen ingediend.

### 3.2. Parkeervergunningen

#### Zienswijze

In de enquête hebben we aan de bewoners van de Grauwe Polder ook gevraagd wat zij van het financiële gedeelte van de vergunning vinden. Wat ons niet verbaasde is het aantal mensen dat een goedkopere of gratis vergunning wil. Als 92% van de bewoners aangeeft dat men een gratis 1<sup>e</sup> vergunning, of een goedkoper tarief wensen, is dit toch stof tot nadenken. Vooral gelet op het feit dat de parkeerbelasting voor de gemeentekas zo gunstig is. Ons voorstel is dan ook om het tarief van de 1<sup>e</sup> vergunning gratis te maken. Dit kost de gemeente nog geen € 15.000,00 (450 maal 1<sup>e</sup> vergunningen a € 32,00). Terwijl de opbrengst ruim € 200.000,00 is. (11)

#### Reactie

Uiteraard zal iemand, als hem/haar gevraagd wordt of hij/zij dezelfde service voor minder geld of gratis kan krijgen hier "ja" op zeggen. De keuze voor een gratis voorziening kan betekenen dat de kosten afgewikkeld worden op de gehele gemeenschap, danwel verrekend worden in de tarieven voor de 2<sup>e</sup> en volgende parkeervergunning. In geval van de tweede optie heeft dat een onevenredige verhoging van dat tarief tot gevolg. Door het heffen van een –bescheiden- tarief heeft de bewoner de keuze om of een vergunning aan te schaffen en dicht bij huis te kunnen parkeren of te kiezen voor een eigen oplossing.

Het verstrekken van een gratis eerste vergunning bergt het risico in zich dat de druk op de beschikbare parkeerplaatsen in het gebied hoger wordt, omdat méér bewoners voor de vergunning zullen kiezen. De vergelijking met de opbrengsten uit de parkeerbelasting gaat niet op omdat deze voor het overgrote deel uit andere inkomstenstromen worden ontvangen.

## **OVERIGE OPMERKINGEN**

### **1. Communicatie**

#### Zienswijze

Dat de kadernota ter inzage ligt wordt via de Bode gepubliceerd. Het is jammer dat de bewoners in het vergunninghoudersgebied niet persoonlijk door de gemeente via een simpel briefje geattendeerd zijn dat er juist voor hen belangrijke veranderingen in het plan worden voorgesteld en het dus i.v.m. de inspraakmogelijkheid belangrijk kan zijn om de nota te lezen. U zult het toch met mij eens kunnen zijn dat een simpel briefje de communicatie door het gemeentebestuur alleen maar kan verbeteren. Dan was er zeker meer op dit voorstel gereageerd en was de toekomstige besluitvorming over dit onderwerp na inspraak van alle betrokkenen tot stand gekomen. Nu is de nota aan velen "voorbij gegaan". Inspraak wordt op deze wijze toch wel wat gedevalueerd. (09)

#### Reactie

De kadernota gaat over het gehele taakveld parkeren. Bij dergelijke veelomvattende nota's, waarbij tevens een veelheid aan belanghebbenden in het spel is, wordt steeds via de gemeentelijke pagina's in De Etten-Leurse Bode eenieder geïnformeerd. Het is dan immers ondoenlijk om alle Etten-Leurenaren persoonlijk te informeren. Gelet op het onderwerp zijn in dezen ook Etten-Leurse organisaties op het taakgebied, alsmede de wijkverenigingen vanaf een zeer vroeg stadium geïnformeerd en betrokken bij de totstandkoming.

### **2. Lay out nota**

#### Zienswijze

Een algemene opmerking nog: een legenda van de afkortingen was handig geweest. (15)

#### Reactie

In het definitieve concept van de kadernota zal deze worden opgenomen.

## **III. BIJLAGEN**

1. Uitwerking resultaten enquête ANWB Mobiteam Etten-Leur
2. Enquêteformulier

## **Enquête Etten-Leur 2007**

### **SUGGESTIES EN OPMERKINGEN OP ONDERWERP M.B.T. ONDERDEEL PARKEREN**

#### **PARKEERBEHOEFTE - PARKEEROVERLAST**

##### **Grient**

- Beetje groen weg voor parkeerplaatsen.
- Meer parkeerplaatsen maken in de buurt.
- In oudere woonwijken meer parkeergelegenheid.
- Parkeren in mijn straat, plaatsen te kort.
- Structureel moeilijker om parkeerplaats te vinden in buurt eigen woning.
- Parkeerplaatsen bij maken.
- Parkeerplaatsen zijn te smal, grotere auto's.
- Parkeerplaatsen zijn te smal in Grient.
- Parkeren voor woningen in smalle straat niet altijd handig.
- Parkeerverbod in doodlopende straten in verband met veiligheid en hulpdiensten.
- Maar 1 auto per woning in de straat parkeren overige auto's ergens anders.
- Meer parkeergelegenheid bij winkelcentrum. Etten-Leur moet zich meer op de kaart zetten door betere uitgaansgelegenheden en meer sfeer in winkelcentrum.
- Inleveren groenstrook bij Wildbaan voor parkeren.
- Wildbaan wordt steeds meer op weg geparkeerd. Stukjes groen vervangen.
- Parkeren in Wildbaan buiten parkeervakken is gevaarlijk.
- Pas beplanting neergezet in Wildbaan. Hier hadden gemakkelijk 4 parkeerplaatsen gemaakt kunnen worden. Voor verkeersveiligheid was dit beter geweest.
- Langs Wildbaan zijn veel dubbele groenstroken, maak hier parkeerplaatsen van.
- Op Wildbaan meer parkeerplaatsen creëren en ook op de Markt.

##### **Sanderbanken**

- Centrum parkeervrij en veel meer groen.
- Groenstrook veranderen in parkeerplaatsen.
- Meer parkeerplaatsen.
- Meer parkeerplaatsen kort parkeren bij supermarkt C1000 op de Markt/Bisschopsmolenstraat.
- Minder groen meer plaatsen.
- Parkeergelegenheid maken voor vrachtwagens en bussen.
- Parkeerproblemen nooit ten koste laten gaan van openbaar groen.
- Rekening houden bij nieuwbouwplannen met meerdere auto's per woning.
- Rekening houden met meerdere auto's per gezin.
- Meer parkeergelegenheid in centrum.
- Voldoende parkeerplaatsen maken.

##### **Baai e.o.**

- In nieuwbouwuurt rekening houden met 2 auto's per huishouden.
- Bij Kerkwerf en Van Bergenplein is het voor het bestaansrecht van deze kleine centra belangrijk dat er voldoende en gratis parkeerruimte beschikbaar is.
- Bij oudere Hat-woningen meer parkeerplaatsen.
- Met de nieuwbouw eerst de infrastructuur aanpakken.
- Een auto-oprit in eigen tuin, waar dat mogelijk is.
- Geen huizen bouwen op bestaande parkeerplekken. Na afbreken van laagbouw, geen hoogbouw zonder parkeerplek.
- Glasbak verplaatsen geeft meer parkeerruimte.
- Gras vervangen door parkeerplaatsen.
- Parkeermogelijkheden in Vlaanderenstraat. Een meter van groenstrook afhalen en schuine parkeerhavens maken.



- In onze straat parkeerhavens maken en drempels. Er wordt veel te hard gereden.
- Jaren geleden is door middel van een handtekeningsactie gevraagd om de groenstrook te vervangen door parkeerhavens in de Schrauwenstraat. Zonder resultaat.
- Duidelijke parkeermogelijkheden op Bredaseweg aan beide zijden.
- Meer parkeerplaatsen in de Baai.
- Meer parkeerplaatsen voor mensen die zorg verlenen. Kost tijd en geld om plaats te zoeken.
- Opstellen projectplannen nieuwbouw meer rekening houden met de mobiliteit van de toekomstige bewoners. Meer parkeermogelijkheden.
- Parkeermogelijkheden maken in onze eigen straat.
- Parkeersituatie aanpakken bij supermarkt Dirk van de Broek, overlast laden en lossen.
- Parkeren rondom de Baai, zeker op zondag en bij uitvaart.
- Aanpak parkeeroverlast bij de Baai. Rechts en links wordt daar geparkeerd. Te smalle straat.
- In mijn buurt wonen veel eenmansbedrijven. Zij geven parkeeroverlast.
- Parkeren Van Bergenplein: voorrangsregelgeving daar opheffen.
- Zand opruimen, weer parkeervakken in de straat.
- Meer éénrichtingsverkeer, dan schuine parkeervakken.

### **Noord**

- Betreffende parkeren ieder 1 eigen parkeerplaats.
- Parkeerplaatsenbeleid Laurierhof is hopeloos.
- Meer parkeergelegenheid creëren rond huis en bedrijven.
- Meer parkeergelegenheid op Van Bergenplein trachten te bereiken i.v.m. winkelen en danscentrum Goetjaer.
- Rekening houden met uitbreiding (gratis) parkeren rondom Van Bergenplein door komst Schoenmakershoek en uitbreiding winkelaanbod. Indien betaald parkeren wordt ingevoerd met ontheffing vergunninghouders dan mogelijkheid voor twee vergunningen per huishouden.
- Parkeerproblemen kunnen onder buurtbewoners irritaties veroorzaken. Eerst gewoond in de Harpdreef: daar ontstonden gevaarlijke situaties voor verkeer en kinderen door parkeerproblemen.
- Zie onze diverse brieven over parkeren Klompenmakersstraat.

### **De Keen**

- Parkeerproblemen serieus nemen.
- Parkeernorm per gezin optrekken naar 2 auto's per gezin.
- Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen meer rekening houden met het feit dat een groot aantal huishoudens 2 (soms meer) auto's bezitten.
- Bij nieuwbouw rekening houden met meer parkeerplaatsen.
- Bij nieuwbouwwijken rekening houden met aantal auto's per straat.
- Bij zwembad De Banakker is parkeren een probleem. Veel mensen zetten daar de auto om gratis te parkeren.
- Burchtplein kortdurend parkeren en inrijverbod opheffen, zo zijn bewoners beter te bereiken.
- De parkeervakken beter verdelen. Op ons pleintje zou dat betekenen 2 parkeerplaatsen meer.
- Woonerf, parkeerbeleid herzien.
- Rekening houden dat men tegenwoordig twee auto's heeft.
- Meer plaatsen Van Bergenplein.
- Parkeertijd verruimen bij zwembad naar 4 uur.
- Groen inleveren voor parkeerplaatsen. In de Keen heeft bijna iedereen twee auto's.
- 1 parkeerplaats per huis.
- In de Kiel, een straat met veelal ouderen, wordt parkeren voor de woning ontnomen.
- In onze straat staan 2 heggen. 1 daarvan kan weg en dan schuine parkeerplaatsen creëren.
- Kajuit bij huisnummers 1 t/m 9 is smal. Parkeerplaatsen zijn er tekort.
- Niet al te veel bouwcontainers op parkeerplaatsen plaatsen.
- Parkeerplaatsen in wijk De Keen zijn te klein.
- Parkeervakken vergroten voor 2 auto's (wijk De Keen). Bij nieuwbouw de garages niet om laten bouwen tot kamer.
- Etten-Leur wil mensen uit de regio trekken, dan moeten er meer parkeermogelijkheden zijn.

- Parkeren in Boegspriet moet snel veranderen. Meer parkeerplaatsen. Bewoners hebben 2 of zelfs 3 auto's per woning.
- Te weinig parkeergelegenheid bij Medisport, staan op de stoep en op de weg.
- Toezicht houden op meer parkeren op eigen terrein daar waar dit verplicht is bijv. De Spletting.
- Verhoog parkeernorm bij nieuwbouwwijken. 1,2 auto is te weinig. Hoe wordt er straks mee omgegaan als de Schoenmakershoek klaar is. Op Van Bergenplein nu al nauwelijks parkeerplaats te vinden op zaterdagmiddag. Plein is onoverzichtelijk en gevaarlijk.

### **Hooghuis**

- 1 parkeervak per huis voor de deur. Blijven er nog genoeg over voor derden. 2 grote verkeersdrempels aanleggen in Karekiet zodat er minder hard wordt gereden en men niet zo snel in deze straat parkeert.
- Betere parkeerplaatsen bij ons in de straat.
- Bij ons in de straat parkeren veel mensen die boodschappen doen bij Dirk van de Broek. Volgende keer Dirk een betere plaats geven met meer parkeerruimte.
- Bij zwembad een grotere parkeerplaats maken.
- Dikke bomen weg, meer plaats.
- Eén vaste parkeerplaats per woning.
- Meer parkeergelegenheid voor auto's want parkeergarage is niet voldoende.
- Meer parkeerplaatsen.
- Meer parkeerplaatsen en minder drempels in vogelbuurt i.v.m. wateroverlast.
- Meer parkeervakken en betere busroutes, bijv. Parklaan.
- Mensen die in Etten-Leur werken moeten parkeren en willen daarvoor niets betalen. Dus parkeren ze maar in onze straat. Mensen lopen liever verder dan te moeten betalen om te parkeren.
- Parkeren bij de scholen is een groot probleem, vooral bij slecht weer en het begin en einde van de schooldag.
- Parkeren in mijn straat een probleem door aanwezigheid super de boer.
- Straten in de wijk zijn smal. Straten breder maken, zodat er meer geparkeerd kan worden (gratis).
- Straten in nieuwbouwwijken zijn te smal. Denk hierbij aan bijv. Moerlaken.
- Toestaan maar 1 auto parkeren voor de deur.
- Verbetering parkeerplaatsen.

### **Centrum Oost**

- 1 auto per gezin voor de deur, meerdere auto's ergens anders parkeren.
- Als er bij de Nobelaer iets te doen is, is parkeren bij ons een ramp. Mensen zetten hun auto in alle omliggende straten.
- Maak parkeerplaats bij ABN-AMRO.
- Groenstroken vervangen door parkeerplaatsen. Ieder zijn eigen auto voor zijn eigen deur zetten.
- Stop met groenvoorziening op te offeren voor parkeerplaatsen.
- In Bernhardlaan wordt geparkeerd door patiënten van kraamzorg. Ook de bezoekers van de huisarts en apotheek parkeren hier ook vaak. Overdag is parkeergarage van 't Anbarg altijd vol.
- Meer parkeerplaatsen bij Emmaflat nu Arborg erbij is gekomen.
- Meer parkeerplaatsen en betere bewegwijzering naar andere plaatsen.
- Overlast van auto's waarvan men met de trein gaat.
- Parkeerplaatsen Spoorlaan zijn te smal.
- Storend is dat de huisartenpost aan de Markt geen parkeerplaatsen heeft.
- Parkeerproblemen aanpakken rond de Arborg.
- Spoorlaan meer bredere parkeerplaatsen en snelheidsbeperkingen. Er wordt in deze straat veel te hard gereden.
- Meer parkeerplaatsen maken bij ons in de straat.

### **Centrum West**

- Auto's moeten half op het trottoir geparkeerd worden, straat is te smal.
- Extra parkeerruimte aan het einde van de straat.
- Parkeren in Rochussenlaan aanpakken.
- Rochussenlaan 68-70 parkeerverbod instellen. Uitrit totaal onoverzichtelijk.

- Veel kostbare tijd gaat verlopen omdat verzorgenden, verplegenden evenals andere hulp die aan huis moeten komen vanwege parkeerproblemen hun auto niet kunnen parkeren.
- Zit op de grens van betaalzone. Veel onenigheid in straat door parkeeroverlast in de Doelen.

### **Grauwe Polder**

- Meer parkeerplaatsen meer verlichting.
- Parkeergelegenheid vind ik ruimschoots voldoende.
- Stimuleren aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein.
- Zorg dat parkeren is geregeld voordat de Lidl is uitgebreid. Laat de belangen van de bewoners van De Panfluit prevaleren boven die van de Bovo. Eventueel met een vergunning.

### **Banakkers**

- Meer parkeerplaatsen.
- Meer parkeergelegenheid op de Markt.
- Meer parkeerplaatsen en gratis maken.
- Niet parkeren op de stoep.
- Kort parkeren toestaan in centrum.
- Parkeerplaatsen Appelgaard alleen toegankelijk voor bejaarden en niet voor mensen die met de trein reizen. Ouderen die slecht ter been zijn moeten hun auto verder parkeren. Het is tenslotte een bejaardensoos.
- Parkeerplaatsen maken voor medische instellingen die daar dan gratis kunnen parkeren, dicht bij de patiënten zodat tijd en dus geld bespaard kan worden.
- Parkeerprobleem KSE bij het ophalen en brengen van kinderen. Politie zou hier meer toezicht op kunnen houden.
- Parkeervoorziening beperkt houden, niet alles vol zetten met auto's.

### **Hoge Neerstraat**

- Als iedereen goed inparkeert is al veel opgelost.
- Bedrijfs- en bestelwagens niet in de wijken parkeren. Schuine parkeervakken maken.
- Bij basisschool meer parkeergelegenheid creëren.
- Cafetariagebeuren op Oude Bredaseweg is een ramp. Ook op de Markt te weinig. Bij woning parkeerplaatsen delen met burens. Toekomst meer parkeerplaatsen door weghalen bomen.
- Genoeg gratis parkeerplaatsen.
- Haal groen in de Marathon weg, wordt toch niet onderhouden, maar hier parkeerplaatsen van. De irritatie haalt u dan weg en wij kunnen parkeren.
- In Marathon parkeeroverlast ivm hockeyvelden. Veel te weinig parkeerplaatsen beschikbaar.
- Invoeren maximum parkeertijd.
- Meer goedkope parkeerplaatsen.
- Meer parkeerplaatsen in mijn straat (Melkhuis).
- Minder groen, meer parkeerruimte niet 1 parkeerplaats per woning.
- Zorg dat 1 auto per woning dichtbij geparkeerd kan worden, bij sociaal culturele instellingen gratis parkeren.
- Te weinig parkeerplaatsen in de Marathon. Al veel geklaagd maar door gemeente is er nog steeds niets aan gedaan.
- Te weinig parkeerplaatsen, zeker bij flats waar niet-flatbewoners of bezoekers vaak hun auto parkeren.

### **Buitengebied**

- Bouw nieuwe wijken met voldoende parkeerruimte.
- Bij nieuwbouwwijken rekening houden met voldoende parkeergelegenheid.
- Bij nieuwe gebouwen meteen ondergrondse parkeergelegenheid bouwen voor de bewoners of werknemers. En bovengronds voor bezoekers of klanten.
- Bij ontwikkeling nieuw project/bouwplannen zorg dragen voor voldoende parkeerplaatsen.
- Meer parkeerplaatsen bij station.

- Elk gezin 1 gratis parkeerplaats.
- Bisschopsmolenstraat: aan een kant parkeervakken dwars en eenrichtingsverkeer maken. Markt eenrichtingsverkeer en meer schuine parkeervakken.
- Minder groen meer plaatsen.
- Meer parkeergelegenheden.
- Nieuwe nieuwbouwplannen ruimer opzetten, desnoods met een hogere grondprijs.

## **PARKEERGARAGE**

### **Grient**

- Circulatieplan parkeergarage verbeteren, pijlen slecht zichtbaar.
- Gemeente Etten-Leur heeft mooie parkeergarage Gebruik alleen als ik grote boodschappen heb. Bij kleine boodschappen parkeer ik buiten de garage.
- Parkeergarage groter maken. Slagboom maken voor chipknip.
- Parkeergarage had beter in twee parkeerlagen gebouwd kunnen worden.
- Toegangsweg naar parkeergarage verbreden.
- Verkeer loopt vast bij garage in weekend. Maak twee rijbanen.
- Verkeer loopt vast bij uitgang rotonde parkeergarage.
- Voor parkeergarage abonnementen of tegoed kaart verkopen waardoor wachttijd misschien korter wordt bij slagbomen en bij betaalautomaat.

### **Sanderbanken**

- Betere doorstroming parkeergarage. Kunnen de hulpdiensten bij grote calamiteiten de parkeergarage in zoals de brandweer om snel hulp te bieden. De vloer geeft veel geluidsoverlast en is erg glad bij nattigheid.
- Betere doorstroming garage in weekend.
- Parkeergarage langer open (2x).
- Parkeergarage ook 's avonds openstellen.
- Parkeergarage: te weinig invalidenparkeerplaatsen bij liften.
- In parkeergarage mogelijkheid bieden tot het lenen van rolstoel.
- Dubbele rijstrook rotonde.
- Chipknip automaat bij parkeergarage.
- Toevoer parkeergarage verbeteren.

### **Baai e.o.**

- Parkeergarage te klein gebouwd en meestal een zwembad.
- Betere signalering parkeergarage vol=vol.
- Files naar parkeergarage moeten voorkomen worden, betere verkeersdoorstroming, rotonde met twee rijbanen.
- Langere openingstijden parkeergarage.
- Maak parkeergarage een inrit en een uitrit op spitstijden.
- Parkeerautomaten in centrumgarage te storingsgevoelig.
- Betere doorstroming parkeergarage in het weekend.
- Slechte doorstroming op drukke tijden richting parkeergarage.
- Tarieven buiten parkeergarage zijn per 12 of 14 minuten, dit ook graag in parkeergarage.
- Meer invalidenparkeerplaatsen in parkeergarage. Zijn ze vol dan moet ik naar huis en moet dan toch 0,40 betalen terwijl niet geparkeerd.
- Toegang tot parkeergarage is op vrijdagavond en zaterdag een groot probleem.

### **Noord**

- Parkeergarage te glad bij nat weer.
- Geen doorgang op rotonde bij garage in weekend.
- In parkeergarage ook chip in chip out invoeren. Net als in Breda. Hier zit ook korting op.
- Invoeren van parkline (zoals in Rotterdam, Bergen op Zoom en Roosendaal).
- Openingstijden parkeergarage verruimen.

- Parkeergarage open houden met feesten, kermis en markten.

### **De Keen**

- Betaald parkeren in de garage zonder toezicht, schandalig.
- Ondergronds parkeren is goed, vaak vol.
- Parkeergarage goed te bereiken. Nadeel echter is de toegangsweg (Parklaan). Als de garage vol is leidt dit tot file. Niet alle mensen willen gaan parkeren.
- Ronde bij parkeergarage moet verbeterd worden.
- Ronde verbeteren bij parkeergarage.
- Parkeergarage centrum betere toegangswegen creëren.
- Parkeergarage is glad als er water in staat.

### **Hooghuis**

- Betere bewegwijzering parkeergarage centrum.
- File bij rotonde garage ergernis. Parkeren bij snelweg en gratis bus?
- De parkeergarage op zaterdagavond langer open.
- Latere sluitingstijd, parkeren op en rond de Markt is een ramp.
- Meer grondpijlen aanbrengen in parkeergarage.
- Parkeergarage langer open zodat je er altijd uit kan.
- Rookverbod bordjes in liften garage.
- Rijrichting in parkeergarage beter aangeven. File probleem tussen Esso en centrum en vooral als de parkeergarage vol is.
- Toevoerwegen naar parkeergarage onvoldoende.
- Openingstijden parkeergarage 's avonds langer open ook met zon- en feestdagen.
- Hoop dat tarief parkeergarage zo blijft.
- Vloer parkeergarage minder glad maken.
- Waarom zijn parkeerprijzen hoog in parkeergarage, terwijl recent gepubliceerd is dat de garage prima rendeert.

### **Centrum Oost**

- Garage 24 uur open.
- Groot probleem is het parkeren in parkeergarage op koopzondagen. De aanvoerweg er naar toe staat helemaal vol (file).
- Meeropeningstijden parkeergarage.
- Parkeergarage is te klein. Mogelijk een transferium.
- Ronde ingang garage slecht geregeld.

### **Centrum West**

- Zoek oplossing opstopping bij rotonde voor parkeergarage en het omdraaien met de auto op de Markt omdat je er niet kunt oversteken.
- Parkeergarage langer open laten.

### **Grauwe Polder**

- Cijfers aanbrengen in parkeergarage, moeilijk auto terug te vinden.
- Maak parkeren in parkeergarage het goedkoopst.
- Zorgen voor goede doorstroming bij ingang.
- Parkeertarieven in parkeergarages niet te hoog maken.

### **Banakkers**

- Abonnementen parkeergarage goedkoper maken.
- Bezoek van zaterdagmiddag kan op zondag niet uit parkeergarage, dus betalend boven parkeren.
- Flatbewoners in het centrum kunnen alleen in de dure garage parkeren.
- Huurders en kopers een vaste plaats aanwijzen in de parkeergarage, we betalen wel 1000 euro per jaar.
- Parkeer in garage is erg duur.
- Parkeergarage 24 uur open. Zaterdag en zondag betere doorstroming regelen parkeergarage.

- Parkeergarage 24 uur per dag open.
- Parkeergarage langer open en zo goedkoop mogelijk. Verhoog de tarieven voor bezoekers.
- Ronde bij parkeergarage dubbel maken voor betere doorstroming.
- Woon in centrum, heb 2 auto's. Betaal voor 1 auto per kwartaal 268,75 dat vind ik duur.

### **Hoge Neerstraat**

- Parkeergarage openingstijden verruimen.
- Betere infrastructuur naar parkeergarage, nu teveel file op zaterdag, koopzondagen en –avonden.
- Enquete heeft geen zin, tarieven gaan omhoog in parkeergarage.
- Evenementen parkeergarage slecht bereikbaar. Ronde meerdere rijbanen aanleggen.
- Langere openingstijden parkeergarage door de week.
- Parkeergarage centrum uitbreiden.
- Parkeergarage eerste half uur gratis daarna hoger tarief.
- Parkeergarage gewenste rijrichting beter aangeven.
- Parkeergarage is bij nat weer een ijsbaan.
- Parkeergarage uitbreiden, dan wordt het weinige groen behouden.
- Plaatsen nummers in garage, gemakkelijker terug te vinden.
- Ontsluiting parkeergarage Parklaan en Roosendaalseweg verbeteren.
- Tarieven in parkeergarage niet per 30 minuten maar bijvoorbeeld per 15 of 10 minuten. Veel klantvriendelijker.

### **Buitengebied**

- Parkeergarage uitbreiden onder rotonde met aansluiting nieuwe (Nobelaer).
- Aanvoerroute parkeergarage probleem in weekend. Op zulke dagen alternatieve route bieden. Bijv. overloopgebied trivium met pendelbus dan naar het centrum.
- Betere doorstroming naar parkeergarage.
- Garage langer open.
- Betere doorstroming verkeer voor parkeergarage.
- In parkeergarage meer gebruik van chip stimuleren.
- Stimuleer burger de auto te parkeren in garage, wanneer men die heeft.
- Toegang garage aanpassen.
- Verbeteren wegdek parkeergarage. Is glad als het nat is.

## BETAALD PARKEREN – BETALEN VOOR PARKEREN

### Grient

- Gemeente Etten-Leur wil overal geld voor hebben.
- Betaald parkeren onzinnig en controleurs ophangen.
- Bij bezoek bij schoonouders verplicht parkeergeld te betalen. Slechte zaak.
- Parkeerplaatsen bij Nobelaer staan nog altijd leeg. Goedkoper of gratis maken. Daardoor zetten mensen hun auto's in de omliggende straten.
- Door hoge parkeertarieven blijven mensen weg uit de stad.
- Parkeertarieven verhogen.
- Een gratis parkeerplaats per woning. Voor meerdere auto's extra betalen.
- Meer gratis parkeren voor inwoners Etten-Leur.
- Heffing op meer dan 1 auto per gezin.
- Parkeren inwoners gratis met uitzondering van parkeergarage.
- Kort parkeren gratis maken.
- Eigen bewoners gratis parkeren.
- Gratis parkeren betalen al genoeg belasting.
- Ik ben tegen elke vorm van betaald parkeren. Je betaalt al wegenbelasting.
- Overal gratis parkeren.
- Belachelijk betalen voor parkeren bij C1000. Pas bij boodschappen doen van 25 euro of meer krijg je parkeergeld.
- Bij C1000 gratis parkeren en meer plaatsen.
- Betaald parkeren is niet de oplossing als er te weinig parkeerplaatsen zijn. Parkeren bij Kerkwerve reguleert zichzelf. Alleen op gezette tijden is het druk. Doe op een ander tijdstip de boodschappen.
- Gratis parkeren bij station handhaven. Maak Etten-Leur gereed voor de bereikbaarheid HSL (Breda).

### Sanderbanken

- Parkeren zo goedkoop mogelijk houden (liefst gratis).
- Niet meer betaalbare plaatsen.
- Vrij (goedkoop) parkeren in centrum is een strategische kans. Denk eens in ruilwaarde.
- Bewoners worden de dupe van duur parkeren.
- Maak geen melkkoe van parkeerbeleid. Het is van de gekke dat je voor even een broodje kopen parkeergeld moet betalen.
- Rond centrum Etten-Leur betaald parkeren invoeren (met ontheffing vergunningen bewoners). Parkeerkosten garage centrum verdubbelen. Opbrengst gebruiken om maatregelen te bekostigen.

### Baai e.o.

- Betaald parkeren afschaffen daar waar winkels zijn. Klanten blijven weg.
- Parkeren goedkoper maken.
- Goedkoper parkeren.
- Goedkopere parkeertarieven, komen meer mensen naar Etten-Leur.
- Gratis parkeren zoals eerst.
- Het parkeren kan aangepakt worden als niet overal betaald hoeft te worden.
- Maak alles niet duurder.
- Parkeertarieven laag houden.
- Parkeren niet gebruiken om gemeentekas te vullen.
- Parkeren niet te duur maken.
- Schande dat je parkeergeld moet betalen om bij je ouders op visite te gaan of de was op te halen.
- Van Bergenplein vrij van betaald parkeren. Onbetaald parkeren in centrum.

### Noord

- Betaald parkeren alleen daar waar overlast is.
- Betaald parkeren bij supermarkt is idioot.
- Parkeertarieven niet verhogen. Juist dit trekt mensen aan van buiten.
- Bij kleinere winkelcentra betaald parkeren invoeren een slechte zaak.

- Gratis parkeren (2x)
- Gratis parkeren, meer bermen geschikt maken voor parkeren.
- Gun het gewone volk ook gratis parkeren. Kerkwerve en Van Bergenplein geen betaald parkeren.
- Meer gratis parkeren.
- Meer onbetaalde parkeergelegenheid in Etten-Leur noord.
- Niet iedereen kan betaald parkeren betalen.
- Parkeren buiten parkeergarage relatief duur.
- Betaald parkeren beperken, blauwe zone uitbreiden.

### **De Keen**

- Ben voor gratis parkeren. Net als in België een vignet invoeren.
- Betaald parkeren alleen dicht bij centrum.
- Chipknip overal mogelijk maken inclusief oplaadpunt. Tarieven zo laag mogelijk houden.
- Gratis parkeren (2x).
- In eigen straat 1<sup>e</sup> auto gratis en 2<sup>e</sup> en volgende auto betaald parkeren. Bedrijfsauto's parkeren buiten de woonwijken.
- Kerkwerve en Van Bergenplein niet betaald parkeren maken, dat is de doodsteek van de ondernemers aldaar.
- Parkeren mag niet duurder worden.
- Kort parkeren gratis, lang betalen.
- Tijdens koopzondagen parkeren bij de Banakkers gratis. Waarom mensen laten betalen omdat ze toevallig op zondag gaan zwemmen.

### **Hooghuis**

- Per direct betaald parkeren afschaffen. Er zijn geen problemen.
- Dat ik thuis voor niets kan staan Stationsstraat 1.
- Inwoners van Etten-Leur gratis parkeren d.m.v. legitimatie.
- Parkeren niet duurder maken.
- Parkeren Nobelaer moet gratis, gunstig voor bibliotheek.
- Parkeren voor mensen uit Etten-Leur gratis of goedkoper of gebruik een buurtbus gratis.
- Niet meer betaald parkeren invoeren.
- Stoppen met betaald parkeren.
- Zorg voor evenwicht in parkeerprijs en bezettingsgraad van de parkeerplaats. Bij de Nobelaer is parkeerplaats vrijwel altijd leeg. Als een prijsverlaging aldaar bijv. tot een bezettingsgraad van 50% komt zal de buurt ook wat ontlast worden.
- Zoveel mogelijk gratis parkeren.

### **Centrum Oost**

- Betaald parkeren in Westwiek, Dijkmansstraat, Oostwiek etc. En bewoners een gratis vergunning verlenen.
- Betaald parkeren werkt niet.
- Combineer betaald parkeren met een gratis vergunning voor bewoners. Mensen van buitenaf moeten dan betalen voor parkeren en bewoners kunnen gratis hun auto kwijt.
- Maak de parkeerpleinen gratis, dan blijft onze straat leger.
- Parkeren niet te duur maken.
- In centrum gratis parkeren voor bewoners en ondernemers.
- Parkeerproblemen worden veroorzaakt door invoeren betaald parkeren. Voor invoering betaald parkeren waren er geen problemen.
- Mensen met 2 of 3 auto's meer laten betalen.
- Sommige betaald parkeerplaatsen ongedaan maken. Bijv. bij het politiebureau, want hier parkeert niemand zijn auto.
- Belasting heffen op 2<sup>e</sup> auto of een toeslag laten betalen.
- Afschaffen betaald parkeren.
- Etten-Leur is voor bezoekers uit regio aantrekkelijk door bereikbaarheid en lage parkeertarieven. Dit handhaven. Kerkwerve en Van Bergenplein vrij van parkeergeld.



- Vrij parkeren bij zwembad.

### **Centrum West**

- Betaald parkeren uit den boze. De gemeente had 20 jaar eerder moeten bedenken dat er meer parkeerplaatsen moesten komen.
- Eigen bewoners gratis parkeren.
- Verstrek alle bewoners van centrum een gratis parkeervergunning en voer in het gehele gebied betaald parkeren in.
- Door betaald parkeren verschuift het probleem naar de omliggende straten.
- Een probleem ervaar ik als mijn kinderen bij mij op bezoek komen en er voor parkeren moet worden betaald. Bij mij in de buurt alleen betaald parkeren. Oplossing: 1 parkeerplaats zonder te betalen per huishouden in de vorm van een kaart.
- Geen parkeerzones.
- Parkeerplaatsen overal even duur. Op Markt verwarrend wat is zone 2 en wat is zone 3.
- Schandalig Nobelaerplein betaald parkeren.
- Meer betaald parkeren dan vergunning gratis.
- Parkeren rondom centrum ontmoedigen door parkeermeters.
- Kort parkeren (betaald) voor passanten voor bezoekers aan winkels Markt en winkelcentrum.
- Vrijgeven parkeren aan weerszijde van Berchemlaan bij Nobelaer en aan Rode Poort.
- Zie noodzaak van betaald parkeren niet.

### **Grauwe Polder**

- Afschaffen betaald parkeren, ook voor parkeergarage. Als er geen kosten worden berekend zijn er geen problemen.
- Ben tegen betaald parkeren. Het is te gemakkelijk om parkeerprobleem op te lossen met verboden, tarieven en boetes. Geef een behoorlijk alternatief. Dan maar geen Nobelaer bijvoorbeeld.
- Per huishouden 1 auto voor de deur, meer auto's betalen. Wijkagent om er over te praten in de straat.
- Parkeren overal gratis.
- Gratis parkeren.
- Gratis parkeren of laag tarief.
- Verhoging tarieven en betaald parkeren.
- Meer gratis parkeren.
- Niet overal betaald parkeren.
- Het niet aanleggen van allerlei parkeerzones in de woonwijken rondom het centrum.
- Realiteitszin is geboden. Betaald parkeren lost niets op. Inspelen op de wensen van de burgers.
- Voldoende gratis parkeergelegenheid vooral bij winkelcentra.

### **Banackers**

- Gratis parkeren.
- Ik vind dat overal voldoende onbetaalde en veilige parkeerplaatsen moeten zijn. Het hoeft niet mooi te zijn.
- Meer gratis parkeren.
- Autoverkeer ontmoedigen, hoge tarieven.
- Overal in Etten-Leur gratis parkeren.
- Betaald parkeren is slecht voor winkeliers. Spiegel Etten-Leur niet aan een stad als Breda. De kracht van het centrum ligt mede in het feit dat hier de parkeertarieven laag zijn.
- Betaald parkeren invoeren Kerkwerve.
- Ik woon in een flat en als ik bezoek krijg is betaald parkeren een dure gelegenheid.
- Parkeertarieven te grote verschillen. Wonen in centrum niet bepaald een vriendelijke uitstraling ivm parkeerbeledi. Overdag minder bezoek ivm betaald parkeren. Is milieu niet meer belangrijk. Liever geld verdienen aan parkeren.
- Tarieven niet verhogen want overlast in wijk wordt erger.
- Te duur parkeren.

- Waarom moeten de parkeerplaatsen bij het winkelcentrum en zwembad betaald parkeren zijn. Heel veel mensen zetten hun auto op een niet betaald parkeerplaats. Daar zij wij de dupe van in andere straten.

### **Hoge Neerstraat**

- 1 auto per gezin onbetaald en de andere auto's een soort parkeerbelasting laten betalen.
- 1 gratis parkeerplaats voor de deur in de straat.
- Betaald parkeren goedkoper.
- Gratis parkeren, ipv de kas spekken.
- Kerkwerve nooit betaald parkeren.
- Maak het parkeren beslist niet duurder.
- Eerste 15 min. Gratis parkeren. Belachelijk betaald parkeren bij supermarkt.
- Niet verder doorvoeren van betaald parkeren en vergunningen afgeven.
- Parkeren in de wijk gratis houden, dicht bij centrum alleen vergunninghouders.
- Parkeertarief niet hoger dan nu.
- Parkeren bij station niet betaald maken. Trein is al duur genoeg. Mensen gaan anders bij andere mensen voor de deur staan en dat bezorgt weer overlast. Het is het probleem verleggen.
- Parkeren gratis maken.
- Sportvelden betaald parkeren of vergunninghouders invoeren.
- Teveel plaatsen in centrum betaald parkeren. Geeft een ongestuurd gevoel.
- Voorbeeld aan Den Bosch. 2 euro betalen voor parkeren en gratis busvervoer naar centrum.
- Geef bewoners een eigen gratis parkeerplek.
- Aparte tarieven voor kort en lang parkeren.

### **Buitengebied**

- Afschaffen betaald parkeren.
- Parkeertarieven laag houden.
- Autorijden moet ontmoedigd worden. Ik denk dat betaald parkeren de enige mogelijkheid is om korte ritten binnen de gemeente te beperken.
- Straatbelasting voor iedereen die een auto wil parkeren, deze aftrekken van wegenbelasting.
- Parkeren overal gratis.
- Gemeente moet zich schamen dat haar burgers moeten betalen voor parkeren als men bij het stadskantoor moet zijn.
- Schandalig dat voor parkeren betaald moet worden.
- Parkeertarieven omlaag of stabiel om Etten-Leur als winkelcentrumgebied aantrekkelijk te houden.
- Gratis parkeren.
- Gratis parkeren politiebureau, scheelt plaatsen.
- Iemand die niet van plan is te betalen voor parkeren kiest niet voor het gemak maar loopt liever een eindje. Kijk maar op zaterdag achter het zwembad staat bomvol.
- Invoer parkeerbelasting voor meer als 1 auto.
- Inwoners eerste half uur gratis parkeren.
- Meer gratis parkeerplaatsen voor ouderen.
- Parkeertarieven niet alsmaar laten stijgen. Het lijkt wel een melkkoe voor de gemeente. Lasten zijn al zwaar genoeg.
- Parkeren niet iedere keer duurder maken.
- Gratis parkeervergunningen voor bewoners.
- Uitzonderingen verstrekken aan bepaalde beroepsgroepen betreffende betaald parkeren bijv. maaltijdbezorger, huisartsen, wijkverpleging. Ontheffing voor bewoners die in een bepaalde staat wonen voor maximaal 2 auto's.
- Verhoging parkeertarieven met uitzondering van Centrumgarage.
- Niet overal betaald parkeren maken. Het probleem wordt hierdoor verlegd.
- Winkelstraten vrijparkeren maken voor bijv. ½ uur zodat je een snelle boodschap kan doen.

## VERGUNNINGHOUDERSPARKEREN

### Grient

- Vergunninghoudersplaatsen verplaatsen het probleem. Het parkeervergunningbeleid van de gemeente is voor herziening vatbaar.
- Parkeervergunning per gezin 1 gratis. Meerdere auto's betalen.
- Per woning 1 parkeervergunning gratis, de rest bijkopen.

### Sanderbanken

- Parkeerproblemen oplossen door vergunningstelsel e.d. zal leiden tot groter isolement van zieken en bejaarden (geen bezoek meer).
- Gratis parkeervergunningen.
- Parkeerontheffing voor eigen deur ivm visite eigen kinderen.
- Voer parkeervergunningen in.
- Parkeren vergunninghouders veranderen overdag in betaald kort parkeren.

### Baai e.o.

- Parkeren vergunninghouders gratis.
- Ben tegenstander van parkeren voor vergunninghouders.
- Van Hoffstraat 48/70 wil parkeren voor eigen deur door middel van vergunning.
- Waarom parkeren voor vergunninghouders op plaatsen waar voldoende parkeerplaatsen zijn zoals bijv. naast het Koetshuis.

### Noord

- Gratis vergunning verstrekken die aan een vergunning vastzitten. Vanwege zone 2 kaarten per gezin.
- Op sectie parkeren voor vergunninghouders in Dominesegang is vaak geen plaats omdat auto's zonder vergunning hun auto daar weg zetten. Politie bellen heeft geen zin, komen toch niet.

### De Keen

- Havenkwartier 11 heeft geen vergunning voor zone voor huis, terwijl altijd plaatsen vrij zijn. Moet buiten de wijk parkeren.
- Parkeervergunning gratis. De rest van Etten-Leur kan toch ook gratis hun auto parkeren. Parkeervergunningenterrein is leeg overdag.

### Centrum Oost

- Bewoners parkeervergunning bezoekers gratis met blauwe zone.
- Voor bewoners parkeervergunning na winkelsluitingstijden.
- Geldklopperij voor vergunninghouders, moet gratis kunnen voor eigen bewoners.
- Gevraagd is naar mening parkeervergunning in Dijkmansstraat. Minder dan 50% was het hier niet mee eens. Dus er gebeurde niets. Iedere bewoner zet zijn auto maar ergens weg.
- Parkeren voor vergunninghouders.

### Centrum West

- Bezoekers langer kunnen parkeren dan 5 uur met bezoekersvergunning. Daarnaast bijv. dagkaarten of strippenkaarten verkopen voor extra bezoek.
- Een vergunning is een melkkoe waar niks tegenover staat.
- Gratis parkeervergunningen.
- Geef per gezin 1 gratis parkeervergunning en een gezin met meerdere auto's moeten die maar ergens anders parkeren.
- Graag parkeervergunning.
- In een straal van 1 km van het centrum met parkeervergunningen gaan werken.
- In Grijsoord alleen parkeren voor vergunninghouders. Heb stiefmoeder van 87 jaar. Familie van ver kan hier niet parkeren en dat is heel vervelend.
- Invoering vergunninghouders voor de hele straat en niet alleen voor het 1<sup>e</sup> gedeelte.
- Parkeervergunning eigen bewoners.

- Voor mezelf zou ik graag een parkeervergunning willen hebben, zodat ik bij marktactiviteiten mijn auto onbeperkt kan parkeren.
- Meer visite kaarten afgeven: 1 is veel te weinig.
- Parkeerkaarten invoeren voor een of meerdere dagen i.p.v. een jaarkaart voor bezoekers.
- Straten waar vergunninghouders van kracht is kort parkeren toestaan. Vaak staan deze straten overdag leeg terwijl andere straten vol staan met geparkeerde auto's.
- Parkeren blijft altijd lastig maar sommige straten in het centrum moeten zeker voor vergunninghouders worden.
- Verkoop parkeerkaarten voor een hele of halve dag voor bezoek.
- Voor bewoners van Markt en omliggende straten parkeervergunning voor bewoners.

### **Grauwe Polder**

- 1 vergunning gratis verstrekken. Niemand heeft om de vergunningen gevraagd.
- Afschaffen vergunningen Bazuinlaan, behalve voor die geen garage hebben.
- Bewoners vrij parkeren ook voor visite.
- Gratis vergunning voor bewoners.
- Parkeervergunningen ingevoerd vanwege parkeeroverlast door winkelend publiek van buiten Etten-Leur.
- Bezoekersregeling door gebruik te maken van een soort strippenkaart.
- Alleen centrumbewoners een gratis parkeervergunning te verstrekken.
- Bewoners in centrum kunnen d.m.v. parkeren voor vergunninghouders gratis hun auto parkeren.
- Niet eens met vergunningen in de wijk, toch ingevoerd. Belachelijk dat ook visite moet betalen voor een plaats.
- Onzinnig en te duur vergunningenbeleid.
- Parkeerontheffing voor bewoners.
- Parkeervergunning voor bewoners rondom centrum zouden gratis moeten zijn. Het is niet de schuld van de bewoners dat anderen niet betaald willen parkeren. Bovendien hoeft het uitprinten van de vergunning geen Euro 30 te kosten, dat kan voor Euro 0,50.
- Parkeervergunningen uitbreiden.
- Gratis parkeren voor bewoners en 1 gratis bezoekersvergunning.
- Stop uitbreiding parkeren voor vergunninghouders. Parkeerprobleem schuift verderop.
- Vergunning parkeren lost niets op verplaatst het probleem.
- Vergunning voor bewoners gratis en 24 uur.
- Vergunningen per direct afschaffen, daar betaald parkeren of een blauwe zone van maken. Dan ook betere controle door parkeerwachters.
- Vergunningen zouden gratis verstrekt moeten worden aan bewoners en niet zoals nu. Je bent tientallen euro's per jaar kwijt om je auto voor de deur te mogen parkeren.
- Parkeervergunning tevreden. Maar bezoekersvergunning vinden wij financieel te ver gaan. Zoek oplossing in daluren of vergunning goedkoper maken.
- In wijken met alleen parkeren voor bewoners toch kort betaald parkeren mogelijk te maken, straten staan overdag toch niet vol.

### **Banakkers**

- Meer vergunninghouders.
- Gratis parkeerplaatsen voor bewoners.
- Gratis parkeren voor bewoners.
- Gratis parkeren voor bewoners. Nu 48 euro betalen voor bezoek. Heb nooit een auto gehad.
- In onze straat zijn teveel vergunningen uitgegeven. Oplossing niet alleen links maar ook rechts toestaan te parkeren.
- Na invoeren vergunningen stapelen de problemen zich op.
- Parkeervergunning gratis.
- Straten rond winkelhart alleen parkeren voor bewoners met gratis vergunning. Door parkeerproblemen moeten die betalen voor een plaats in hun straat.
- Bij parkeren in straten nabij het centrum een vergunning op huisnummer (adres).

**Buitengebied**

- Rond centrum zijn parkeervergunningen de enige oplossing.

**BLAUWE ZONE****Sanderbanken**

- Oplossing parkeren kort parkeren in sommige delen of blauwe zone.

**Noord**

- Van Bergenplein, werken met parkeerkaarten, maximaal 2 uur gratis.

**Baai e.o.**

- Gedeeltelijk blauwe zones invoeren op grotere gratis parkeerplaatsen.
- Parkeren wordt steeds duurder. Op Kerkwerve of Van Bergenplein blauwe zone toepassen i.p.v. betaald parkeren. Denk aan de minima.
- Parkeerbeleid in deze gemeente staat iedereen tegen. Blauwe zone op bepaalde plaatsen invoeren zou het eerlijkst zijn vooral voor de mensen met een laag inkomen.
- Parkeerplaatsen voor korte tijd invoeren zonder parkeergeld, blauwe zone.
- Voor parkeren bij station is blauwe zone een lachtertje. Inrichting Litouwenplein is kunstig. Hoe maak je op een dergelijk groot perceel zo weinig mogelijk parkeerruimte.

**Centrum Oost**

- Instellen blauwe zone Kerkwerve.
- I.p.v. parkeermeters bij plaatsen gebruik maken van blauwe zones.

**Grauwe Polder**

- Blauwe zone terug op Bisschopsmolenstraat en Beiaard.
- Maak aanliggende centrumwijken blauwe zone.

**Hoge Neerstraat**

- Creëer wat meer parkeerplaatsen waar met parkeerschij kan worden geparkeerd, bijv. een half uur.

**Buitengebied**

- Meer blauwe zones voor kort parkeren.
- Meer blauwe zones en niet overal betaald parkeren.
- Meer vakken maken, meer blauwe zones.
- Waarom geen blauwe zone op de Markt.

**PARKEERVERBOD****Grient**

- Parkeerverbod buiten de daartoe bestemde vakken.
- Parkeerverbod buiten de vaste parkeerplaatsen op de Wildbaan.

**Sanderbanken**

- Parkeerverbod opheffen avond en nacht.
- Zones parkeerverbod opheffen.

**Baai e.o.**

- Aan de kant van de straat een parkeerverbod. Het gras gebruiken voor schuine parkeerplaatsen. De doorrit van de straat wordt breder en er is meer ruimte om te parkeren.

**Noord**

- Parkeerverbod invoeren tijdens schooldagen bij Hasselbraam.

**Centrum West**

- Bij parkeerverboden zorgen dat bewoners zonder extra kosten kunnen blijven parkeren aan overzijde (parkeerhavens maken).

**Hoge Neerstraat**

- Duidelijk het parkeerverbod aangeven en daadwerkelijk bekeuren.

## **WERKNEMERSPARKEREN**

### **Grient**

- Personeel winkelcentrum gratis laten parkeren.

### **Sanderbanken**

- Werkgevers verantwoordelijk voor kosten woon/werkverkeer.
- Betere regeling personeel winkelhart.
- Personeel parkeerkaart geven.
- Op Oude Bredaseweg veel auto's geparkeerd van personeel centrum. Wekt ergernis.

### **Noord**

- Ambtenaren niet betalen voor betaald parkeren. Deze auto's staan in zijstraatjes.
- Personeel moet eigen parkeerplaats hebben, niet bij ons voor de deur.
- Werkgevers en bedrijven verplichten zorg te dragen voor parkeren. Gemeente zou zelf het goede voorbeeld kunnen geven. Bij Trivium groot winkelbedrijf plannen met veel parkeerruimte i.p.v. binnenstad.

### **Hooghuis**

- Winkelpersoneel verplichten te parkeren op betaalde parkeerplaatsen en niet in de straten/wijken.
- Parkeerprobleem werknemers centrum oplossen. Groot parkeerterrein aanleggen buiten Etten-Leur en daar vanuit met bussen naar het centrum rijden evt. tegen een kleine vergoeding.
- Personeel winkelcentrum vrijstelling geven in de parkeergarage zodat niet in omliggende wijken wordt geparkeerd.

### **Centrum Oost**

- Gratis pendelbussen van parkeerplaatsen aan de rand voor werknemers en winkelend publiek. Vooral op drukke winkeldagen.
- Zoek oplossing voor personeel, transferium met bus.
- Winkeliers zelf zorg dragen voor parkeerplaatsen werknemers. Prioriteit voor bewoners i.p.v. bezoekers centrum.
- Bedrijven en appartementen moeten voor eigen parkeerplaatsen zorgen.
- Parkeren Stationsplein gratis maken, zodat personeel van de Rabobank ook daar kan parkeren.
- Voor mensen die van buiten komen en werken in het centrum moet een parkeergelegenheid worden geregeld.

### **Centrum West**

- Gemeentepersoneel verbieden te parkeren in wijken.
- Veel personeel parkeert in de wijk, beter in de garage.
- Gemeente medewerkers fietsvergoeding geven ipv parkeervergoeding.
- Personeel winkels tegen een redelijke vergoeding laten parkeren.
- Personeel gemeente geen geld geven om te parkeren. Nu wordt ergens anders geparkeerd en geld wordt in eigen zak gestopt.
- Personeel dat in het centrum werkt gratis of tegen gereduceerd tarief laten parkeren eventueel in buitengebied en met pendelbusje naar centrum. Dit geldt ook voor medewerkers gemeente die ondanks vergoeding nog steeds in omliggende straten parkeren.
- Personeel van het centrum zo min mogelijk in de wijken laten parkeren.
- Transfersysteem promoten voor personeel van bedrijven in het centrum. Denk daarbij wel aan de aanvangs- en eindtijden.

### **Grauwe Polder**

- Veel overlast van parkerend winkelpersoneel.

- Regeling treffen voor het parkeren van personeel winkelcentrum zodat niet meer in de woonwijken wordt geparkeerd.
- Winkels, zaken zorgen voor eigen parkeerplaats.
- Mensen van buiten Etten-Leur laten parkeren buiten het centrum en met een gratis shuttlebus naar centrum doen.
- Medewerkers centrum auto's ergens anders parkeren.

**Banakkers**

- Aparte parkeerplaats voor werknemers centrum. Dan parkeren zij niet in de omliggende straten.
- Bedrijven en scholen op eigen terrein parkeerplaatsen creëren.
- Geen personeel winkelcentrum een "eigen" parkeerplaats zodat er voldoende parkeergelegenheid overblijft voor winkelend publiek, vooral in weekend / op koopavond en koopzondag.
- Leerkrachten moeten hun auto's niet voor onze deur parkeren.
- Parkeren bij Nobelaer en zwembad reserveren voor winkelpersoneel en stadskantoor.
- Zorg dat winkelpersoneel verplicht wordt te parkeren in de parkeergarage i.p.v. voor de deur bij bewoners net buiten het centrum. Wij moeten dan in een andere straat/wijk parkeren.

**Hoge Neerstraat**

- Regel een speciale plaats voor mensen die werken in het centrum.

**Buitengebied**

- Bij de Oude Bredaseweg parkeert alleen winkelpersoneel gratis, de bezoekers moeten dan betaald parkeren.
- Winkelpersoneel buiten het centrum parkeren en met de buurtbus.
- Personeel dat werkt in het centrum tegen gereduceerd tarief laten parkeren in parkeergarage.
- Financiële regeling voor werknemers van ondernemers in het centrum.



## **GEHANDICAPTENPARKEREN**

### **Grient**

- Invalide parkeerplaatsen gratis/laag tarief bijv. bij ABN/AMRO bank.

### **Sanderbanken**

- Aandacht voor invalide parkeerplaatsen. Parkeerautomaten staan te hoog om erbij te komen als je in een rolstoel zit.
- Gehandicapten overal in Etten-Leur gratis laten parkeren.
- Invalidenparkeerplaatsen zijn er te weinig en te ver van het centrum. Waarom kunnen invaliden niet gratis parkeren zoals in andere gemeenten (Breda). Ook lift in parkeergarage is vaak niet in orde. Slechte bestrating bij invalidenparkeerplaats zwembad.

### **Baai e.o.**

- Heb gehandicaptenparkeerkaart. Steeds meer verdwijnen deze plaatsen. Zie Van Bergenplein van 5 naar 2 teruggebracht.
- Net als in Roosendaal, Amersfoort etc. Gratis parkeren voor invalide.

### **Noord**

- Meer invalide parkeerplaatsen.

### **De Keen**

- Gratis parkeren op invalidenparkeerplaats.
- Hetzelfde realiseren zoals in Breda en Roosendaal m.b.t. invalidenparkeerplaatsen. M.a.w. gratis parkeren. Uitbreiding aantal invalidenparkeerplaatsen m.n. op de Markt.
- Een invalidepaal alleen bij je eigen woning hoeft toch geen 200 euro te kosten. Dit beleid is in Breda socialer.

### **Centrum Oost**

- Meer gratis invalidenparkeerplaatsen.
- Waarom moeten de invalide plaatsen betaald worden en in andere gemeente niet.

### **Centrum West**

- Meer invalidenplaatsen.
- Invalide bezoekers kunnen hier niet parkeren. Er is maar 1 invalidenparkeerplaats en die is altijd bezet door een bewoonster van de flat.

### **Banackers**

- Gehandicapten overal gratis parkeren.
- Meer begrip voor aanvragers van invalide parkeerkaarten dus waar aanvrager voorkeur heeft en niet waar de gemeente Etten-Leur dat wil.

### **Hoge Neerstraat**

- Minder invalide parkeerplaatsen.
- Gratis parkeren met invalide parkeerkaart zoals ook in Oosterhout, Roosendaal, Breda.
- Wil invalide parkeerkaart terug omdat ik slecht ter been ben.

## FIETSPARKEREN

### Grient

- Centrum te weinig fietsklemmen.
- Bij busstation ook betaalde fietsenstalling.
- Meer fietsenrekken of beugels.
- Fietsvoorzieningen verbeteren.
- Zorg dragen voor meer stalling voor fietsen in centrum en niet gelijktijdig onzinnige kaartjes aan fietsen hangen als het zeer druk is met fietsen.

### Sanderbanken

- Ergernis fietsoverlast NS-station.
- Bied mogelijkheid gratis, bewaakt en overdekte fietsenstalling.

### Baai e.o.

- Doe meer voor fietsers.
- Meer overdekte fietsenstallingen in centrum.
- Op vele momenten van de dag is het moeilijk –zo niet onmogelijk- je fiets bij een fietsbeugel te zetten. Uitbreiding is mijns inziens noodzakelijk.
- Veel meer fietsbeugels.

### Noord

- Mensen stimuleren om te fietsen of lopen.
- Fietsen promoten.
- Mensen zoveel mogelijk motiveren om de fiets te nemen richting centrum.
- Fietsverwijderingsbeleid bij het station (zoals in Tilburg). Bewaakte fietsenstalling is overbodig.

### De Keen

- Fietsbeugels functioneren goed maar zijn er te weinig.
- Mensen stimuleren de fiets te gebruiken.

### Hooghuis

- Betere fietsenstalling station (bewaking of verborgen camera's).
- Fiets parkeren voor AH centrum is een zootje.
- Fatsoenlijke fietsenstallingen bij bushaltes.
- Fietsenstalling bij zwembad geregeld schoon maken. Bewaker komt in schoolvakanties pas na 9.30 uur, maar ik moet wel betalen. Om 7.00 uur komen er al zwemmers.
- Fietsenstalling in het centrum.
- Parkeren van je fiets bij station is een ramp.
- Meer plaatsen om je fiets neer te zetten, te weinig beugels.
- Meer fietsbeugels in centrum.
- Meer fietsparkeerplaatsen.
- Waarom worden fietsers niet beloond. Wijs automobilisten op hun verantwoordelijkheid. Maar van parkeerplaatsen parkjes en de mensen lopen er veel liever. Propageer vooral de fiets.

### Centrum Oost

- Meer fietsklemmen rond en in het centrum.
- Meer fietsparkeerplaatsen maken. Geen “nietjes” maar fietsklemmen.

### Centrum West

- Meer fietsparkeerplaatsen.

### Grauwe Polder

- Bevorderen dat mensen het centrum bezoeken met de fiets.

- Fiets graag overdekt parkeren.
- Over het algemeen netjes parkeren van de fiets op het station is erg onveilig.
- Weinig stallingsruimte voor fiets op drukke dagen.

**Banakkers**

- Bewaakte fietsenstalling gratis maken en meer beugels plaatsen.
- Fietsenstalling vlak voor AH is een doorn in het oog voor het Burchtplein.

**Hoge Neerstraat**

- Meer fietsplaatsen.
- Betere fietsvoorziening.
- Fiets is een prima alternatief in Etten-Leur.
- Meer bewaakte fietsstallingen bij centrum bijv. bij gemeentehuis.
- Te weinig "nietjes" om je fiets te stallen.

**Buitengebied**

- Graag bewaakte fietsenstalling ook bij station.

## **PARKEERAPPARATUUR**

### **Grient**

- De chipknip zou bij alle betaalde parkeergelegenheden ingevoerd moeten worden.
- Doorn in het oog dat bij parkeermeters vooraf betaald moet worden. Je wordt gedwongen teveel geld te betalen.

### **Sanderbanken**

- Bij betaald parkeren chip betalen mogelijk maken.
- Parkeerautomaten uit te voeren met een chipmogelijkheid. Parkeerbonnen komen vaak voort uit het niet in de portemonnee hebben van klein geld.

### **Baai e.o.**

- Voorzie tevens parkeermeters van een chipvoorziening.

### **Centrum West**

- Parkeermeters in Doelen verwijderen.

### **Grauwe Polder**

- Betere verlichting betaalautomaat.
- Parkeermeters ergernis, want je weet nooit hoelang je precies weg blijft.

### **Hoge Neerstraat**

- Betere en meer automaten.
- Chip knip parkeren invoeren.

## **CONTROLE EN TOEZICHT - PARKEERGEDRAG**

### **Grient**

- Al jaren heeft iemand een uitrit maar gebruikt toch twee parkeerplaatsen
- Caravans en grote auto's irritant voor de deur.
- In wijk Grient veel auto's voor de deur geparkeerd, terwijl er genoeg parkeerplaatsen zijn.
- Er wordt te veel op de stoep geparkeerd.
- Meer politiecontrole, mensen aanspreken op hun gedrag wat parkeren betreft.
- Meer tolerantie parkeerbeleid. Pak melk kost 20 cent meer i.v.m. parkeergeld.
- Strikter naleven van parkeren in parkeervakken.
- In wijken strenger controleren op foutparkeeders.

### **Sanderbanken**

- Mensen bekeuren die in twee parkeervakken staan.
- Onze straat is veel te smal. Vaak wordt er dusdanig geparkeerd dat wij onze oprit niet af kunnen.
- Parkeren op de stoep bekeuren.
- Burgers wijzen op eigen parkeerplaats.

### **Baai e.o.**

- Auto's op de stoep bekeuren.
- Meer controleren in wijken rond centrum om overlast voor buurtbewoners te beperken (vooral op koopzondag).
- Controle stalling station, puinhoop voor voetgangers.
- Eigen garage verplichten te gebruiken.
- Ieder op zijn eigen terrein.
- Niet parkeren in bochten en op hoeken van straten. Hier moet beter op gelet worden.
- Op de stoep parkeren uit den boze, omdat wandelwagens en invalide er niet langs kunnen.
- Verplicht gebruik eigen opritten.
- Voetgangersdomein beter controleren, fietsen enz.

### **Noord**

- Controleer op overtreding parkeerverbod in Etten-Leur noord en niet alleen in centrum.
- Er wordt te weinig gedaan aan parkeren op de stoep.
- Meer toezicht fout parkeren.
- Mensen parkeren in de Wilgenlaan op de stoep en aan beide zijde van de straat. Een parkeerverbod aan een zijde.

### **De Keen**

- Controleren op parkeren op de stoep in De Keen.
- Daar er te weinig parkeerplaatsen zijn niet zo snel in intensief parkeerbonnen uitdelen.
- Meer toezicht op het parkeren.
- Parkeren op stoep aanpakken. Strenge controle school.
- Parkeerwachters moeten een betere sociale opleiding volgen.
- Parkeerbeheer moet meer luisteren naar de mensen waarom er verkeerd geparkeerd is en een waarschuwing geven i.p.v. boete.
- Toezicht van politie op parkeren. Gazons worden als parkeerplaats gebruikt.

### **Hooghuis**

- Verplichten eigen oprit te gebruiken en wat groen weghalen.
- Foutparkeeders bekeuren.
- Meer toezicht op caravans die te lang staan.

### **Centrum Oost**

- Beter controle op auto's die verkeerd geparkeerd zijn.
- Meer controle naleving parkeervoorschriften.
- Streng toezicht op dubbel parkeren.

- Meer controle op foutparkeeders.

#### **Centrum West**

- Mensen die een oprit of garage hebben parkeren toch op de openbare weg. Deze mensen hierop aanspreken.
- Daadwerkelijk optreden bij overtreden fiets(brommer)verbod op winkelcentrum. Meer controle.
- Jammer dat er zoveel gecontroleerd wordt i.v.m. parkeren.
- Waar gratis geparkeerd mag worden beter controleren op parkeerregels zoals parkeren op trottoirs of in een bocht.

#### **Grauwe Polder**

- Controle op caravans en aanhangers enz. die parkeerplaatsen bezet houden.
- Meer controlerend optreden van de wijkagent.
- Meer toezicht (wijkagent).
- Toezicht houden op parkeren.
- Strengere controle op illegaal parkeren.
- Boete voor verkeerd parkeren verhogen.

#### **Banakkers**

- Prioriteit van politie controleren op parkeergedrag.
- Mensen met eigen garage verplichten die te gebruiken.
- Zie nooit de wijkagent, meer blauw op straat, geen parkeerwachters.

#### **Hoge Neerstraat**

- Dubbel parkeren beboeten, Tienkamp
- Betere controle en meer controle.
- Bij scholen geen streng beleid voeren betreffende parkeren. Is vaak kort parkeren.
- Strenger optreden politie met alles.
- Wijk De Hoge Neerstraat meer handhavend optreden betreffende parkeren.

#### **Buitengebied**

- Graag enig mededogen bij parkeren bij uitvaarten, schandalig dat er dan bonnen worden geschreven.
- Vriendelijkere parkeerwachters waar je op een normale manier mee kunt praten als het om foutparkeren gaat d.w.z. parkeren om te pinnen bij de Rabobank buiten openingstijden.

## OVERIGE OPMERKINGEN EN SUGGESTIES

### Grient

- Aanleggen grote parkeerplaats voor vrij parkeren bijvoorbeeld terrein boerenbond
- Als er een nieuw knooppunt gebouwd wordt dan daaronder een parkeergarage bouwen in verband met groeiend aantal inwoners.
- Stimuleren openbaar vervoer, fiets en wandelen. Parkeerplaatsen aan de rand van Etten-Leur en dan gratis met de bus naar het centrum.
- Zorgen voor betere doorstroming naar centrum Etten-Leur tijdens koopzondagen door bijv. het plaatsen van signaleringsborden zodat je de file kunt vermijden als je niet in de parkeergarage hoeft te zijn.

### Sanderbanken

- Buiten het centrum parkeren en dan met de bus.
- Maak grotere parkeergelegenheid bij Trivium.
- Maak parkeergarage onder toekomstig cultuurcentrum.
- Onder Van Bergenplein parkeergarage met 2 lagen.
- Kerkwerf kerk slopen en daar parkeergarage met daar bovenop woningen voor jongeren.
- Parkeren ondergronds uitbreiden.

### Baai e.o.

- 2<sup>e</sup> parkeergarage in centrum, 3<sup>e</sup> parkeergarage op het Van Bergenplein.
- Trivium idee verder uitwerken, de buurtbus is te druk. Vanuit Roosendaal in de buurt van Vosdonk ook Trivium idee.
- Bij afslag Etten-Leur centrum aangeven waar er geparkeerd kan worden (ook verwijzen naar parkeerplaats bij gemeentehuis).
- Een grote supermarkt bouwen aan de rand van bebouwde kom met voldoende parkeergelegenheid.
- Geen probleem met parkeren in onze wijk.
- Met burgers per straat in gesprek gaan om lokaal de parkeerproblematiek op te lossen.
- Bewaakte parkeerterreinen/garag op industrieterrein met vervoer naar diverse wijken met pendelbus.
- Ondergrondse parkeergarage bij boerenbond/Nobelaer.
- Meer gebruik maken van het trivium, vooral op koopzondag en evenementen. Daar parkeren en met pendelbusjes naar centrum.
- Parkeergarage erbij bouwen.
- Parkeerterrein aan de rand van Etten-Leur, verder met openbaar vervoer naar het centrum.
- Ruimte voor kinderen en jongeren belangrijker dan parkeren.
- Sneller reageren op parkeerproblemen die het gevolg zijn van vollopende straten.
- Suggesties voor parkeerproblemen bij ons in de straat zijn al diverse malen besproken met personen die in de gemeenteraad zitten of bij de gemeente werken. Tot nu toe geen verdere reactie gehad.
- Wellicht parkeren op groenstroken richting rotondes Vosdonk en Bredaseweg. Bij station tussen BP-station en Doornbos grote parkeergarage voor treinreizigers.

### Noord

- Referendum voor belangrijke besluiten zoals parkeerbeleid.
- Bij Van Bergenplein terrein achter Bruna gebruiken om extra parkeerplaatsen te maken. Terrein tegenover Nobelaer, op de Markt kort parkeren en bij oude koetshuis gratis parkeren.
- Bij zwembad een aparte parkeerplaats voor bezoekers en werken met muntjes of op vertoon van zwempas.
- Eerst randgebieden aanpakken voordat betaald parkeren wordt ingevoerd in de kern. Problemen worden nu verlegd naar randgebieden door gelegenhedsparkeerders en beroepsmatige parkeerders. Woongenot gaat achteruit en lasten worden hoger (parkeervergunning).
- Hoop dat deze enquête niet bedoeld is om betaald parkeer er door te drukken. Meer parkeerplaatsen.
- Meer parkeergarages.
- Niet alles volbouwen zodat er ruimte is voor parkeren.

- Parkeerproblematiek is niet op te lossen. Minder auto's per gezin is niet reëel. Gedragsbeïnvloedende maatregelen onderzoeken en zonodig toepassen.
- Parkeerplaatsen op industrieterrein. Bus naar centrum.
- Parkeren heeft mijns inziens geen prioriteit.
- Veranderingen op gebied van parkeren overleggen. Ook rekening houden met mening bewoners. Betaald parkeren levert niets op, want men betaald toch wel. De minima worden de dupe.

### **De Keen**

- Alleen richten op problemen en geen algemene maatregelen treffen om incidentele problemen op te lossen en de burger zo onnodig op kosten te jagen.
- Buiten Etten-Leur groot parkeerterrein maken en mensen vervoeren met busjes naar centrum.
- Grasvelden worden als hondenuitlaatplaats gebruikt. Maak hier dan liever parkeerplaatsen van.
- In Kajuit is parkeren en uitrijden gevaarlijk.
- In wijk De Keen zijn enkele zeer gevaarlijke verkeerssituaties vooral voor kinderen en rondom de scholen. Hierbij zal je meerdere partijen moeten betrekken. Wil best bij een denktank aansluiten.
- Onvoordelig omgegaan met ruimte bij het creëren van parkeerplaatsen bij de Boegspriet. Ruimte te klein voor 2 auto's en te groot voor 1. Auto parkeert tegen de stoeprand moet je omlopen om naar de achterkant van auto te gaan. Leg tegelpad aan.
- Parkeergarages met meer etages meer wijkbussen gratis. Op een groot plein parkeren en gratis vervoer.
- Bij de Ster gevaarlijk door geparkeerde auto's en er is geen trottoir. Waarom niet toegestaan om auto te parkeren op Havenkwartier.
- Parkeren bespreken in de buurtvereniging.
- Parkeren bij het trivium en met pendelbussen naar centrum vervoeren.
- Parkeren bij Van Bergenplein is een ramp. Oplossing een parkeerkelder.
- Parkeren blijft een probleem er komen steeds meer auto's. Vooral bij scholen als het regent.
- Parkeren in centrum nog een garage bouwen daar waar nu de Nobelaer is. Brengt geld op. Nu kost de Nobelaer alleen maar geld.
- Parkeren tijdens daluren (tijden waarop het in/rond het winkelcentrum rustig is) goedkoper maken. De grootste klagers (wie klaagt is betrokken) verantwoordelijkheid en middelen geven om het probleem op te lossen.
- Pendelbussen naar station ook in weekend.
- Rekening houden met het feit dat er alleen maar meer auto's komen.
- Stoepranden parkeerplaats centrum verlagen. 2 schades aan auto door het plaatsen van hekwerk waardoor je eerder moet indraaien.
- Werkbussen niet op straat parkeren bij ouderen. Zij moeten dan ver lopen. Er is voldoende ruimte op het plein maar daar is geen toezicht.
- Parkeergarage erbij bouwen gezien de groei van Etten-Leur.

### **Hooghuis**

- Betaalbaar houden van parkeren. Bij evenementen bepaalde gebieden vrij geven voor parkeren of alternatief bieden.
- Duidelijker markering aanbrengen. Strepen.
- Gratis busvervoer binnen Etten-Leur. Shuttleverbinding vanaf industriegebieden/trivium ten behoeve van werknemers in centrum. Buiten centrum op genoemde plaatsen parkeerruimte creëren.
- Kleinschalig winkelcentrum in de Schoenmakershoek of Attelaken zou parkeerdruk elders verlichten.
- Mis in Etten-Leur het bel-parkeren of betaling door bij binnenkomst chipknip te gebruiken.
- Niet alles vol bouwen.
- Op Schoonhout extra parkeerplaatsen maken tussen de bomen en verwijder 1 of 2 rijen bomen.
- Bij nieuwe kantoorgebouwen zorgen voor voldoende parkeerruimte.
- Kopers verplichten zo veel mogelijk op eigen terrein te parkeren.
- Realiseren kleine parkeerruimte op plaatsen aan de rand of buiten de wijk.
- Parkeren bij trivium, gereduceerd tarief, gratis transfer naar centrum.
- Parkeren kost geld. Niet kunnen parkeren kost ergernis.
- Gratis of met korting parkeren voor bezoekers bibliotheek Nobelaer.
- Bij nieuwbouw meer parkeervoorzieningen.



- Parkeren op het trivium, beter behandelen.
- Transferium en gratis bus.
- Stoep aanpassen voor extra parkeerplaatsen.
- Vanuit transferium Vosdonk pendelbus laten rijden op koopzondag.

### **Centrum Oost**

- Aanwijsborden plaatsen voor vrij parkeren.
- Bij nieuwbouwprojecten zoals appartementen en bedrijven verplicht parkeergarage onder het gebouw.
- Parkeren op hoeken van de straat.
- Bij activiteiten centrum bewoners alternatief bieden voor parkeren zoals bij wielerronde, Koninginnedag.
- Bij Oude Bredaseweg wordt geparkeerd voor de kruising bij bakker. Verkeersonveilige situatie. Daar zou gratis kort parkeren ingevoerd moeten worden.
- Bij volgende projecten voldoende (ondergrondse) parkeerplaatsen.
- Bij bakkerij Rijngoos gevaarlijke verkeerssituatie bij laden en lossen.
- Parkeren op Oude Bredaseweg aan de even nummers is een ramp. Al eens e-mail verstuurd aan gemeenteraad. Ook hebben 30 bewoners een protestbrief hierover aan de gemeente verstuurd. Doe hier iets aan. Ons woongenot is verstoord.
- Coffeeshop en smartshop bij Wilhelminalaan verwijderen. Hier parkeerplaatsen maken. Kinderen kunnen dan vrij op straat spelen.
- Erg ongastvrij, opvallend vind ik de wegsleepborden onder bord welkom.
- Hondenuitlaatplaats vervangen door schuine insteek parkeerplaatsen. Dit is eerder al aangegeven maar niet mee gedaan. Hopelijk nu wel.
- Maak van Wipakkerstraat eenrichtingsverkeer omdat deze straat te smal is.
- Meer eenrichtingsverkeer.
- Meer parkeergarages.
- Ondergrondse garage nieuwe Nobelaer. Shuttlebus doorzetten. Op drukke dagen goedkoper parkeren.
- Parkeergarage Ambarg goedkoper voor mensen Emmaflat.
- Plannen beter toetsen aan de toekomst.
- Probeer aan achterzijde station extra grond aan te kopen om een grote parkeerplaats te maken.
- Voldoende parkeerplaatsen maken bij nieuwe Nobelaer. Nu is er veel overlast.

### **Centrum West**

- Als meer centrumbewoners hetzelfde idee hebben betreffende parkeren doet de gemeente hier iets mee.
- Buiten centrum grote parkeerplaats of parkeergarage. Met bus naar het centrum voor weinig geld.
- Maak van diverse straten eenrichtingsverkeer voor meer parkeermogelijkheid.
- Busjes en aanhangwagens parkeren op een gemeentelijke parkeerplaats.
- Het parkeerprobleem spekt de gemeente, maar wordt niet opgelost. Mensen die hiervoor verantwoordelijk zijn krijgt men niet te spreken.
- Blauwe zones en parkeermeters werken volgens mij beter en bewoners vaste vakken geven zodat zij altijd plaats hebben bij hun woning.
- Gratis openbaar vervoer naar centrum of gewoon gratis parkeren.
- Hondenuitlaatplaats aan Tolhuislaan veranderen in parkeerplaatsen.
- Parkeren niets aan doen, zo wordt auto gebruik geremd.
- Meer straten eenrichtingsverkeer maken, dan is het simpeler om meer parkeerplaatsen te creëren.
- Mensen zelf de keuze geven van of dichtbij het centrum parkeren, maar dan betalen of verder van het centrum een groot vrij parkeerveld. Zo kunnen mensen zelf kiezen of ze betalen of niet.
- Braakliggend terrein open voor gratis parkeren. Middengedeelte Markt voor parkeerruimte.
- Nieuw te bouwen gebouwen voorzien van parkeerkelders. Vooral in centrum.
- In wijken meer parkeergelegenheid door groenstroken hiervoor op te offeren.
- Parkeren bij rand gemeente en met shuttle bus naar centrum.
- Parklaan en Roosendaalseweg beide zijde parkeervakken maken.

- Ruimte maken op trottoirs d.m.v. gele streep en daadwerkelijk controleren.
- Wipakker naast brandweerkazerne vrij parkeren maken. Teveel hondenuitlaatplaatsen, deze gebruiken voor parkeerplaatsen te maken.
- Wanneer mensen hun eigen parkeerplaats hebben dan kan het bezoek parkeren bij de aangelegde parkeerplaatsen of aan het begin/eind van de straat.

### **Grauwe Polder**

- Betere verlichting bij hofjes, parkeervakken. Parkeervakken voor de deur met bloembakken.
- Door eenzijdig invoeren van huidig (betaald) parkeerbeleid wordt niet echt een basis gelegd voor wederzijds begrip. Wellicht kan in de nabije toekomst meer aandacht worden besteed aan vooronderzoek en laten meedenken door belanghebbenden.
- Een flat voor ouderen die dan niet normaal voor de deur kunnen parkeren. Zelfs bekeurd worden als je een oudere even voor de deur laat instappen, omdat ze slecht ter been zijn.
- Goed luisteren naar burgers die parkeerproblemen hebben in hun wijk/straat.
- I.p.v. rechte vakken schuine parkeervakken. Voor Pianohof geldt obstakels (=betonblokken) weghalen en een paar extra parkeervakken maken. Eenrichtingsweg.
- Kan er naast fietsstrook Beiaard een parkeerstrook komen.
- Kortparkeren in daluren van 9.00 uur – 17.00 uur mogelijk maken in parkeergebieden.
- Laat burgers weten wat er met het geld voor parkeren in onze straten wordt gedaan.
- Parkeerstrook bij indraaien Waldhoornlaan (apotheek) vervallen en parkeerverbod tot eerste pleintje i.v.m. verkeersdrukte.
- 1 parkeerplaats toewijzen per huis.
- Meerdere ondergrondse parkeergarages.
- Parkeren is vaak een mentaliteitskwestie, maar hoe veranderen we dit?
- Probeer eens plannen te bedenken die geen problemen tussen bewoners geven (parkeren). Vaak wordt alles te zakelijk bekeken. Denk aan de leefbaarheid.

### **Banackers**

- Goed inplannen van parkeermogelijkheden bij nieuwbouw. Oude lelijke gebouwen opkopen en groene parkeerhoekjes van maken.
- Bewoners moeten gewezen worden op parkeerplaatsen elders, bewoners moeten hun auto uit de voortuin halen. Bepaald gebied wordt hiermee afgebakend en dit hindert andere mensen.
- Verdeel alle plekken in de straten onder de bewoners en hun bezoekers.
- Bij parkeren het woongenot van de bewoners voorrang geven boven het openbaar belang.
- Een verdieping maken op het plein de Kerkwerf voor auto's.
- Elke parkeersituatie afzonderlijk bekijken.
- In woonerf Jozefhof bord plaatsen met "uitsluitend parkeren in daarvoor bestemde vakken".
- Inspraak avond per wijk betreffende parkeerbeleid met gemeentebeambte, die ook daadwerkelijk iets kunnen doen.
- Zorg als gemeente voor voldoende betaalbare parkeerplaatsen voor personeel winkelcentrum.
- Straten zijn te smal om aan twee zijden te parkeren. Moet er dan op het trottoirs geparkeerd worden.
- Parkeergarage maken met verschillende etages. Weinig grondgebruik en groenvoorzieningen blijven gespaard.
- Parkeren wordt steeds moeilijker en duurder voor senioren.
- Vraag me af of het parkeerprobleem wel op te lossen is.
- Waarom geen winkelcentra bouwen in de wijken Sanderbanken, De Keen en Schoenmakershoek. Zo krijg je een betere spreiding van de winkels en spreiding parkeren.

### **Hoge Neerstraat**

- Looppaden vanaf parkeerplaatsen naar sportvelden.
- Gemeente moet zaken gewoon regelen. Je kunt het niet iedereen naar de zin maken.
- Goed kijken naar parkeren in woonwijken.
- Luisteren naar burgers en serieus nemen. Niet zeggen elk huishouden heeft 1,2 parkeerplaats. Komma 2 om een deel van je auto kwijt te kunnen? Heeft wethouder of burgemeester een parkeerprobleem voor zijn woning is het zo opgelost.

- Meer parkeergarages in centrum onder de grond, onder ieder nieuw groot nieuwbouwproject. In de toekomst ben je daar blij mee.
- Als het parkeren in het centrum moeilijk wordt gemaakt, kun je altijd nog wegblijven uit het winkelcentrum.
- Zwembadterrein: parkeergarage ondergronds, park er boven op.

### **Buitengebied**

- Gebruik met middenstuk voor parkeren op de Markt.
- Lastig geld pinnen als je eerst in de garage moet parkeren.
- Eventueel parkeerterrein aanleggen buiten het centrum en dan met pendelbussen naar centrum.
- Huizen verdiept bouwen. Parkeren op het dak.
- Bouwpercelen groter maken ontwerp eigen terrein.
- In toekomst extra opstapplaats NS bij Vaartkant/industrieterrein. Wie met de auto naar station komt heeft daar mogelijk meer ruimte om te parkeren en ontlast centrum.
- Laat ruimte over om te parkeren en recreëren. Bouw niet alles vol.
- Meer parkeergarages (2x).
- Nog een parkeergarage bouwen nu er daar nog ruimte voor is.
- Onduidelijkheid over parkeren bij brandweerkazerne waar wel of niet is toegestaan.
- Parkeerplaatsen omzomen door groen.
- Parkeerterrein aan de westzijde uitbreiden tot aan de rotonde Grauwe Polder.
- Als je in het centrum gaat wonen weet je dat je parkeerproblemen kunt krijgen.
- Voor het huis Lage Vaartkant nummers 19-21-23 is verhard gedeelte. Daar mag niet worden geparkeerd. Verhoging weghalen. Veiliger voor bezorgers post enz.
- Woon in buitengebied en heb geen parkeerprobleem.

## Evaluatie proef verruimde openingstijden parkeergarage “Centrum”

### Aanleiding

Door de gemeenteraad is reeds in februari 2006 een motie aanvaard waarin wordt gevraagd de mogelijkheden te onderzoeken voor verruiming van de openingstijden van de parkeergarage “Centrum”. Ook in het Programma-akkoord 2006-2010 is deze wens geuit.

Daarnaast heeft MKB in contacten met de gemeente sedert najaar 2006 aangegeven een verruiming van de openingstijden voor te staan. Medio mei 2007 heeft MKB Etten-Leur daadwerkelijk schriftelijk verzocht om de openingstijden van de parkeergarage Centrum bij wijze van proef gedurende de zomermaanden (juni, juli, augustus) te verruimen. Dit, met name, ten behoeve van de horecaondernemers in het centrum. Met betrekking tot de extra beheerkosten heeft MKB voorgesteld deze, na aftrek van de opbrengsten uit parkeergelden, voor 50% voor rekening van MKB te laten komen en voor 50% voor rekening van de gemeente.

### Voorbereiding, besluitvorming etc.

Naar aanleiding van het verzoek heeft op 7 juni 2007 overleg plaatsgevonden tussen gemeente, MKB en EBN, waarbij de haalbaarheid van het verzoek en de voors en tegens zijn besproken. Tevens heeft op 13 juni 2007 overleg plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de diverse appartementencomplexen in het centrumgebied.

Op 19 juni 2007 heeft het college besloten in te gaan op het verzoek van het MKB. Besloten is de proef plaats te laten vinden gedurende de periode 29 juni tot en met 30 september 2007. De start valt dan samen met de zomerkermis in het centrum.

In afwijking van het verzoek van het MKB heeft het college besloten de garage op zondag niet open te stellen, met uitzondering van de reeds vastgestelde koopzondagen, 5 augustus en 9 september 2007, waarbij de parkeergarage dan tot 24.00 uur geopend is. Op de vrijdagen en zaterdag, alsmede tijdens de extra openstellingen op zondag dient vanaf 23.00 uur tenminste één extra beheerder aanwezig te zijn.

Onderstaand schema geeft de verruiming van openingstijden aan:

|            | Begintijd | Eindtijd | Nieuwe eindtijd | Extra uren open |
|------------|-----------|----------|-----------------|-----------------|
| Maandag    | 07.30     | 20.30    | 24.00           | 3,5 uur         |
| Dinsdag    | 07.30     | 20.30    | 24.00           | 3,5 uur         |
| Woensdag   | 07.30     | 20.30    | 24.00           | 3,5 uur         |
| Donderdag  | 07.30     | 22.00    | 24.00           | 2,0 uur         |
| Vrijdag    | 07.30     | 22.00    | 02.00           | 4,0 uur         |
| Zaterdag   | 07.30     | 20.30    | 02.00           | 5,5 uur         |
| Zondag     | Gesloten  |          | Gesloten **)    |                 |
| Koopzondag | 09.30 *)  | 18.30 *) | 24.00           | 5,5 uur         |

\*) In principe. Exacte uren worden aangegeven.

\*\*\*) Gedurende de looptijd van de proef is, naast de aangewezen koopzondagen, de garage ook opengesteld op de zondagen 8 juli (Dancepark) en 19 augustus (Wielerronde); in beide gevallen tot 24.00 uur.

### Communicatie

De verruimde openingstijden zijn in een publicatie in De Etten-Leurse Bode van 27 juni 2007 bekend gemaakt. Ook is de informatie opgenomen op de gemeentelijke website. Intern is de

afdeling Vergunning en Handhaving verzocht om in voorkomende gevallen de organisaties te wijzen op de verruimde openstelling en het (mogelijk) wervende effect dat dit heeft op het evenement zelf.

EBN heeft zorggedragen voor de informatie bij de toe- en opgangen van de parkeergarage en MKB c.q. de winkeliersvereniging Winkelhart heeft de informatie verzorgd in het winkelgebied, alsmede op haar website.

## **Evaluatie**

Op 11 september heeft een vervolggesprek plaatsgevonden met bewoners van de appartementencomplexen. Dit om het verloop van de proef en de ervaringen van de bewoners te kennen. Algemeen gevoelen van de bewoners was dat niet tot nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de extra openstelling.

Op 12 oktober zijn de voor de evaluatie genodigde gegevens van EBN ontvangen.

## **Kosten**

De beheerder is, buiten de openingstijden, ongeveer een kwartier langer aanwezig voor het afsluiten van de garage. Deze kosten zijn de gemeente doorberekend. Dit betekent dat de garage in de week in totaal (dus inclusief de doorberekende tijd voor afsluiten) 15,5 uur open is. De inzet van de 2<sup>e</sup> beheerder is door EBN afzonderlijk berekend.

## **Opbrengsten**

Daarnaast heeft EBN overzichten verstrekt van de de aantallen in- en uitrijdende gebruikers, alsmede de aantallen betalende gebruikers en het totaalbedrag aan betalingen.

## **Overige zaken**

### Entree garage- veiligheid

Een van de voorwaarden van de openstelling was dat de grote toegangsdeuren aan de oostzijde (rotonde Parklaan/Anna van Berchemlaan/Rode Poort) na 20.30 uur resp. 22.00 uur gesloten zouden zijn en de parkeerders aangegeven zou worden dat gebruik diende te worden gemaakt van de westzijde. Ondanks toezeggingen tijdens het gesprek op 7 juni bleek dit op korte termijn technisch niet simpel realiseerbaar. Brandweervoorschriften vereisen namelijk dat de beheerder nooit het automatisch systeem bij brandmelding handmatig mag kunnen "overrulen". Ook worden de toegangsdeuren aan beide zijden nu met één schakelaar bediend en ook dat zou dan moeten worden gescheiden. Dit alles betekent dat het bedieningssysteem anders ingericht moeten worden, hetgeen ook behoorlijke kosten met zich meebrengt. Ook de eis dat na de gebruikelijke openingstijden alleen de voetgangerstoegang aan het Raadhuisplein open zou zijn, bleek volgens EBN technisch onhaalbaar. Een en ander heeft ertoe geleid dat gedurende de gehele proefperiode alle toegangsdeuren gedurende de gehele openingstijd open resp. toegankelijk waren.

In het vervolggesprek met de bewoners is hier door hen dan ook opmerkingen over gemaakt, met name het feit dat via de auto-toegangen ook voetgangers en fietsers de garage in kwamen en dat de beheerder daar in hun ogen niet of niet adequaat op reageerde.

Desondanks is gedurende de actieperiode door één bewoner schriftelijk melding gemaakt bij de gemeente van daadwerkelijke schade aan de auto.

### Communicatie

Gebleken is dat in de informatie van de diverse evenementen, verzorgd door de respectievelijke organisatoren, het extra open zijn van de parkeergarage niet (altijd) is vermeld. De reden

waarom dit niet is gebeurd, is onbekend. Volgens de ons ten dienste staande gegevens is het feit wèl steeds bekend gemaakt bij de organisatie. Wellicht heeft het te maken met de vele schijven, waarover ook bij particuliere organisaties, zaken lopen en de vele mensen die ermee belast zijn.

### **Conclusies**

Geconstateerd moet worden dat de proef beslist niet kostendekkend is verlopen. Gemiddeld hebben nog geen 50 betalende parkeerders (48,50) per week gebruik gemaakt van de verruimde uren. Uitgaande van een verruiming van 22 uur per week -(koop)zondagen niet meegerekend- betekent dit 2,2 parkeerder per uur.

Geconcludeerd moet daarom worden dat Etten-Leur, ondanks de signalen van met name de horeca, nog niet rijp is voor een verdere openstelling van de parkeergarage. Dit wordt wellicht in de hand gewerkt door het feit dat direct rond het centrum, op zeer redelijke loopafstand, meer dan voldoende parkeercapaciteit aanwezig is die in de avond- en nachturen nog gratis is ook.

Afdeling Stadsbeheer,  
Trudy van Loon-Voeten.

| LETTER | LOKATIE T.H.V. PAND no    | TYPE<br>PONMETER |
|--------|---------------------------|------------------|
| A      | Markt 83                  | enkel            |
| B      | Markt 39                  | enkel            |
| C      | Markt 100                 | enkel            |
| D      | Stationsplein             | enkel            |
| E      | Stationsplein             | enkel            |
| F      | Stationsplein             | enkel            |
| G      | Stationsplein             | dubbel           |
| H      | Nobelaar voorplein        | enkel            |
| I      | Nobelaar voorplein        | enkel            |
| J      | Nobelaar voorplein        | enkel            |
| K      | Korte Dreef               | enkel            |
| L      | Korte Dreef               | enkel            |
| M      | Korte Dreef               | enkel            |
| N      | Dreef                     | enkel            |
| O      | Dreef                     | enkel            |
| P      | Oude bredaseweg           | dubbel           |
| Q      | Oude bredaseweg           | dubbel           |
| R      | Oude bredaseweg           | dubbel           |
| S      | Odekerkpark               | dubbel           |
| T      | Odekerkpark               | dubbel           |
| U      | Odekerkpark               | dubbel           |
| V      | Bisschopsmolenstraat 79   | enkel            |
| W      | Bisschopsmolenstraat 87   | enkel            |
| X      | Bisschopsmolenstraat 101a | enkel            |
| Y      |                           |                  |
| Z      |                           |                  |

## VERVANGING PARKEERAPPARATUUR

### Inleiding

Sinds 1996 kent de gemeente Etten-Leur betaald parkeren. Sedertdien is het gebied waar betaald parkeren van kracht is successievelijk uitgebreid. De jongste parkeerautomaten dateren uit 2005. Tot 2003 is het type DG4 geplaatst, met ingang van 2003 is een nieuwer type, Strada, toegepast. Naast de bovengenoemde parkeerautomaten wordt, veelal bij de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, gebruik gemaakt van individuele (POM)meters. Deze bedienen één of twee parkeerplaatsen. Alle apparatuur is geleverd door het bedrijf Taxameter Centrale BV uit Amsterdam en accepteert alleen muntgeld.

Als bijlage zijn overzichten opgenomen van de geplaatste parkeerautomaten en POM-meters.

Voor de parkeercontrole wordt sedert 1996 gebruik gemaakt van een tweetal handterminals, ondersteund door een software-systeem. Ook deze zijn geleverd door Taxameter Centrale BV.

### Analyse van kritische aspecten beheersituatie

Onderstaand worden de kritische aspecten in de huidige wijze van preventief en correctief onderhoud van de betaalautomaten aangegeven.

#### *Staat van onderhoud*

- Er zijn 35 betaalautomaten waarvan 1 stuks reserve. Onderhoud wordt voor een belangrijk deel uitgevoerd in eigen beheer.
- Een deel van de betaalautomaten is ca. 10 jaar oud.
- Enkele vernieuwde automaten beschikken over een kaartlezer t.b.v. het Bedrijfs Vervoer Plan (BVP).
- De beide handterminals zijn dermate verouderd dat het onderhoud per 2007 niet meer mogelijk is. Ook de software wordt niet meer geactualiseerd.

#### *Correctief onderhoud*

- De meeste storingen vinden tijdens kantoortijd plaats. Het betreft meestal de uitval van componenten als printers of muntselectors.
- Een klein deel van storingen betreft het vollopen met munten van een betaalautomaat waardoor tussentijdse lediging noodzakelijk is.
- De beide handterminals moeten meermalen per jaar voor reparatie bij de leverancier aangeboden worden en worden dan zo goed als dat gaat gerepareerd.

#### *Preventief onderhoud*

- Inspectie van de automaten gebeurt wekelijks. Hierbij moet worden gedacht aan het voortijdig vervangen van de rollen papier om na kantoortijd en in de weekenden geen storingen te krijgen.
- 1 keer per jaar wordt een grote onderhoudsronde uitgevoerd. Hierbij wordt de gehele automaat inwendig en uitwendig gereinigd.
- De 2 stuks handterminals worden jaarlijks voor een onderhoudsbeurt bij de leverancier aangeboden.



### *Organisatorisch*

- De apparatuur is geplaatst in een stand-alone situatie.
- Monitoring van de werkzaamheden is veelal ad hoc. Na een storingsmelding wordt door de buitendienst van Stadsbeheer actie ondernomen.
- Op de gemeentewerf zijn de noodzakelijke vervangingsonderdelen in het magazijn aanwezig.
- Aangezien er geen inzicht is in de status van de betaalautomaten moet preventief onderhoud wekelijks worden uitgevoerd.
- Door uitval van de handterminals moet regelmatig via een ingehuurde terminal de naheffingen worden verwerkt.

### **Financiële aspecten**

Dat vervanging van de betaalapparatuur noodzakelijk is staat buiten kijf: de DG-automaten zijn technisch versleten en lopen achter m.b.t. de technische ontwikkelingen, zowel in gebruik als in beheer. Er is daarom reeds een aantal jaren een bedrag van € 300.000,-- als krediet beschikbaar (Krediet vervanging parkeerautomaten IP 2005).

### **Oplossingen en daarbij behorende acties**

Op basis van bovenstaande analyse van kritische aspecten beheersituatie kunnen twee oplossingsrichtingen worden gekozen. Deze zijn onderstaand beide uitgewerkt.

#### ***1. Volledig, in één keer, vervangen c.q. aanpassen van de betaalapparatuur en aanbrengen en aansluiten op een (op afstand uit te lezen) beheersysteem.***

- Het vervangen van 27 stuks DG4 betaalautomaten.
- De overige 8 stuks Strada automaten geschikt maken voor het betalen met chipknip c.a. en GSM.
- Alle automaten aanpassen voor het communiceren (GPRS) met een op afstand geplaatst beheersysteem. Door een abonnement af te sluiten per automaat zijn de kosten vooraf inzichtelijk en is het technische, financiële en chipknipbeheer ondergebracht bij de leverancier. Hierdoor is voor de buitendienstmedewerker Stadsbeheer via internet inzichtelijk wanneer preventief of correctief onderhoud noodzakelijk is. Door de financiële medewerker van Stadsbeheer is de financiële stroom via internet te volgen. Voordeel is dat tariefaanpassingen en het afstorten van inkomsten via de kaartlezers (bv. Chipknip) centraal op afstand plaatsvinden.
- Vervangen van 2 stuks handterminal. Deze dienen te zijn voorzien van software t.b.v. Wet Mulder, APV, GSM parkeren, etc.

#### ***2. In fases vervangen van de betaalapparatuur en aanbrengen en aansluiten op een (op afstand uit te lezen) beheersysteem.***

- Het in fases vervangen van 5 stuks DG4 betaalautomaten in 2008, 10 stuks in 2009 en 12 stuks in 2010.
- De overige 8 stuks Strada automaten geschikt maken voor het betalen met chipknip c.a. en GSM.
- Alle automaten aanpassen voor het communiceren (GPRS) met een op afstand geplaatst beheersysteem. Door een abonnement af te sluiten per automaat zijn de kosten vooraf inzichtelijk en is het technische, financiële en chipknipbeheer ondergebracht bij de

leverancier. Hierdoor is voor de buitendienstmedewerker Stadsbeheer via internet inzichtelijk wanneer preventief of correctief onderhoud noodzakelijk is. Door de financiële medewerker van Stadsbeheer is de financiële stroom via internet te volgen. Voordeel is dat tariefaanpassingen en het afstorten van inkomsten via de kaartlezers (bv. Chipknip) centraal op afstand plaatsvinden.

- Vervangen van 2 stuks handterminal. Deze dienen te zijn voorzien van software t.b.v. Wet Mulder, APV, GSM parkeren, etc.

Wanneer alle apparatuur in één keer vervangen wordt, kan in één keer schoon schip gemaakt worden

Beheerstechnisch is dit het meest ideaal. Ook voor de gebruikers levert dit de minste verwarring op. Bij vervanging in fases zal nog gedurende een aantal jaren bij de verschillende automaten verschillende betaal(on)mogelijkheden blijven bestaan alsook een verschillende wijze van bediening. Het budget voor het in één keer vernieuwen c.q. aanpassen van alle automaten is beschikbaar.

### **Conclusies en aanbevelingen**

- Het vervangingsplan eenmalig te laten plaatsvinden in 2008. Door deze opwaardering van de betaalautomaten en de invoering van het online beheersysteem worden op het vlak van preventief onderhoud kosten bespaard. Tevens is een besparing te realiseren op het gebied van het financiële beheer van de automaten.
- In verband met de stand van de huidige techniek is het opwaarderen en vervangen van de huidige automaten een noodzaak. Hierbij is invoering van chipknip (en mogelijk PIN en creditcard) noodzaak en GSM-parkeren zeer gewenst om in de service-verlening een slag te maken.
- Aangezien in veel gevallen tot plaatsing van een nieuwe automaat wordt overgegaan tevens bezien of deze, gelet op loopafstanden etc. op de meest adequate plaats staat en of, eveneens gelet op loopafstanden etc. het beter zou zijn een extra automaat te plaatsen.
- Op de bestaande locaties in voorkomende gevallen de automaten los te koppelen van de vaste Essent-aansluiting. Voor de voeding van de parkeermeter kan gebruik gemaakt worden van zonnepanelen, danwel kan de dichtstbijzijnde lichtmast worden voorzien van een extra aansluitpunt. Voordeel hierbij is dat de (hoge) kosten van een vaste onbemeterde Essent-aansluiting worden bespaard en de automaat, als dat nodig mocht zijn, veel eenvoudiger te verplaatsen, (tijdelijk) te verwijderen, of te vervangen is. Bij gebruik van zonnepanelen dient er een afzonderlijk aansluitpunt te zijn voor de lichtbak met de aanduiding "Parkeerautomaat". Indien een automaat onmiddellijk bij een lichtmast wordt geplaatst, is dit niet alleen sociaal veiliger, maar kan ook de lichtbak hierop aangesloten worden. Is geen lichtmast in de buurt, dan kan een aparte mast met lichtbak op het OV-net worden aangesloten. Bijkomend voordeel is dat de lichtbak dan ook meeschakelt met de openbare verlichting: aan als het donker wordt, uit als het licht wordt.
- Aandachtspunt is de wijze van aanbesteding. Conform de inkoopvoorwaarden van de gemeente Etten-Leur dient voor leveringen en diensten boven de € 211.000,- een Europese aanbesteding te worden gehouden. Doordat het gehele project als één werk kan en moet worden beschouwd, kan volgens de inkoopvoorwaarden de aanbesteding onderhands met minimaal 2 offertes worden aanbesteed. Hierbij gaat de voorkeur uit naar de huidige huisleverancier Taxametercentrale en een andere aanbieder van parkeerapparatuur. Bij de

kostenraming is uitgegaan van de huidige parkeerautomaten en prijzen van Taxameter Centrale.

- In het vervangingsplan zijn de individuele meters niet opgenomen. Beheer- en storingstechnisch heeft het de voorkeur deze meters niet te vervangen maar groepsgewijs te gaan verwijderen uit het straatbeeld. Wanneer een betaalautomaat op een acceptabele afstand aanwezig is, kan hieraan worden voldaan. Voor individuele meters bij invalidenparkeerplaatsen geldt dit ook. De nieuwe betaalautomaten zijn namelijk dusdanig uitgevoerd dat het gebruiksgemak ook voor mindervaliden, en met name rolstoelgebonden, groot is.
- De nieuwe handterminals zijn voorzien van verschillende modules voor bijvoorbeeld de controle bij GSM parkeren. Hierbij staan de terminals draadloos in verbinding met een netwerk. Voorwaarde is dat, indien overgegaan wordt op digitale parkeervergunningen, de handterminals ook geschikt zijn voor de controle hierop.

## Beschrijving digitaal systeem parkeervergunningen

### Inleiding

Momenteel wordt gewerkt met van waarborgen voorziene papieren parkeervergunningen. Steeds aan het eind van een kalenderjaar ontvangen alle vergunninghouders een aanvraagformulier met begeleidend schrijven. Indien de vergunninghouder voor het nieuwe jaar in weer aanmerking wenst te komen voor een parkeervergunning dient hij/zij het ingevulde aanvraagformulier voor een bepaalde datum in te dienen. Na deze datum worden alle ontvangen aanvragen handmatig in een excelbestand opgenomen. Van de verleende vergunningen en facturen worden copieën gemaakt voor het dossier. Dit is een zeer omvangrijke klus die een aantal weken in beslag neemt, temeer daar het vergunninghoudersgebied blijft uitbreiden. Voor het jaar 2007 zijn circa 1000 vergunningen verleend, het drievoudige vergeleken met het jaar 2006. Dit handmatig verwerken kost veel tijd, papier en archiefruimte.

Door over te gaan op digitale parkeervergunningen kan het bovenstaande opgelost worden. Digitale systemen zijn efficiënter en klantvriendelijker. Uit onderzoek is gebleken dat een aantal gemeenten reeds is overgegaan op een digitaal parkeervergunningssysteem en dat de ervaringen ermee tot tevredenheid stemmen. In dit verband is –ter oriëntatie- nadere informatie opgevraagd bij een van de leveranciers, het bedrijf Park-line dat het systeem Permixon op de markt brengt. Ook bij voorbeeld Yellow Brick (bedrijfsonderdeel van Waysis, waaronder ook TMC, onze leverancier van de parkeerapparatuur valt) brengt dergelijke systemen op de markt.

Onderstaande tekst is een bewerking van de door Park-line toegezonden informatie.

### **Permixon; het digitale vergunningen management systeem van Park-line**

Door middel van een speciaal ontworpen systeem worden de papieren vergunningen vervangen door een zogeheten Park-line kaart met daarop een unieke barcode waarop alle gegevens van de vergunninghouder worden gewaarborgd. Deze digitale vergunningen worden direct aan een kenteken, een RFID (Radio Frequency Identification)-transponderkaart of bijvoorbeeld een barcode gekoppeld.

Permixon is geschikt voor het beheer van alle denkbare parkeervergunningen, zoals vergunningen voor bewoners, bezoekers en bedrijven en biedt standaard de mogelijkheid om digitale vergunningen uit te geven: e-Permixon.

Digitale vergunningen worden eenmalig verstrekt en blijven actief zolang de vergunninghouder aan de voorwaarden blijft voldoen. Digitale vergunningen kunnen ook simpel worden gewijzigd zonder een nieuwe vergunning te hoeven uitgeven. Hiermee komt een einde aan het periodiek printen van relatief dure vergunningen met een hologram en worden de extra kosten en inspanningen van papierwerk bespaard.

Daarnaast hoeft de vergunninghouder niet meer per se naar het Stadskantoor te komen. De vergunninghouder kan namelijk zelf alle parkeerbewijzen snel en makkelijk via internet regelen. Hiervoor kan het systeem naadloos geïntegreerd worden met het digitale loket van de gemeente.

Een bijkomend voordeel is dat Permixon eenvoudig te koppelen is aan andere systemen en bestanden binnen de gemeente. Via een koppeling met het GBA kan dan bijvoorbeeld gecontroleerd worden of desbetreffende persoon daadwerkelijk op het opgegeven adres woont.

## Handhaving

De parkeercontroleurs hoeven geen papieren vergunningen in het voertuig visueel of handmatig te checken. Handhaving vindt plaats op basis van een simpele scan van de RFID-transponderkaart, bar code sticker of het kenteken. Hierdoor verloopt de handhaving op straat sneller en kunnen meer voertuigen worden gecontroleerd.

Het parkeerrecht wordt direct vanuit de centrale database opgevraagd. Via de handterminal kunnen meteen allerlei bekeuringen en naheffingen worden uitgeprint. Daarnaast wordt alle informatie bovendien automatisch in de centrale database opgeslagen.

Via dezelfde handterminal kunnen de parkeercontroleurs direct opdracht geven voor het plaatsen van een wielklem of het wegslepen van een voertuig. De opdracht wordt dan centraal geregistreerd en automatisch doorgegeven naar de boordcomputer van het voertuig dat deze opdracht moet uitvoeren.

## De werkwijze en voordelen van e-Permixx

### *Fraudebestendigheid en flexibiliteit*

- *Maximale parkeerduur*  
Voor elk vergunningtype kan de maximale parkeerduur door de gemeente zelf worden opgegeven en gewijzigd. Hiervoor is geen enkele ICT kennis nodig en het applicatiebeheer van de gemeente wordt door Park-line bij de introductie van het systeem geleerd hoe hij/zij dit kan doen.
- *Parkeerduur per wijk instelbaar*  
Voor elk vergunningtype kan per wijk/zone de maximale parkeerduur door de gemeente zelf worden opgegeven en gewijzigd.
- *Tarieven*  
Alle financiële parameters kunnen door de gemeente zelf worden ingesteld.
- *Geldigheidsduur vergunningen*  
Ook de geldigheidsduur van alle vergunningtypen kan zelf door de gemeente worden ingesteld en gewijzigd.
- *Aantallen per wijk/adres*  
Het Park-line systeem kent geen beperkingen terzake aantallen per wijk en per adres. Een maximum voor elke doelgroep, wijk en adres kan door de gemeente zelf worden ingesteld en gewijzigd.
- *Beëindiging parkeeracties*  
Het Park-line systeem biedt standaard de mogelijkheid van dynamische vergunningen (activering via bijvoorbeeld mobiele telefoon) en per vergunningtype of bijvoorbeeld wijk, kan een eindtijd worden opgegeven wanneer het systeem de parkeeractie automatisch beëindigd.

### *Privacy*

- *Waarborging volgens Wet bescherming persoonsgegevens*  
Park-line voldoet aan alle wettelijke regels en normen op het gebied van de privacy van gegevens.
- *Toegangsbeveiliging*

Het Park-line systeem voorziet standaard in de functionaliteiten om op gebruikers(groep)niveau functies en data af te schermen. De gemeente kan zelf standaard gebruikers invoeren/verwijderen en rechten toekennen en wijzigen.

#### *Gebruiksvriendelijk*

- *Activering via mobiel/vaste lijn en internet*  
Park-line biedt alle genoemde opties standaard.
- *Maximale toegankelijkheid*  
Aanvullend op bovenstaande mogelijkheden biedt Park-line ook nog de ondersteuning via haar Help-desk en zijn er speciale toepassingen voor slechthorenden.

#### *Uitgifte*

- *Direct bruikbaar*  
Het Park-line vergunningsstelsel is gekoppeld aan de parkeerrechtendatabase (PRDB). Elke mutatie in de vergunningdatabase, resulteert direct in een parkeerrecht (vergunning) in de PRDB. Na uitgifte is de vergunning dus direct bruikbaar!
- *Bezoekerspas gekoppeld aan adres*  
De bezoekerspas wordt automatisch aan een adres gekoppeld van een inwoner van Etten-Leur (controle via GBA standaard aanwezig). De gemeente bepaalt en configureert zelf een eventueel maximum aantal vergunningen/bezoekerskaarten per adres.

#### *Geldigheid*

- *Verlenging*  
Het Park-line systeem biedt standaard de mogelijkheid om vergunningen automatisch te verlengen, mits op tijd is betaald en nog steeds aan de overige voorwaarden wordt voldaan.

### **Kosten voor het invoeren van e-Permixx**

De onderstaande prijsopgave is gebaseerd op 1.000 digitale vergunningen per jaar. Onderstaande prijsopgave is een indicatie.

| <b>e-Permixx</b>                 | Enmalige kosten | Jaarlijkse kosten |
|----------------------------------|-----------------|-------------------|
| Initial license fee              | € 19.990        | € 3.750           |
| Initial electronic permit tags   | € 1.425         | € 3.750           |
| <b>Totaal</b>                    | <b>€ 21.415</b> | <b>€ 7.500</b>    |
| <b>Service</b>                   |                 |                   |
| Consultancy & project management | € 5.500         | n.v.t.            |
| Software development (tailoring) | € 1.390         | n.v.t.            |
| Standard product training        | € 3.000         | n.v.t.            |
| Coaching on the job              | € 1.500         | n.v.t.            |
| <b>Totaal</b>                    | <b>€ 11.390</b> | <b>€ 7.500</b>    |

## AANTALLEN PARKEERPLAATSEN EN WIJZE VAN PARKEERREGULERING CENTRUMGEBIED EN VAN BERGENPLEIN E.O. PER 1 JANUARI 2007

Bron: Parkeeronderzoeken Jeroen Wanders (stage NHTV) en Bart van Gulp (stage NHTV)

### 1. CENTRUMGEBIED

#### a. Parkeergarage

| STRAAT   | PP    | P-REGULERING             |
|----------|-------|--------------------------|
| Valpoort | 1.000 | Betaald parkeren, zone 1 |

#### b. Maaiveld

| STRAAT                       | PP        | P-REGULERING              |
|------------------------------|-----------|---------------------------|
| CENTRUM WEST                 |           |                           |
| <b>Markt</b>                 | <b>78</b> |                           |
| Oude Bredaseweg-Dreef        | 20        | Betaald parkeren, zone 2  |
| Dreef-Rochussenlaan          | 16        | Betaald parkeren, zone 3  |
| Rochussenlaan-Papenstraat    | 21        | Betaald parkeren, zone 3  |
| Papenstraat-Kolveniersstraat | 17        | Betaald parkeren, zone 3  |
| Kolveniersstraat-spoorbaan   | 4         | Geen                      |
| <b>Papenstraat</b>           | <b>36</b> | Geen                      |
| Markt-Atrechtstraat          | 19        | Geen                      |
| Atrechtstraat-Rijsselstraat  | 17        | Geen                      |
| <b>Atrechtstraat</b>         | <b>27</b> | Geen                      |
| <b>Rijsselstraat</b>         | <b>29</b> | Geen                      |
| <b>Rochussenlaan</b>         | <b>51</b> |                           |
| Markt-Atrechtstraat          | 19        | Geen                      |
| Atrechtstraat-Neerhof        | 14        | Geen                      |
| Neerhof-Orangerie            | 5         | Geen                      |
| Orangerie-Tolhuislaan        | 13        | Geen                      |
| <b>Tolhuislaan</b>           | <b>20</b> |                           |
| Rochussenlaan-Bruininkhuizen | 10        | Geen                      |
| Bruininkhuizen-Doelen        | 8         | Geen                      |
| Doelen-Roosendaalseweg       | 2         | Geen                      |
| <b>Bruininkhuizen</b>        | <b>72</b> |                           |
| Rochussenlaan-huisnummer 3   | 9         | Vergunninghoudersparkeren |
| Huisnummer 3-Dreef           | 14        | Vergunninghoudersparkeren |
| Dreef-Doelen                 | 26        | Vergunninghoudersparkeren |
| Doelen-Tolhuislaan           | 23        | Geen                      |
| <b>Grijsoord</b>             | <b>27</b> | Vergunninghoudersparkeren |
| <b>Neerhof</b>               | <b>6</b>  |                           |
| Noordzijde                   | 3         | Geen                      |
| Zuidzijde                    | 3         | Vergunninghoudersparkeren |
| <b>Orangerie</b>             | <b>6</b>  |                           |
| Noordzijde                   | 3         | Geen                      |
| Zuidzijde                    | 3         | Vergunninghoudersparkeren |
| <b>Buitenzorg</b>            | <b>6</b>  |                           |
| Noordzijde                   | 3         | Geen                      |

|   |            |                          |
|---|------------|--------------------------|
| Zuidzijde                               | 3          | Geen                     |
| <b>Doelen</b>                           | <b>37</b>  |                          |
| Tolhuislaan-Doelen                      | 23         | Geen                     |
| Bruininkhuizen-Doelen                   | 8          | Geen                     |
| Doelen-Roosendaalseweg                  | 6          | Betaald parkeren, zone 3 |
| <b>Dreef</b>                            | <b>84</b>  |                          |
| Korte Dreef-Veemarktstraat              | 32         | Betaald parkeren, zone 3 |
| Veemarktstraat-Markt                    | 19         | Betaald parkeren, zone 3 |
| Parkeerterrein bij C1000                | 33         | Betaald parkeren, zone 3 |
| <b>Schapenweide</b>                     | <b>16</b>  | Betaald parkeren, zone 3 |
| <b>Korte Dreef</b>                      | <b>14</b>  |                          |
| Dreef-Schapenweide                      | 9          | Betaald parkeren, zone 3 |
| Schapenweide-Roosendaalseweg            | 5          | Betaald parkeren, zone 2 |
| <b>Veemarktstraat</b> (parkeerplaats)   | <b>43</b>  | Betaald parkeren, zone 2 |
| <b>Roosendaalseweg</b>                  | <b>129</b> |                          |
| Korte Dreef-Doelen                      | 8          | Betaald parkeren, zone 2 |
| Parkeerterrein, oostzijde               | 66         | Betaald parkeren, zone 2 |
| Parkeerterrein, westzijde               | 55         | Betaald parkeren, zone 2 |
| <b>CENTRUM OOST</b>                     |            |                          |
| <b>Spoorlaan</b>                        | <b>79</b>  |                          |
| Markt- huisnummer 15                    | 4          | Geen                     |
| Huisnummer 17-Stationsplein             | 14         | Geen                     |
| Stationsplein-Noordwiek                 | 0          | Geen                     |
| Parkeerterrein                          | 52         | Geen                     |
| Noordwiek-Pastoor van Weesstraat        | 9          | Geen                     |
| <b>Staakveld</b>                        | <b>16</b>  | Geen                     |
| <b>Onder de Schutsboom</b>              | <b>8</b>   | Geen                     |
| <b>Wipakker</b>                         | <b>107</b> |                          |
| Markt-Staakveld                         | 12         | Geen                     |
| Staakveld-Onder de Schutsboom           | 28         | Geen                     |
| Onder de Schutsboom-Stationsplein       | 15         | Geen                     |
| P-terrein naast brandweerkazerne        | 50         | Geen                     |
| <b>Stationsplein</b>                    | <b>69</b>  |                          |
| Noordelijk van Spoorlaan                | 20         | Parkeerschijfzone        |
| Zuidelijk van Spoorlaan, parkeerterrein | 49         | Betaald parkeren, zone 3 |
| <b>Dijkmansstraat</b>                   | <b>25</b>  |                          |
| Spoorlaan-Westwiek                      | 12         | Geen                     |
| Westwiek-Lambertusstraat                | 13         | Geen                     |
| <b>Westwiek</b>                         | <b>14</b>  |                          |
| Dijkmansstraat-Noordwiek                | 7          | Geen                     |
| Noordwiek-Zuidwiek                      | 7          | Geen                     |
| <b>Noordwiek</b>                        | <b>13</b>  |                          |
| Spoorlaan-Oostwiek                      | 7          | Geen                     |
| Oostwiek-Westwiek                       | 6          | Geen                     |
| <b>Oostwiek</b>                         | <b>15</b>  |                          |
| Noordwiek-Zuidwiek                      | 7          | Geen                     |
| Zuidwiek-Pastoor van Weesstraat         | 8          | Geen                     |
| <b>Zuidwiek</b>                         | <b>10</b>  |                          |
| Oostwiek-Westwiek                       | 3          | Geen                     |
| Westwiek-Lambertusstraat                | 7          | Geen                     |
| <b>Pastoor van Weesstraat</b>           | <b>38</b>  |                          |
| Spoorlaan-Oostwiek                      | 6          | Geen                     |
| Parkeerplaatsen                         | 17         | Geen                     |
| Parkeerplaatsen-Lambertusstraat         | 15         | Geen                     |



|   |            |                                  |
|---|------------|----------------------------------|
| <b>Lambertusstraat</b>                        | <b>78</b>  |                                  |
| Markt-A. van Berchemlaan                      | 10         | Geen                             |
| Parkeerterrein t.h.v. Appelgaard              | 33         | Geen                             |
| A. v. Berchemlaan-Dijkmansstraat              | 9          | Geen                             |
| Dijkmansstraat-Zuidwiel                       | 35         | Geen                             |
| Zuidwiel-Past. Van Weesstraat                 | 26         | Geen                             |
| <b>Stationsstraat</b>                         | <b>51</b>  |                                  |
| Markt-A. van Berchemlaan                      | 32         | Geen                             |
| A. v. Berchemlaan-V.d. Elsenstraat            | 9          | Geen                             |
| Van den Elsenstraat-Yzeren Pot                | 8          | Geen                             |
| Yzeren Pot-Norbartstraat                      | 21         | Geen                             |
| <b>Van den Elsenstraat</b>                    | <b>29</b>  |                                  |
| Lambertusstraat-Stationsstraat                | 15         | Geen                             |
| Stationsstraat-Vincent van Goghplein          | 14         | Geen                             |
| <b>Yzeren Pot</b>                             | <b>16</b>  | Geen                             |
| <b>Norbartstraat</b>                          | <b>16</b>  | Geen                             |
| <b>Vincent van Goghplein</b>                  | <b>59</b>  |                                  |
| Parkeerplaatsen t.h.v. Nobelaer               | 9          | Geen                             |
| Parkeerterrein westzijde plein                | 15         | Geen                             |
| Parkeerterrein oostzijde plein                | 18         | Geen                             |
| Vincent van Goghplein (straat)                | 17         | Geen                             |
| <b>Anna van Berchemlaan</b>                   | <b>172</b> |                                  |
| Parkeerterrein t.h.v. bibliotheek             | 50         | Betaald parkeren, zone 3         |
| Parkeerterrein aan Ouderkerkpark              | 59         | Betaald parkeren, zone 3         |
| Parkeerterrein Nobelaer                       | 63         | Betaald parkeren, zone 3         |
| <b>Oranjelaan</b>                             | <b>23</b>  |                                  |
| Anna van Berchemlaan-Schonckweg               | 16         | Betaald parkeren, zone 3         |
| Schonckweg-Jeroen Boschstraat                 | 7          | Geen                             |
| <b>Jeroen Boschstraat</b>                     | <b>33</b>  | Geen                             |
| <b>Poelsstraat</b>                            | <b>15</b>  | Geen                             |
| <b>Dr. Mollerstraat</b> (Poelsstr.-Schonckwg) | <b>24</b>  | Geen                             |
| <b>Schonckweg</b>                             | <b>28</b>  |                                  |
| Oranjelaan-Dr. Mollerstraat                   | 22         | Geen                             |
| Dr. Mollerstraat-Oude Bredaseweg              | 6          | Geen                             |
| <b>Oude Bredaseweg</b>                        | <b>129</b> |                                  |
| Markt-Anna van Berchemlaan                    | 21         | Betaald parkeren, zone 2         |
| Anna van Berchemlaan-Nuytsstraat              | 42         | Geen                             |
| Nuytsstraat-Kliostraat                        | 35         | Geen                             |
| Kliostraat-Europalaan                         | 31         | Geen                             |
| <b>Ouderkerkpark</b>                          | <b>27</b>  | Verg.h.pp/5 pp betaald P, zone 3 |
| <b>Nuytsstraat</b>                            | <b>18</b>  | Vergunninghoudersparkeren        |
| <b>Kliostraat</b>                             | <b>12</b>  | Geen                             |
| <b>Europalaan</b>                             | <b>43</b>  |                                  |
| Anna van Berchemlaan-Nuytsstraat              | 28         | Vergunninghoudersparkeren        |
| Nuytsstraat-Kliostraat                        | 40         | Geen                             |
| Kliostraat-Europalaan 131                     | 42         | Geen                             |
| Europalaan 131-Oude Bredaseweg                | 14         | Geen                             |
| <b>BANAKKERS</b>                              |            |                                  |
| <b>Rode Poort</b>                             | <b>130</b> |                                  |
| Parkeerterrein Driehoek                       | 119        | Betaald parkeren, zone 2         |
| Klein parkeerterrein                          | 11         | Vergunninghoudersparkeren        |
| <b>Bernard van Meursstraat</b>                | <b>60</b>  |                                  |
| Bernard van Meursstraat (straat)              | 26         | Vergunninghoudersparkeren        |

|  |            |                           |
|--|------------|---------------------------|
| Parkeerterrein                             | 34         | Geen                      |
| <b>G. Gezellelaan</b>                      | <b>38</b>  |                           |
| Bernard van Meursstraat-W. Kloosstraat     | 13         | Geen                      |
| W. Kloosstraat-Stijn Streuvelslaam         | 25         | Geen                      |
| <b>W. Kloosstraat</b>                      | <b>13</b>  | Geen                      |
| <b>A. Verweijstraat</b>                    | <b>23</b>  | Geen                      |
| <b>A. Thijmstraat</b>                      | <b>28</b>  |                           |
| B. van Meursstraat-W. Kloosstraat          | 6          | Geen                      |
| W. Kloosstraat-Stijn Streuvelslaam         | 22         | Geen                      |
| <b>Stijn Streuvelslaam</b>                 | <b>16</b>  | Geen                      |
| <b>F. van Eedenstraat</b>                  | <b>4</b>   | Geen                      |
| <b>Roemer Visscherstraat</b>               | <b>34</b>  | Vergunninghoudersparkeren |
| <b>Maerlantstraat</b>                      | <b>47</b>  | Vergunninghoudersparkeren |
| <b>Ruusbroecstraat</b>                     | <b>48</b>  | 3 verg.h.pp., verder geen |
| <b>Banakkerstraat</b>                      | <b>36</b>  |                           |
| Rode Poort-Rodenbachstraat                 | 28         | 7 verg.h.pp., verder geen |
| Rodenbachstraat-Kerkwerve                  | 8          | Geen                      |
| <b>Rodenbachstraat</b>                     | <b>45</b>  | Geen                      |
| <b>Kerkwerve</b>                           | <b>113</b> |                           |
| Parkeerterrein                             | 72         | Geen                      |
| Parkeerterrein t.h.v. Markenlanden         | 11         | Geen                      |
| Parkeerterrein t.h.v. F. van Eedenstraat   | 13         | Geen                      |
| Straat, noordzijde                         | 2          | Geen                      |
| Straat, zuidzijde                          | 15         | Geen                      |
| <b>A.M. de Jongstraat</b>                  | <b>26</b>  | Geen                      |
| <b>Nieuwe Kerkstraat</b> (pp H. Hartkerk)  | <b>13</b>  | Geen                      |
| <b>Withofstraat</b>                        | <b>13</b>  | Geen                      |
| <b>Adamastraat</b>                         | <b>18</b>  | Geen                      |
| <b>Voorvang</b>                            | <b>23</b>  | Betaald parkeren, zone 2  |
| <b>Bijvang</b>                             | <b>29</b>  | Betaald parkeren, zone 2  |
| <b>Slotlaan</b>                            | <b>67</b>  | Betaald parkeren, zone 2  |
| <b>Bogaard</b>                             | <b>10</b>  | Betaald parkeren, zone 2  |
| <b>Bisschopsmolenstraat</b>                | <b>103</b> |                           |
| Roosendaalseweg-Voorvang                   | 13         | Betaald parkeren, zone 2  |
| Voorvang-Bijvang                           | 31         | Betaald parkeren, zone 2  |
| Bijvang-Rode Poort                         | 18         | Betaald parkeren, zone 2  |
| Rode Poort-Adamastraat                     | 33         | Geen                      |
| Adamastraat-Withofstraat                   | 8          | Geen                      |
| <b>GRAUWE POLDER</b>                       |            |                           |
| <b>Beiaard</b>                             | <b>39</b>  |                           |
| Bisschopsmolenstraat-Waldhoornlaan         | 6          | Parkeerschijfzone         |
| Huisnummers 20-50                          | 33         | Vergunninghoudersparkeren |
| <b>Waldhoornlaan</b>                       | <b>130</b> |                           |
| Beiaard-huisnummer 198                     | 17         | Vergunninghoudersparkeren |
| Huisnr. 198-Grauwe Poldervoetpad           | 18         | Vergunninghoudersparkeren |
| Grauwe Poldervoetpad-Cimbaalhof            | 14         | Vergunninghoudersparkeren |
| Cimbaalhof-Bazuinlaan                      | 12         | Vergunninghoudersparkeren |
| Huisnummers 128-162                        | 24         | Vergunninghoudersparkeren |
| Huisnummers 68-102                         | 25         | Vergunninghoudersparkeren |
| Huisnummers 2-32                           | 20         | Vergunninghoudersparkeren |
| <b>Cimbaalhof</b> (Waldhoornlaan-C.hof 30) | <b>7</b>   | Vergunninghoudersparkeren |
| <b>Bazuinlaan</b>                          | <b>63</b>  |                           |
| Waldhoornlaan-Beiaard                      | 34         | Vergunninghoudersparkeren |

|                    |    |                           |
|--------------------|----|---------------------------|
| Huisnummers 25-65  | 16 | Vergunninghoudersparkeren |
| Huisnummers 67-107 | 13 | Vergunninghoudersparkeren |

## 2. VAN BERGENPLEIN E.O.

| STRAAT  | PP        | P-REGULERING              |
|---|-----------|---------------------------|
| <b>Van Bergenplein</b>                          | <b>88</b> |                           |
| Parkeerterrein                                  | 82        | Geen                      |
| Straat  | 6         | Geen                      |
| <b>Lindenbleek</b> (Van Bergenplein-Eikstr.)    | <b>40</b> | Geen                      |
| <b>Korte Brugstraat</b> (L. Brugstraat-Eikstr.) | <b>14</b> | Geen                      |
| <b>Lange Brugstraat</b>                         | <b>54</b> |                           |
| K. Brugstraat-Kerkstraat                        | 33        | Geen                      |
| Kerkstraat-Kasteellaan                          | 21        | Geen                      |
| <b>Turfijker</b>                                | <b>23</b> | Geen                      |
| <b>Boeieraak</b>                                | <b>11</b> | Geen                      |
| <b>Spinaker</b>                                 | <b>96</b> |                           |
| Parkeerterrein                                  | 76        | Geen                      |
| Straat  | 20        | Geen                      |
| <b>Havenkwartier</b>                            | <b>20</b> | Vergunninghoudersparkeren |

**PARKEERCAPACITEIT BETAALD PARKEREN**

(onderverdeeld per straat en per zône)

| Wijk          | Straat   | Zône 2     | Zône 3     |
|---------------|--|------------|------------|
| Centrum West  | Markt  | 20         | 58         |
|               | Doelen   |            | 6          |
|               | Dreef  |            | 84         |
|               | Schapeuweide                                       |            | 16         |
|               | Korte Dreef  | 5          | 9          |
|               | Veemarktstraat (parkeerterrein)                    | 43         |            |
|               | Roosendaalseweg                                    | 8          |            |
|               | Roosendaalseweg (parkeerterrein)                   | 121        |            |
| Centrum Oost  | Stationsplein (parkeerterrein)                     |            | 49         |
|               | Anna van Berchemlaan (parkeerterreinen Nobelaer *) |            | 172        |
|               | Oranjelaan   |            | 16         |
|               | Oude Bredaseweg                                    | 21         |            |
| Banakkers     | Oderkerkpark                                       |            | 5          |
|               | Rode Poort (parkeerterrein)                        | 119        |            |
|               | Voorvang   | 23         |            |
|               | Bijvang  | 29         |            |
|               | Slotlaan   | 67         |            |
|               | Bogaard  | 10         |            |
|               | Bisschopsmolenstraat                               | 103        |            |
| <b>Totaal</b> |  | <b>569</b> | <b>415</b> |

\*) Betreft de volgende parkeerterreinen: Voorterrein Nobelaer (63 plaatsen) , terrein bij ingang Noord (50 plaatsen) en het terrein in het Oderkerkpark (59 plaatsen).

**PARKEERCAPACITEIT AANGEDUIDE VERGUNNINGHOUDERSPLAATSEN**

(onderverdeeld per straat)

| Wijk          | Straat                  | Aantal pp  |
|---------------|-------------------------|------------|
| Centrum West  | Bruininkhuizen          | 49         |
|               | Grijsoord               | 27         |
|               | Neerhof                 | 3          |
|               | Orangerie               | 3          |
| Centrum Oost  | Oderkerkpark            | 22         |
|               | Nuytsstraat             | 18         |
|               | Europalaan              | 28         |
| Banakkers     | Rode Poort              | 11         |
|               | Bernard van Meursstraat | 26         |
|               | Roemer Visscherstraat   | 34         |
|               | Maerlantstraat          | 47         |
|               | Ruusbroecstraat         | 3          |
|               | Banakkerstraat          | 7          |
| Grauwe Polder | Beiaard                 | 33         |
|               | Waldhoornlaan           | 130        |
|               | Cimbaalhof              | 7          |
|               | Bazuinlaan              | 63         |
| <b>Totaal</b> |                         | <b>511</b> |

## BELEIDSREGELS AANLEG GEHANDICAPTENPARKEERPLAATSEN

Het college heeft voor de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen beleidsregels vastgesteld en gepubliceerd. De huidige beleidsregels luiden als volgt:

### Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (gepubliceerd 23-8-2000)

- Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden uitsluitend bij openbare gebouwen, recreatievoorzieningen, winkelcentra, appartementencomplexen voor senioren en bij woonvoorzieningen voor gehandicapten aangelegd.
- Verder wordt er geen medewerking verleend tot het omzetten van een algemene gehandicaptenparkeerplaats naar een individuele gehandicaptenparkeerplaats. Op deze manier worden voldoende bestaande algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij appartementencomplexen voor senioren e.d. gewaarborgd.

### Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen (gepubliceerd 12-10-2003)

Voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats kunnen in aanmerking komen:

1. Personen die zelf een voertuig besturen en houder zijn van een bestuurderskaart, zoals bedoeld in artikel 1 van de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart.
2. Personen die houder zijn van een passagierskaart, zoals bedoeld in artikel 1 van de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart, en waarbij voor het vervoer van de gehandicapte gebruik wordt gemaakt van een aangepast voertuig danwel een voertuig van een dusdanige omvang, dat niet in een parkeervak van normale afmetingen kan worden geparkeerd.
3. Personen die houder zijn van een passagierskaart, daarbij permanent rolstoelgebonden zijn en afhankelijk zijn van begeleiding bij het in- en uitstappen van het voertuig.

Tevens gelden de volgende aanvullende voorschriften:

- De parkeerdruk in de straat waarin aanvrager (m/v) woont is hoog.
- Er dient sprake te zijn van een dusdanige verkeerssituatie in de straat waarin aanvrager (m/v) woonachtig is, dat de verkeersveiligheid voor de bestuurder van het voertuig, waarmee de houder van de passagierskaart vervoerd wordt, en voor het overige verkeer niet gewaarborgd is alsmede de doorstroming van het verkeer ter plaatse in het geding komt doordat op de rijbaan (dubbel) geparkeerd moet worden.

Bij de beoordeling van de aanvragen wordt steeds gekeken naar:

- de parkeerdruk in de directe omgeving waar de aanvrager (m/v) woonachtig is;
- het al dan niet hebben van een parkeermogelijkheid op eigen terrein;
- de verkeersveiligheid; en
  - de doorstroming van het verkeer.

Bij de aanvraag dient de eventuele rolstoelgebondenheid aangetoond te worden door een medische verklaring van de Stichting SAP.

Het college van burgemeester en wethouders kan in zeer bijzondere gevallen besluiten aan de houder van een gehandicaptenkaart een individuele gehandicaptenparkeerplaats toe te wijzen ten aanzien waarvan het bepaalde onder de bovengenoemde punten niet van toepassing is.

Een individuele gehandicaptenparkeerplaats wordt uitsluitend op kenteken aangelegd.

## CROW-richtlijnen fietsparkeren

Daar waar sprake is van “fiets” kan ook “bromfiets” gelezen worden.

### 1. INLEIDING

In veel gemeenten in Nederland wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd en –in het verlengde hiervan– neemt ook het gebruik van de bromfiets toe. Dit heeft gevolgen voor het gebruik van de openbare ruimte. Immers, door een toenemend aantal fietsers is rondom de bestemmingen ook plaats nodig om deze te parkeren. Als deze niet wordt aangeboden, kiest de gemiddelde fietser die zelf: een boom, lantaarnpaal of een hek. Dit leidt in veel gevallen tot een druk en chaotisch straatbeeld waardoor ernstig afbreuk wordt gedaan aan het oorspronkelijk ontwerp en aan het eigenlijk bedoelde gebruik van de openbare ruimte. De beschikbaarheid van goed bereikbare, gebruiksvriendelijke en vooral diefstalveilige voorzieningen om de fiets voor kort of lange tijd te parkeren maakt dat het gebruik ervan aantrekkelijker en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd wordt.

Met de fiets kun je snel op bijna alle plekken komen. Uit het verkeersgedrag van fietsers is op te merken dat zij deze voordelen zoveel mogelijk willen uitbuiten. De fietser schroomt niet tegen het verkeer in te rijden, gebruik te maken van het trottoir en/of door voetgangersgebied te rijden als dit de route of rijtijd kan verkorten. Het gedrag ten opzichte van fietsparkeren is niet veel anders.

De afwegingen die hierbij gemaakt worden hangen steeds of van het moment van de dag, het motief dat men heeft en meer emotionele afwegingen, zoals sociale veiligheid. Kortparkeerders willen naast de voordeur (het liefst op de drempel), en gratis parkeren, waarbij de kwaliteit niet of minder belangrijk is. Langparkeerders willen kwaliteit en zijn daarvoor best bereid iets te betalen of wat verder te lopen naar voorzieningen met meer kwaliteit (een klem met aanbindmogelijkheden of een bewaakte en/of overdekte stalling).

Voor een fietsparkeerder zijn drie factoren relevant: afstand, plaats en kwaliteit (APK). De parkeervoorzieningen moeten daarom:

- niet te ver van de bestemming liggen. Een geaccepteerde loopafstand is maximaal 30 meter. Bij een te grote afstand worden de parkeervoorzieningen niet gebruikt.
- aan de aanvoerroute liggen;
- als parkeervoorziening herkenbaar zijn; en
- voldoende capaciteit bieden, zodat er te allen tijde een plaats is. Bovendien moet de voorziening van een zodanige kwaliteit zijn dat de (brom)fiets gemakkelijk en zonder beschadigingen gestald kan worden.

De meeste Nederlanders *parkeren* hun auto en *stallen* hun fiets. Maar wanneer deze voor kort tijd op straat wordt neergezet, wordt er –zeker in de vakwereld– ook wel gesproken van (fiets)parkeren. Om reden van een eenduidige terminologie worden in deze nota de volgende begrippen gebruikt:

- *Fietsparkeren* staat voor het plaatsen van een fiets in a. een *fietsparkeervoorziening*; b. op een eigen standaard; c. tegen elk object dat steun kan verlenen, zoals een muur, hek, paal of boom.
- De term *fietsparkeervoorziening* staat voor elke doelbewust getroffen voorziening voor het plaatsen van een of meer fietsen. Dit kan zijn een aangeduide locatie, al of niet voorzien van een *fietsparkeersysteem*, al of niet geplaatst in een *fietsenstalling*. Objecten als muren, bomen en brugleuningen vormen uiteraard geen fietsparkeervoorzieningen.
- *Fietsparkeersystemen* zijn de constructies waarin, waartegen of waaraan fietsen kunnen worden geplaatst, zoals klem-, hang- en aanleunsystemen.
- Het begrip *stallen* wordt voorbehouden aan het plaatsen van een fiets in een *fietsenstalling*: een begrensde en beveiligde ruimte die (deels) specifiek is bestemd voor het plaatsen van fietsen.

## 2. CROW-RICHTLIJNEN

### 2.1 Inleiding

Alleen voor bedrijfsgebouwen -en deels voor woonhuizen- bestaan normen, vastgelegd in het Bouwbesluit. Het CROW heeft in de Fietsparkeerwijzer voor overige fietsparkeervoorzieningen ten behoeve van bezoekers van solitaire voorzieningen richtlijnen opgesteld. Aangegeven wordt dat deze richtlijnen aanbevelingen zijn in die situaties, waar onvoldoende zicht op de stallingsbehoefte is en dat deze toepasbaar zijn wanneer meer dan 10 plaatsen nodig zijn. Gesteld wordt dat de omvang van de gemeente nagenoeg geen invloed heeft op de stallingsvraag. Wèl laten gemeenten met een sterk op fietsgebruik gericht beleid over het algemeen een hogere vraag c.q. behoefte naar specifieke parkeervoorzieningen zien dan andere gemeenten.

### 2.2. Bedrijfsgebouwen (fietsparkeren t.b.v. werknemers)

Artikel 218 van het Bouwbesluit stelt over fietsparkeren:

“...In een gebouw, dan wel op een bij het gebouw behorend perceel, moet, opdat fietsen kunnen worden gestald, een ruimte aanwezig zijn met een vloeroppervlakte van tenminste 2% van de gebruiksoppervlakte van het gebouw met een minimum van 5 m<sup>2</sup>...”. Ingaande 1 januari 2002 gelden de –naar functie gedifferentieerde- normen als aangegeven in de onderstaande tabel.

|    | Normwaarde<br>(% van<br>gebruiksoppervlak van<br>gebouw) | Klasse-toedeling via bezettingsgraad  |   | Maar voor bepaalde<br>gebouwfuncties in ieder<br>geval als minimum |
|----|--|---------------------------------------|---|--|
|    |  | Gebruiksoppervlakte<br>van een gebouw | Vloeroppervlakte<br>aan verblijfsgebied |  |
| B1 | 12,5%  | < 2 m <sup>2</sup> p.p.               | < 1,3 m <sup>2</sup> p.p.               |  |
| B2 | 5,0%   | 2 - 5 m <sup>2</sup> p.p.             | 1,3 – 3,3 m <sup>2</sup> p.p.           | sportgebouw  |
| B3 | 2,0%   | 5 -12 m <sup>2</sup> p.p.             | 3,3 – 8,0 m <sup>2</sup> p.p.           | bijeenkomstgebouw;<br>gezondheidszorggebouw;<br>onderwijsgebouw    |
| B4 | 0,8%   | 12 -30 m <sup>2</sup> p.p.            | 8,0 – 20 m <sup>2</sup> p.p.            | cellengebouw;<br>kantoorgebouw;<br>logiegebouw                     |
| B5 | 0,3%   | > 30 m <sup>2</sup> p.p.              | > 20 m <sup>2</sup> p.p.                |  |

Tabel: Normen Bouwbesluit voor fietsparkeren voor werknemers in bedrijfsgebouwen

### 2.3. Zorginstellingen

|                      | Eenheid    | Richtlijn aantal<br>fietsparkeerplaatsen | Toelichting:<br>kies ondergrens bij....       |
|----------------------|------------|--|---|
| Stedelijk ziekenhuis | 100 bedden | 20 – 40                                  | perifere ligging en sterke<br>OV-concurrentie |
| Regionaal ziekenhuis | 100 bedden | 15 – 30                                  |   |
| Verpleeghuis         | 100 bedden | 5 – 15                                   |   |

Tabel: CROW-richtlijn voor fietsparkeren bij zorginstellingen

### 2.4. Uitgaansgelegenheden

|             | Eenheid                                  | Richtlijn aantal<br>fietsparkeerplaatsen | Toelichting:<br>kies ondergrens bij....         |
|-------------|--|--|---|
| Theater     | 100 bezoekerscapaciteit<br>grootste zaal | 20 – 25                                  | grote regiofunctie en<br>sterke OV-concurrentie |
| Concertzaal | 100 bezoekerscapaciteit                  | 25 – 35                                  |   |

|                            |  |         |   |
|----------------------------|--|---------|---|
|                            | grootste zaal                            |         |   |
| Bioscoop                   | 100 bezoekerscapaciteit<br>grootste zaal | 25 – 30 |   |
| Stedelijke discotheek      | 100 bezoekers topdag                     | 25 – 35 | perifere ligging en sterke<br>OV-concurrentie |
| Niet-stedelijke discotheek | 100 bezoekers topdag                     | 5 – 15  |   |

Tabel: CROW-richtlijn voor fietsparkeren bij uitgaansgelegenheden

## 2.5. Onderwijsinstellingen

|                      | Eenheid        | Richtlijn aantal<br>fietsparkeerplaatsen | Toelichting:<br>kies ondergrens bij....       |
|----------------------|----------------|--|---|
| Kinderdagverblijf    | 10 kinderen    | 1 – 3                                    | grote "bovenwijkse"<br>functie                |
| Basisschool          | 100 leerlingen | 30 – 40                                  |   |
| Voortgezet onderwijs | 100 leerlingen | 60 – 70                                  | perifere ligging en sterke<br>OV-concurrentie |
| Hoger onderwijs      | 100 studenten  | 40 – 60                                  |   |

Tabel: CROW-richtlijn voor fietsparkeren bij onderwijsinstellingen

## 2.6. Overstappunten

|                        | Eenheid | Richtlijn aantal<br>fietsparkeerplaatsen | Toelichting:<br>kies ondergrens bij.... |
|------------------------|---------|--|---|
| Treinstations          | *)      | *)                                       |   |
| Regulier streekvervoer | halte   | 3  |   |
| Kansrijk streekvervoer | halte   | 10 – 30                                  |   |

Tabel: CROW-richtlijn voor fietsparkeren bij overstappunten

\*) zie: CROW-publicatie 158 "Leidraad fietsparkeren", paragraaf 3.1 en 3.3  
CROW geeft in deze publicatie geen richtlijnen voor carpoolplaatsen.

## 2.7. Winkelcentra

|                     | Eenheid                | Richtlijn aantal<br>fietsparkeerplaatsen | Toelichting:<br>kies ondergrens bij....                           |
|---------------------|------------------------|--|---|
| Hoofdwinkelcentrum  | 100 m <sup>2</sup> bvo | 4 – 6                                    | perifere ligging en<br>winkelbestand gericht op<br>massa-aankopen |
| Groot winkelcentrum | 100 m <sup>2</sup> bvo | 5 – 7                                    |   |
| Buurtwinkelcentrum  | 100 m <sup>2</sup> bvo | 6 – 8                                    |   |

Tabel: CROW-richtlijn voor fietsparkeren bij winkelcentra

## 2.8 Sportcomplexen

|                          | Eenheid                           | Richtlijn aantal<br>fietsparkeerplaatsen | Toelichting:<br>kies ondergrens bij.... |
|--------------------------|-----------------------------------|--|---|
| Sporthal                 | 100 bezoekerscapaciteit           | 35 – 45                                  | perifere ligging                        |
| Sportveld met tribune    | 100 bezoekerscapaciteit           | 20 – 30                                  |   |
| Sportveld zonder tribune | Wedstrijdveld                     | 20 – 30                                  |   |
| Zwembad                  | 100 m <sup>2</sup> wateroppervlak | 15 – 20                                  |   |

Tabel: CROW-richtlijn voor fietsparkeren bij sportcomplexen

## 2.9. Recreatieve bestemmingen

|                 | Eenheid              | Richtlijn aantal<br>fietsparkeerplaatsen | Toelichting:<br>kies ondergrens bij....       |
|-----------------|----------------------|--|---|
| Recreatiegebied | 100 bezoekers topdag | 20 – 40                                  | perifere ligging en sterke<br>OV-concurrentie |
| Attractiepark   | 100 bezoekers topdag | 10 – 15                                  |   |

Tabel: CROW-richtlijn voor fietsparkeren bij recreatieve bestemmingen



## 2.10. Sociaal-culturele instellingen

|              | Eenheid       | Richtlijn aantal fietsparkeerplaatsen | Toelichting: kies ondergrens bij.... |
|--------------|---------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Kerk, moskee | 100 bezoekers | 5 – 15                                | sterke OV-concurrentie               |
| Museum       | 100 bezoekers | 1 – 3                                 |                                      |

Tabel: CROW-richtlijn voor fietsparkeren bij sociaal-culturele instellingen

## 2.11. Kantoren

|                     | Eenheid             | Richtlijn aantal fietsparkeerplaatsen | Toelichting: kies ondergrens bij.... |
|---------------------|---------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Zonder baliefunctie | Niet van toepassing | Zelden > 10                           | sterke OV-concurrentie               |
| Met baliefunctie    | Per balie           | 2 – 4                                 |                                      |

Tabel: CROW-richtlijn voor fietsparkeren bij kantoren

## 2.12. Woningen

Niet alleen in de openbare ruimte moet er aandacht worden besteed aan stallingsmogelijkheden voor de (brom)fiets. Verplaatsingen per (brom)fiets beginnen meestal bij de woning en ook daar moet deze goed gestald kunnen worden.

Voldoende ruimte voor het stallen van (brom)fietsen in privé-bergingen van nieuwbouwwoningen is voor een deel juridisch gewaarborgd. In het Bouwbesluit (art. 2.50, lid 2) is bepaald dat elke woning moet beschikken over een afsluitbare berging waarvan de vloeroppervlakte ten minste 6,5% van de gebruiksoppervlakte van de woning bedraagt, met een minimum van 3,5 m<sup>2</sup>. De breedte moet minimaal 1,5 meter zijn en de hoogte 2,1 meter.

Het komt echter regelmatig voor dat bewoners meer dan één fiets en/of bromfiets bezitten. Bovendien worden in bergingen ook veel andere goederen onderbracht. Een ruime berging wordt dan ook zeer gewaardeerd. Het CROW beveelt daarom aan om de oppervlakte van de berging 10% van de vloeroppervlakte van de woning te laten bedragen.

### Geraadpleegde literatuur

- Fietsparkeerwijzer (Uitgave CROW)
- Leidraad fietsparkeren (CROW publicatie 158, juni 2001)

