# Parkeerbeleidsvisie 2021

Gemeente Moerdijk

**Spark**
Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam

+31 (0)70 317 70 05
info@spark-parkeren.nl
www.spark-parkeren.nl
www.linkedin.com/company/spark-parking

**Gemeente Moerdijk**
Pastoor van Kessellaan 15,
4761 BJ Zevenbergen

14 0168
info@moerdijk.nl
www.moerdijk.nl

## Colofon

| | |
|---|---|
| Opdrachtgever | Gemeente Moerdijk |
| Titel | Parkeerbeleidsvisie 2021 gemeente Moerdijk |
| Versie | 1.0 |
| Datum | 14 juni 2021 |
| Projectteam | |
| Opdrachtgever | Eric Vinken |
| | Mariëlle Brouwer |
| | Maurice Roks |
| | Bella Verschoor |
| | Jeroen Leijdens |
| | Ruud Prinsen |
| Projectteam Spark | Angelique Breukel |
| | Edwin van der Gracht |
| Projectleider Spark | Angelique Breukel |

# Inhoudsopgave


**1 INLEIDING ..... 5**

1.1 AANLEIDING ..... 5

1.2 BLIK IN HET VERLEDEN ..... 5

1.3 TOTSTANDKOMING VAN DEZE PARKEERBELEIDSVISIE ..... 5

1.4 LEESWIJZER ..... 6

**2 HUIDIGE SITUATIE PARKEREN IN DE GEMEENTE MOERDIJK ..... 7**

2.1 DE FYSIEKE VORMGEVING VAN PARKEREN ..... 7

2.2 DE WIJZE WAAROP PARKEREN IS GEREGULEERD ..... 7

*2.2.1 Ontheffingen voor de blauwe zones ..... 7*

2.3 OVERIGE VORMEN VAN PARKEREN ..... 7

*2.3.1 Parkeren van grote voertuigen ..... 8*

*2.3.2 Plaatsing van elektrische oplaadpalen in de openbare ruimte ..... 8*

*2.3.3 Gehandicapten parkeren ..... 9*

*2.3.4 Laden en lossen ..... 9*

**3 GEMEENTELIJKE UITDAGINGEN OP PARKEERGEBIED ..... 10**

3.1 BEHOEFTE AAN FLEXIBILITEIT EN DE WENS TOT UNIFORM PARKEERBELEID ..... 10

3.2 PARKEREN IN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN GOED GEORGANISEERD ..... 10

3.3 EVENTUELE PARKEEROVERLAST EFFECTIEF BESTRIJDEN ..... 11

3.4 ONDERLINGE VERSCHILLEN TUSSEN DE GEMEENTELIJKE KERNEN ..... 11

**4 VERNIEUWDE PARKEERBELEIDSVISIE ..... 13**

4.1 BELEIDSUITGANGSPUNTEN VOOR AANPAK VAN PARKEERPROBLEMEN ..... 13

*4.1.1 De parkeersituatie in beeld ..... 13*

*4.1.2 Wanneer is sprake van een 'parkeerprobleem' ..... 13*

*4.1.3 Oplossingsrichtingen voor parkeerproblemen ..... 14*

*4.1.4 Aanpak problematiek parkeren grote voertuigen ..... 15*

4.2 BELEIDSUITGANGSPUNTEN VOOR PARKEREN IN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN ..... 15

*4.2.1 Uitgangspunt Parkeren Op Eigen Terrein (POET) ..... 15*

*4.2.2 Gebruik van leegstaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte ..... 15*

*4.2.3 Verrekening van bestaande parkeercapaciteit ..... 15*

*4.2.4 Mobiliteitsfondsregeling ..... 16*

4.3 PLAATSING VAN ELEKTRISCHE OPLAADPALEN IN DE OPENBARE RUIMTE ..... 17

*4.3.1 Strategie ..... 17*
4.4 DIGITALISERING VAN DE BLAUWE ZONES ..... 17
4.5 BELEIDSUITGANGSPUNTEN PER (TYPE) KERN ..... 18
*4.5.1 Zevenbergen ..... 18*
*4.5.2 Willemstad vesting ..... 19*
*4.5.3 Klundert en Fijnaart ..... 19*
*4.5.4 Overige kernen ..... 19*
**5 ACTIEPLAN ..... 20**
5.1 OVERZICHT ACTIES ..... 20

# 1 Inleiding

In samenwerking met adviesbureau Spark is een herziene beleidsvisie op het gebied van parkeren opgesteld. De samenwerking heeft geresulteerd in het voorliggende document. Met deze beleidsvisie en de bijbehorende beleidsregels geeft de gemeente Moerdijk invulling aan haar uitdagingen op parkeergebied.

## 1.1 Aanleiding

Voor het beleidsterrein parkeren is het in de gemeente Moerdijk belangrijk om te beschikken over actuele beleidsuitgangspunten. Om deze reden doet de gemeente om de 5 jaar een toets aan de realiteit waarmee de houdbaarheid van het beleid gecontroleerd wordt. Recente ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en parkeren worden zo verwerkt in het parkeerbeleid. Een voorbeeld van een dergelijke ontwikkeling is het elektrisch rijden en voor parkeren specifiek, het elektrisch laden. De voorliggende geactualiseerde parkeerbeleidsvisie biedt handvatten om deze ontwikkeling en andere ontwikkelingen op mobiliteitsvlak te faciliteren.

## 1.2 Blik in het verleden

In het Parkeerbeleidsplan 2015 is een uitvoeringsprogramma opgenomen. Hierin zijn de verschillende actiepunten opgesomd die voort komen uit het parkeerbeleid. Ook is een periode bepaald wanneer een actie uitgevoerd zou worden. Deze acties worden in deze beleidsvisie niet geëvalueerd. We staan hierbij wel kort stil bij een aantal noemenswaardige ontwikkelingen op parkeergebied in de afgelopen 5 jaar.

- Bij station Lage Zwaluwe is de parkeercapaciteit uitgebreid om de parkeersituatie aldaar te verbeteren. Er is nu voldoende capaciteit.
- In Willemstad vesting is in het voorjaar van 2017 een blauwe zone ingevoerd, ongeveer 1 jaar later is deze maatregel geëvalueerd. Door de blauwe zone is er meer parkeerruimte ontstaan voor de bewoners en andere belanghebbenden.
- De parkeerduurbeperking van de blauwe zone in het centrum van Zevenbergen is in 2019 ingesteld op 1 uur en later verruimd naar 2 uur. Ook is het aantal straten waarin de blauwe zone van kracht is uitgebreid. Dit mede naar aanleiding van de ontwikkeling van de haven en signalen die de gemeente Moerdijk ontving van bewoners en ondernemers.
- Periodieke parkeertellingen in de verschillende kernen zijn belangrijk om het beeld van de parkeerdruk actueel te houden en waar nodig hierover met de omwonenden in gesprek te gaan. In 2020 en 2021 zijn in de gehele gemeente nieuwe nachtelijke parkeertellingen uitgevoerd.

## 1.3 Totstandkoming van deze parkeerbeleidsvisie

Samen met adviesbureau Spark heeft de gemeente Moerdijk het bestaande parkeerbeleid uit 2015 geactualiseerd naar huidige trends en ontwikkelingen. Zo zijn parkeernormen bijgesteld a.h.v. landelijke richtlijnen, zijn verkeerskundige uitgangspunten over bijv. salderen van bestaande parkeerplaatsen verduidelijkt en is meer ruimte voor flexibiliteit toegevoegd. In dit beleid hebben we aandacht voor duurzaamheid en de energietransitie. De komende actualisaties van het parkeerbeleid zal duurzaamheid een steeds prominentere rol gaan innemen in het beleid.

Voor de participatie en inbreng van inwoners en andere belanghebbenden binnen de gemeente Moerdijk is middels een factsheet een webinar georganiseerd. Tijdens deze avond is uitleg gegeven

over wat het parkeerbeleid inhoud en welke veranderingen er hebben plaatsgevonden t.o.v. het vorige beleid. Vragen die voort zijn gekomen uit deze avond zijn beantwoord met een Q&A document.

## 1.4 Leeswijzer

Om een goed vertrekpunt te creëren voor het parkeerbeleid wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van parkeren in de gemeente Moerdijk op dit moment. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op gemeentelijke uitdagingen op parkeergebied. Op basis van deze uitdagingen wordt in hoofdstuk 4 de beleidsvisie uitgewerkt. De visie en bijbehorende beleidsregels bevatten beleidsuitgangspunten die gemeente breed gelden alsook uitgangspunten per (type) kern. Een belangrijk onderdeel van het parkeerbeleid is de definitie van een parkeerprobleem en de wijze waarop de gemeente Moerdijk parkeerproblemen aanpakt. Hoofdstuk 5 bevat een overzicht van de voornaamste acties die volgen uit voorliggend parkeerbeleidsvisie.

# 2 Huidige situatie parkeren in de gemeente Moerdijk

Het parkeren in de gemeente Moerdijk in de huidige situatie is het vertrekpunt voor de actualisatie. In dit hoofdstuk wordt een beknopte beschrijving gegeven van het huidige parkeerbeleid.

## 2.1 De fysieke vormgeving van parkeren

Autoparkeren vindt in de gemeente Moerdijk voor een deel op eigen terrein plaats. Dit geldt met name voor de kleinere kernen. Veel parkeerders zijn echter ook aangewezen op de openbare parkeerplaatsen die aanwezig zijn. In de gemeente Moerdijk bevinden zich geen openbare parkeergarages. De parkeergarage onder het gemeentehuis in Zevenbergen en garages van de supermarkten aan de Doelstraat te Zevenbergen, zijn niet openbaar.

## 2.2 De wijze waarop parkeren is gereguleerd

In Zevenbergen, Willemstad en Klundert gelden op dit moment blauw zones. De blauwe zone in Zevenbergen en Klundert geldt van maandag t/m zaterdag van 09:00 tot 18:00 uur. In Willemstad vesting geldt de blauwe zone van donderdag t/m zondag van 11:00 tot 21:00. Ontheffingen voor de blauwe zone kunnen worden aangevraagd in Zevenbergen en in Willemstad, in Klundert bestaat deze mogelijkheid niet.

Voor de gehele gemeente geldt dat in een blauwe zone maximaal 2 uur geparkeerd kan worden. In Willemstad kan buiten de vesting lang geparkeerd worden, net als op een aantal locaties binnen de vesting (Mauritshuis, buurthuis Irene en op een gedeelte van het parkeerterrein bij de Jumbo supermarkt). In Zevenbergen is hiervoor onder andere de Kasteeltuin beschikbaar (dit is een parkeerterrein met circa 200 parkeerplaatsen).

Blauwe zones worden elke twee jaar opnieuw onderzocht op functionaliteit, parkeerdruk en parkeermotieven. Als onderzoek aanleiding geeft tot veranderingen zal het college hiertoe besluiten. Hierbij kan worden gedacht aan het vergroten of verkleinen van het blauwe zone gebied. Of aan een kortere of juist langere toegestane parkeerduur. Maar ook het meer of minder uitgeven van ontheffingen voor omwonenden of nieuwe bewoners behoort tot de mogelijkheden om de functionaliteit een blauwe zone te verbeteren.

### 2.2.1 Ontheffingen voor de blauwe zones

Zoals beschreven kunnen voor de blauwe zone in Zevenbergen en Willemstad ontheffingen worden aangevraagd. Om in aanmerking te komen voor een ontheffing gelden bepaalde voorwaarden. Deze voorwaarden zijn opgenomen in *‘Beleidsregels ontheffingen parkeerschijfzone vesting Willemstad’* en *‘Beleidsregels ontheffingen parkeerschijfzone centrum Zevenbergen’* De gemeente Moerdijk heeft onderzocht in hoeverre het mogelijk is om de ontheffing verlening (voor een gedeelte) te digitaliseren. In paragraaf 4.4 wordt nader op dit onderwerp ingegaan.

## 2.3 Overige vormen van parkeren

Naast auto’s staan ook vrachtwagens, bedrijfsauto’s, motoren en fietsen ergens geparkeerd. In deze beleidsvisie wordt ook stilgestaan bij deze opgaven. We hebben meer aandacht dan voorheen voor fietsparkeren. De fiets op een veilige manier stallen op zowel herkomst als bestemming draagt bij aan het fietsgebruik. Dit heeft weer een positieve invloed op de duurzaamheidsopgaven die we hebben.

### 2.3.1 Parkeren van grote voertuigen

In artikel 5:8 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) zijn verbodsbepalingen opgenomen voor het parkeren van een voertuig dat, met inbegrip van de lading, bepaalde afmetingen overschrijdt. Knelpunten ten aanzien van het parkeren van grote voertuigen spelen vooral in de avond en nacht, wanneer het verbod uit de APV van kracht is. Bepaalde voertuigen mogen conform de APV niet parkeren binnen de bebouwde kom, tegelijkertijd mogen deze voertuigen ook niet op aangewezen vrachtwagenparkeerplaatsen parkeren. Dit betekent dat voor deze tussencategorie voertuigen geen geschikte parkeerlocaties beschikbaar zijn.

Figuur 1 illustreert het probleem als te grote voertuigen op reguliere autoparkeerplaatsen parkeren. De begaanbaarheid van het trottoir kan ernstig worden belemmert, dit geldt met name wanneer er haaks wordt geparkeerd. Dit vormt vooral een probleem voor mensen die slecht ter been zijn en gebruik maken van een rollator of scootmobiel, maar uiteindelijk is het voor alle voetgangers onwenselijk.



*Figuur 1 Belemmering begaanbaarheid trottoir door een geparkeerd voertuig*

### 2.3.2 Plaatsing van elektrische oplaadpalen in de openbare ruimte

Op dit moment staan in de gemeente Moerdijk tientallen elektrische oplaadpalen in de openbare ruimte. Het merendeel hiervan staat in Zevenbergen. Ook in Willemstad, Klundert en Fijnaart wordt het aantal oplaadpalen steeds uitgebreid. Het aanvragen en plaatsen van nieuwe oplaadpalen gebeurt via marktpartijen. De gemeente Moerdijk toetst aanvragen op basis van de ‘Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Moerdijk’ (vastgesteld op 1 oktober 2019), of de opvolger hiervan.

In de genoemde beleidsregels zijn verschillende voorwaarden opgenomen. Zo wordt bijvoorbeeld onderzocht of er al bestaande oplaadpalen aanwezig zijn binnen een straal van 300 meter. Als dit het geval is wordt er gekeken of laadpalen kunnen worden gebundeld tot laadlocaties. Veelal is het nu nog wenselijk het arsenaal en oplaadvoorzieningen uit te breiden. Ook wordt onderzocht of het aannemelijk is dat meerdere gebruikers van de oplaadpaal gebruik kunnen maken. Dit om te voorkomen dat met de plaatsing van oplaadpalen ‘privé parkeerplaatsen’ worden gecreëerd. Als een oplaadpaal in een blauwe zone geplaatst is, blijft de parkeerduurbeperking van 2 uur onverminderd gelden. Deze tijdsduurbeperking telt binnen blauwe zones ook voor ontheffinghouders van de genoemde zone, maar niet buiten de venstertijden van de blauwe zones.

### 2.3.3 Gehandicapten parkeren

Op parkeergebied wordt onder gehandicapten verstaan mensen die slecht ter been zijn en om deze reden een beperkte afstand te voet af kunnen leggen. Gehandicapten kunnen een gehandicapten-parkeerkaart aanvragen en hiermee gratis en zonder parkeerduurbeperking op een gehandicapten-parkeerplaats parkeren. Met een gehandicaptenparkeerplaats mag ook geparkeerd worden op een locatie met een parkeerverbod (maximaal 3 uur). Ook in de blauwe zone mag met een gehandicaptenparkeerkaart geparkeerd worden, zonder dat hiervoor de parkeerduurbeperking geldt.

In het Parkeerbeleidsplan uit 2015 is opgenomen dat 2% van de openbare parkeercapaciteit in de winkelgebieden een algemene gehandicaptenparkeerplaats moet zijn. Deze richtlijn blijft gelden. Bij maatschappelijke voorzieningen (huisartsparktijken, kerken, bibliotheken et cetera.) moeten ook parkeerplaatsen voor gehandicapten worden gerealiseerd. Voor het toewijzen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken hanteert de gemeente Moerdijk de volgende voorwaarden (deze voorwaarden blijven onverminderd gelden):

- De aanvrager moet beschikken over een geldige (minimaal zes maanden) gehandicapten-parkeerkaart Bestuur of Bestuurder + Passagier;[1]
- De aanvrager moet ingeschreven staan in de gemeentelijke basisadministratie en woonachtig zijn op het adres waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd;
- De aanvrager moet beschikken over een geldig rijbewijs (minimaal zes maanden);
- (Het leasecontract van) de auto waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd, moet op naam van de aanvrager staan;
- De aanvrager heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein;
- De aanleg moet technisch mogelijk zijn;
- Door de aanleg van de gehandicaptenparkeerplaats mag de verkeersveiligheid niet in het gedrang komen.

### 2.3.4 Laden en lossen

In het centrum van Zevenbergen (rond de Markt, de Molenstraat) zijn diverse horecagelegenheden en winkels gevestigd die bevoorradingsverkeer aantrekken. Laden en lossen is toegestaan van 7:00 – 11:00 uur en van 17:00 – 19:00 uur (met uitzondering van donderdag en zondag). Een knelpunt dat speelt is afwezigheid van fysiek aangewezen laad- en losplekken. Het toewijzen van laad- en losplekken kan ten koste gaan van de beschikbaarheid van reguliere parkeerplaatsen. Het is daarom noodzaak om, samen met de belanghebbenden, eventuele problematiek goed in beeld te brengen alvorens maatregelen worden geeffectueerd.

[1] Hiermee is gewaarborgd dat een arts heeft verklaard dat de aanvrager een loopbeperking met een permanent of progressief karakter heeft, waarbij de aanvrager zonder hulp van anderen of met loophulpmiddelen niet in staat is een afstand van meer dan 100 meter aan één stuk te voet te overbruggen.

# 3 Gemeentelijke uitdagingen op parkeergebied

Op parkeergebied staat de gemeente Moerdijk voor diverse uitdagingen. De meest in het oog springende uitdagingen zijn opgenomen in dit hoofdstuk. Aan iedere uitdaging koppelen we een doelstelling.

De auto vormt voor inwoners, bezoekers en andere belanghebbenden een belangrijk en veelgebruikt vervoermiddel. We verwachten dat het belang van de auto de aankomende jaren niet noemenswaardig zal afnemen. Hoewel de trend van het thuiswerken, versneld door Covid-19, alsnog kan zorgen voor een kanteling van dit beeld. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat inwoners besluiten dat de 2e auto niet meer nodig is. Dit is afwachten en kan enkel worden geconstateerd na een langere periode van parkeeronderzoeken. Het gebruik van de (elektrische) fiets neemt toe, net als het belang van goede parkeervoorzieningen voor de fiets. Tevens zien wij in omliggende (meer stedelijke) gemeenten een toename van gebruik van deelmobiliteit. Deelmobiliteit, zoals fietsen en scooters, kan bijdragen in een omslag naar een duurzamere vorm van mobiliteit.

In de gemeente Moerdijk verwachten we de aankomende geen behoefte te hebben aan nieuwe vormen van parkeerregulering. De blauwe zone is en blijft het geschikte instrument om op de drukkere plekken, daar waar nodig, het parkeren van auto's te reguleren.

## 3.1 Behoefte aan flexibiliteit en de wens tot uniform parkeerbeleid

In de gemeente Moerdijk leeft een sterke behoefte aan flexibiliteit omtrent toepassing van regels en uitvoering van gemaakte afspraken op het gebied van parkeren en verkeer. Deze (latente) behoefte is aanwezig bij de inwoners van de gemeente en overige belanghebbenden. Ook binnen de gemeentelijke organisatie zien we de wens tot flexibiliteit terug, met als achterliggende reden; goede en uitlegbare keuzes maken.

Bij het maken van keuzes op gebied van parkeren houdt de gemeente Moerdijk de bij dit document behorende beleidsregels aan. Omdat dit beleid niet allesomvattend kan zijn, zal de gemeente over specifieke beleidsvragen de dialoog met belanghebbenden moeten blijven voeren. Gemeente Moerdijk bewaakt of keuzes die in dergelijke processen gemaakt worden in lijn zijn met het vigerende parkeerbeleid. Ook uniformiteit binnen beleidskeuzes geldt als een belangrijk uitgangspunt.

**Doelstelling 1:**

Bij toepassing van regels op parkeergebied houdt de gemeente Moerdijk altijd het achterliggende doel voor ogen dat keuzes en beslissingen goed uitlegbaar moeten zijn en de belangen van alle betrokkenen zijn overwogen en afgewogen.

## 3.2 Parkeren in ruimtelijke ontwikkelingen goed georganiseerd

In de gemeente Moerdijk vinden allerlei ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Dit kan zijn nieuwbouw van woningen, transformatie van detailhandel naar een woonbestemming of een functiewijziging. Voor iedere ontwikkeling geldt dat deze gepaard gaat met een behoefte aan auto- en fietsparkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat deze behoefte op eigen terrein moet worden gefaciliteerd. Dit uitgangspunt is uitgewerkt in de Nota parkeernormen 2021 gemeente Moerdijk.

Met name in situaties waarin een bestaande functie wordt getransformeerd of sprake is van een functiewijziging (waarbij de nieuwe functie leidt tot een grotere parkeerbehoefte), is het niet altijd mogelijk om het parkeren op eigen terrein op te lossen. Het kan voorkomen dat een ontwikkelaar een zeer ambitieus plan indient en er gekeken kan worden naar een vermindering van de omvang van de

ontwikkeling (bijv. minder woningen), om zo de parkeerbehoefte te verlagen. Maar het komt ook voor dat in een bestaande omgeving simpelweg de fysieke ruimte ontbreekt. Het gevolg hiervan kan zijn dat ruimtelijke ontwikkelingen niet van de grond komen. Dit terwijl dit soort ontwikkelingen vanuit een maatschappelijk oogpunt gewenst kunnen zijn. Bijvoorbeeld vanwege huisvestingdoelen of economisch belang.

Ook voor transformaties/functiewijzigingen van een bestaand pand blijft het oplossen van de parkeerbehoefte op eigen terrein het uitgangspunt. In situaties waarin dit niet mogelijk is, wordt onderzocht of de parkeerbehoefte (gedeeltelijk) in de openbare ruimte kan worden opgelost of er andere mobiliteitsoplossingen kunnen bijdragen aan het bereiken van het gestelde doel. uitgangspunt is dat voor de wijzigende functie voldaan wordt aan dit parkeerbeleid zonder dat de parkeersituatie voor de bestaande omgeving verslechterd. Voor het ontwikkelproces is van belang dat vroegtijdig een beeld gevorm wordt van de parkeeropgave.

**Doelstelling 2:**

In de gemeente Moerdijk vinden ruimtelijke ontwikkelingen plaats waarin het auto- en fietsparkeren goed is georganiseerd, zonder dat dit ten koste gaat van de haalbaarheid van deze ontwikkelingen.

## 3.3 Eventuele parkeeroverlast effectief bestrijden

Ook in de gemeente Moerdijk wordt bij tijd en wijle parkeeroverlast ervaren. De gemeente hecht waarde aan klachten en meldingen over parkeeroverlast en gebruikt o.a. deze signalen om waar mogelijk de parkeersituatie te verbeteren. Op het moment dat in een kern sprake is van parkeeroverlast, is het van belang om de achterliggende oorzaak hiervoor in beeld te hebben. De oorzaak en de meest effectieve oplossing hebben namelijk een directe relatie met elkaar.

Als bijvoorbeeld in een woonstraat sprake is van een hoge parkeerdruk kan dit worden veroorzaakt door een scheve verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en het aantal huishoudens (met het bijbehorende aantal auto’s in bezit). Ook kan de hoge parkeerdruk een gevolg zijn van gebiedsvreemde parkeerders die in de straat parkeren. Dit kunnen bijvoorbeeld werknemers zijn. In het eerste geval is de aanleg van extra parkeerplaatsen de meest geschikte oplossing (indien ruimtelijk inpasbaar), in het tweede geval zal dit mogelijk geen soelaas bieden.

**Doelstelling 3:**

In de gemeente Moerdijk zijn de vraag naar parkeerplaatsen en het beschikbare aanbod aan parkeerplaatsen met elkaar in balans, wanneer sprake is van parkeeroverlast wordt hiervoor naar een passende oplossing gezocht. Dit zijn niet per definitie extra parkeerplaatsen. Vanuit duurzaamheidsoogpunt zoeken we ook naar andere passende oplossingen waarmee bijvoorbeeld de parkeervraag wordt verkleint.

## 3.4 Onderlinge verschillen tussen de gemeentelijke kernen

De beschreven uitdagingen zijn van toepassing op de gemeente Moerdijk. Feit is dat niet in alle kernen deze uitdagingen zich in dezelfde mate voortdoen. In de kleinere kernen vinden bijvoorbeeld weinig ruimtelijke ontwikkelingen plaats waarin parkeren een opgave vormt. Er is veelal voldoende ruimte beschikbaar om in het benodigde aantal auto- en fietsparkeerplaatsen te voorzien.

Om bovenstaande reden bevat deze parkeerbeleidsvisie een gebiedsgerichte aanpak. Voor de kernen Zevenbergen, Willemstad vesting, Klundert en Fijnaart bevat dit beleid per kern een beknopte beleidsuitwerking. De kleinere kernen worden gezamenlijk uitgewerkt.

# 4 Vernieuwde parkeerbeleidsvisie

In dit hoofdstuk bevat de herziene beleidsvisie van de gemeente Moerdijk. Het vormt de basis voor de te maken keuzes op parkeergebied in de aankomende jaren.

## 4.1 Beleidsuitgangspunten voor aanpak van parkeerproblemen

In deze paragraaf zijn de beleidsuitgangspunten opgenomen die gemeente breed van toepassing zijn op de aanpak van parkeerproblemen.

### 4.1.1 De parkeersituatie in beeld

In de afgelopen jaren heeft de gemeente Moerdijk beperkt zicht gehad op de parkeersituatie in de kernen. De parkeerdruk werd niet structureel gemonitord. Zoals beschreven zal deze monitoring in de toekomst wel gaan plaatsvinden. Uit de monitoring volgen mogelijk straten waar de parkeerdruk zich op een ongewenst hoog niveau bevindt. Gemeente Moerdijk analyseert de uitkomsten van de parkeerdrukonderzoeken en stelt op basis van urgentie een aanpak samen. Ook de klachten en meldingen die de gemeente over parkeren ontvangt worden hierbij betrokken.

Het doel is om de parkeerdruk van alle kernen elke 5 jaar te meten. Blauwe zones worden elke 2 jaar geëvalueerd.

Voor het analyseren van de parkeerdruk in woongebieden worden nachtmetingen uitgevoerd. Dit is het maatgevende moment voor parkeren door bewoners. Voor de parkeerdruk in winkelgebieden en blauwe zones worden overdag duur- en motiefmetingen uitgevoerd in een maatgevende periode. Voor alle metingen geldt dat zij in een reguliere situatie dienen plaats te vinden. Dit houdt in dat zij buiten vakanties, feestdagen of evenementen worden uitgevoerd.

### 4.1.2 Wanneer is sprake van een ‘parkeerprobleem’

Parkeerproblemen zijn een gevolg van een scheve verhouding tussen de parkeervraag (veroorzaakt door verschillende doelgroepen) en het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Als maatstaf voor parkeerproblemen hanteren we de factor parkeerdruk. De parkeerdruk geeft in een percentage de bezetting van parkeerplaatsen in een bepaald gebied weer. In een gebied (gemeten a.h.v. de max. loopafstand) met 100 parkeerplaatsen, waarvan er op het drukste moment 80 bezet zijn, is de parkeerdruk 80%. De parkeerdruk wordt bepaald door parkeertellingen uit te voeren. In Tabel 1 is opgenomen in hoeverre er sprake is van een parkeerprobleem bij een bepaalde parkeerdruk.

| Parkeerdruk | Beschrijving |
|---|---|
| < 85% | Geen sprake van een parkeerprobleem, op het drukste moment zijn nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar, parkeerders hoeven in de regel niet lang te zoeken naar een vrije parkeerplaats. |
| Tussen 85 en 100% | Mogelijk sprake van een parkeerprobleem, bij klachten en/of meldingen vanuit belanghebbenden wordt onderzoek verricht naar de parkeersituatie. |
| > 100% | Er is sprake van een parkeerprobleem, op het drukste moment staan meer auto’s geparkeerd dan het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is (foutparkeren). Op korte termijn onderneemt de gemeente op passende wijze actie. |

*Tabel 1 Parkeerdruk in relatie tot parkeersituatie*

### 4.1.3 Oplossingsrichtingen voor parkeerproblemen

Voor een parkeerprobleem zijn uiteenlopende oplossingsrichtingen denkbaar. Zoals beschreven in paragraaf 3.3 is de meest effectieve oplossing voor een parkeerprobleem mede afhankelijk van de achterliggende oorzaak. Oplossingsrichtingen met bijbehorende maatregelen zijn op hoofdlijnen terug te brengen tot het verkleinen van de parkeervraag en het vergroten van het parkeeraanbod. Voorbeelden van dergelijke oplossingsrichtingen worden in Tabel 2 uitgewerkt en zijn uitgewerkt in 0.

| Oplossingsrichting | Maatregel |
|---|---|
| Parkeeraanbod vergroten | Efficiënter gebruik parkeerplaatsen door nieuwe markering |
| | Parkeren op afstand mogelijk maken (evenementen) |
| | Voortuin parkeren onder strikte voorwaarden toestaan |
| | Parkeren met twee wielen op het trottoir toestaan via bebording (let op: dit is een tijdelijke maatregel). |
| | Aanleg van extra (openbare) parkeerplaatsen |
| Parkeervraag verkleinen | Optreden tegen caravans/aanhangers krachtens de APV |
| | Beter benutten van parkeerplaatsen op eigen terrein |
| | Inzet van deelauto's ter vervanging van eigen auto's |
| | Elders faciliteren van grote voertuigen of bestelauto's |
| | Invoeren/uitbreiden parkeerregulering |

*Tabel 2 Uitwerking oplossingsrichtingen voor parkeerproblemen*

De gemeente Moerdijk treedt bij het effectueren van bovenstaande maatregelen altijd in overleg met haar inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden. De volgorde is te starten met het vergaren van objectieve informatie. In 2020 en 2021 zijn hiervoor in de gehele gemeente nachtelijke parkeertellingen uitgevoerd die een goed beeld geven over de parkeerdruk in woongebieden binnen de gemeente. Deze objectieve gegevens worden gebruikt om de signalen die de gemeente ontvangt over parkeeroverlast te toetsen aan de realiteit. Soms wordt een situatie namelijk als een probleem ervaren, terwijl er feitelijk geen sprake is van een parkeerprobleem. Hiervoor worden naast de parkeerdruk de maximale acceptabele loopafstanden toegepast. Indien er binnen deze acceptabele loopafstand (bijv. in een aanliggende straat) wél parkeervoorzieningen vrij zijn, spreekt de gemeente Moerdijk niet van een parkeerprobleem.

Als er daadwerkelijk sprake is van een parkeerprobleem, wordt in de eerste plaats mogelijkheden verkend om de parkeervraag te verkleinen. Als deze maatregelen geen soelaas blijken te bieden wordt onderzocht of het parkeeraanbod kan worden vergroot.

### 4.1.4 Aanpak problematiek parkeren grote voertuigen

In paragraaf 2.3.1 is de problematiek omtrent het parkeren van grote voertuigen beschreven. Voor dit probleem kiest gemeente Moerdijk ervoor om maatwerk te bieden. Per situatie wordt bezien waar een groot voertuig het beste kan worden geparkeerd. Er worden hierbij geen parkeerplaatsen gereserveerd. Regelgeving met betrekking tot afmetingen kunnen veranderen. Dit dient te gebeuren t.b.v. het algemene belang en niet n.a.v. individuele vragen. Eventuele veranderingen m.b.t. maatvoering vindt plaats in de APV.

## 4.2 Beleidsuitgangspunten voor parkeren in ruimtelijke ontwikkelingen

In deze paragraaf zijn de beleidsuitgangspunten opgenomen die gemeente breed van toepassing zijn op parkeren in ruimtelijke ontwikkelingen.

### 4.2.1 Uitgangspunt Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

In ruimtelijke ontwikkelingen moet de volledige parkeereis op eigen terrein worden opgelost. Eigen terrein is hierbij gedefinieerd als: grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling danwel binnen loopafstand in de directe omgeving. De maximale loopafstanden zijn opgenomen in de Nota parkeernormen 2021 gemeente Moerdijk.

Momenteel zijn regels over de realisatie van inritten/opritten/uitwegen opgenomen in het APV. Omdat deze regels niet gedetailleerd uitgewerkt zijn, ontstaan soms vragen over de (on)mogelijkheden als het gaat over het aanleggen van een inrit/oprit/uitweg. Het is daarom de bedoeling dat in 2022/2023 een inrittenbeleid wordt opgesteld waarin voorwaarden worden beschreven waaraan een inrit moet voldoen als het gaat om bijv. verkeersveiligheid en civiel technische eisen van een inrit/oprit/uitweg t.b.v. het ontwikkelen van nieuwbouwwijken of ruimtelijke inpassing in bestaande gebieden.

### 4.2.2 Gebruik van leegstaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte

Ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Moerdijk vinden voor een deel plaats in de bestaande omgeving. In deze omgeving is een bestaande infrastructuur aanwezig met ook parkeercapaciteit voor de auto. Om uiteenlopende redenen kan de situatie zich voortdoen dat deze parkeercapaciteit niet volledig in gebruik is op alle momenten van de dag. Indien het niet mogelijk is om de volledige parkeereis[2] op eigen terrein op te lossen, kan mogelijk gebruik gemaakt worden van deze leegstaande parkeercapaciteit. Aan deze mogelijkheid zijn voorwaarden verbonden. In de Nota parkeernormen 2021 gemeente Moerdijk zijn deze voorwaarden uitgewerkt.

### 4.2.3 Verrekening van bestaande parkeercapaciteit

Veel ruimtelijke ontwikkelingen betreffen een transformatie of functiewijziging. In deze situaties geldt vaak dat voor de oude functie ook op eigen terrein parkeerplaatsen waren aangelegd of parkeerders van de oude functie in de openbare ruimte parkeerden. Voor de nieuwe functie kunnen deze parkeerplaatsen mogelijk worden verrekend.

In de Nota parkeernormen 2021 gemeente Moerdijk wordt uitgebreid stilgestaan bij het verrekenen van bestaande parkeercapaciteit in ruimtelijke ontwikkelingen. Het is van belang is om rekening te houden met het moment van de dag waarop de oude en nieuwe functie tot een parkeerbehoefte leidde en de daarbij behorende loopafstand. De juiste systematiek wordt verduidelijkt door middel van een rekenvoorbeeld.

[2] Betekenis parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld en in stand gehouden moet worden ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling.

### 4.2.4 Mobiliteitsfondsregeling

Om flexibeler om te kunnen gaan met parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden in de gemeente Moerdijk zal worden onderzocht of een Mobiliteitsfonds kan worden opgezet. Zo ontstaat de mogelijkheid om (een gedeelte van) de parkeereis af te kopen, waarbij de middelen ten goede komen van dit fonds. Deze afkoopregeling is een regeling waar initiatiefnemers gebruik van kunnen maken, op het moment dat het voor hen niet mogelijk is om de parkeereis volledig op te lossen op eigen terrein of in de openbare ruimte. Tegen betaling (bedrag per parkeerplaats) neemt de gemeente (een gedeelte van) de parkeerplaatsverplichting over.

De mogelijkheid tot storting van financiële middelen in een mobiliteitsfonds kent doorgaans twee vormen;

1. Een initiatiefnemer heeft onvoldoende ruimte om op eigen terrein of in de openbare ruimte parkeerplaatsen te realiseren, maar er worden kansen gezien de parkeerbehoefte te verlagen doormiddel van andere maatregelen. Een voorbeeld van een dergelijke maatregel is het aanbieden van deelmobiliteit.
   Indien een initiatiefnemer gebruik wil maken van deze optie, dient de ontwikkelaar objectief onderbouwd aan te geven wat voor oplossing deze beoogt en wat voor effect dit heeft op de parkeerbehoefte. Indien het college van B&W iets ziet in deze oplossing, stellen beide partijen in goed overleg vast wie/wat/wanneer uitvoert en wordt indien nodig een storting in het mobiliteitsfonds gedaan. Gemaakte afspraken worden in een overeenkomst verwerkt. In deze overeenkomst worden de rechten en plichten over uitbetaling en uitvoering van zowel gemeente als ontwikkelaar beschreven.

2. Het kan voorkomen dat er op een ontwikkellocatie voldoende ruimte is om aan de gestelde parkeereis te voldoen, maar dat er op diezelfde locatie diverse mogelijkheden zijn om andere vervoerssystemen te stimuleren (denk hierbij aan een wijk bij een treinstation/ OV HUB). Met het oog op duurzaamheid heeft het de voorkeur zoveel mogelijk groenvoorzieningen te behouden of te plaatsen en zo min mogelijk openbare ruimte te verharden. Om openbaar vervoer of andere duurzame mobiliteitssoorten (bijv. deelgebruik) te stimuleren, kan het wenselijk zijn bij de aanleg van een wijk een lagere parkeernorm te hanteren (en dit actief te communiceren naar toekomstige bewoners).

   Middels een mobiliteitsfonds wordt getracht een dergelijke keuze mogelijk te maken, mits er naast een (bestemmingsplan)technische) ruimtereservering een budget per parkeerplaats in het mobiliteitsfonds wordt gestort. Zo kan, indien een lagere parkeernorm tóch voor problemen zorgt, de extra ruimte en het extra budget worden aangeslagen om alsnog in de parkeerbehoefte te voldoen.

Het eventueel invoeren van een mobiliteitsfonds en de uitwerking daarvan voor de gemeente Moerdijk, wordt onderzocht in 2022.

## 4.3 Plaatsing van elektrische oplaadpalen in de openbare ruimte

Als vertrekpunt voor deze beleidsvisie wordt aangenomen dat het aantal elektrische voertuigen en daarmee de behoefte aan laadinfrastructuur de aankomende jaren zal gaan toenemen. Door de Rijksoverheid is de ambitie uitgesproken om uiterlijk in 2040 alle nieuw verkochte auto's emissieloos te laten zijn. Niet elke elektrisch rijder heeft de mogelijkheid om op eigen terrein te laden en is aangewezen op openbare laadinfrastructuur. De gemeente Moerdijk vervult een belangrijke rol in het faciliteren van deze behoefte. Zij is immers eigenaar en beheerder van de openbare ruimte.

### 4.3.1 Strategie

Ten aanzien van de plaatsing van elektrische oplaadpalen zijn verschillende strategieën denkbaar. Aan de ene kant van het spectrum bevindt zich een reactieve strategie, het zogeheten 'paal volgt aanvraag principe'. Dit is het principe dat de gemeente Moerdijk tot nu toe heeft aangehouden bij de plaatsing van oplaadpalen. Aan de andere kant van het spectrum bevindt zich een planmatige uitrol van een toekomstbestendig netwerk aan oplaadpalen. Hierbij worden strategische locaties gedefinieerd waar oplaadpalen geplaats kunnen worden.

Gemeente Moerdijk maakt in voorliggend parkeerbeleid geen harde keuze om voor één bepaalde strategie te kiezen. In een separate beleidsuitwerking (voorzien in 2022) wordt nader op dit onderwerp ingegaan. Wel bevat voorliggend beleidsvisie uitgangspunten voor het ontwikkelen van een strategie.

*Uitgangspunt 1: elektrische voertuigen worden in beginsel op eigen terrein opgeladen*

Voor de elektrisch rijder is het op eigen terrein laden de meest prettige oplossing. Op eigen terrein laden biedt meer zekerheid en is voor de gebruiker ook vaak goedkoper. Ook leidt het niet een stijging van de parkeerdruk in de openbare ruimte. Uitgangspunt is dat elektrische auto's op eigen terrein worden opgeladen.

*Uitgangspunt 2: nieuwe oplaadpalen worden op strategische locaties geplaatst*

Uitgangspunt is dat nieuwe oplaadpalen op locaties geplaatst worden waar meerdere gebruikers, verspreid over de dag van de oplaadpaal gebruik kunnen maken. Overdag maakt bijvoorbeeld een werknemer van de oplaadpaal gebruik, in de avond en nacht is de oplaadpaal beschikbaar voor een bewoner om zijn elektrische auto op te laden. Het is van belang dat de loopafstand tot de oplaadpaal voor beide gebruikersgroepen acceptabel is. Een loopafstand van maximaal 300 meter hemelsbreed geldt hierbij als uitgangspunt.

## 4.4 Digitalisering van de blauwe zones

De blauwe zone is een reguleringsvorm waarbij, binnen het tijdsvenster waarin de blauwe zone van kracht is, niet langer dan 2 uur geparkeerd mag worden. Met uitzondering van de blauwe zone in Klundert kunnen belanghebbenden een ontheffing aanvragen. In de huidige situatie worden de werkzaamheden die hiermee gepaard gaan (aanvraag, behandeling en uitgifte) door de gemeente zelf 'handmatig' uitgevoerd. Onderzocht is of delen van dit proces uitbesteed en/of gedigitaliseerd kunnen worden.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kunnen twee relevante varianten beschreven worden. De eerste variant is het voortzetten van de huidige systematiek. De tweede variant het digitaliseren van het volledige proces. Op basis van onderstaande beleidsuitgangspunten wordt in voorliggende visie een keuze gemaakt voor één van deze twee varianten.

*Uitgangspunt 1: de omvang van de blauwe zones blijft nagenoeg gelijk*

De noodzaak tot digitalisering wordt voor een belangrijk deel bepaald door de omvang van de blauwe zones. Als reguleringsinstrument is de blauwe zone bedoeld om op dezelfde beperkte schaal te worden toegepast, als op dit moment gebeurt. Het kan zijn dat er na evaluaties een aanpassing van de omvang van de blauwe zones wordt voorgesteld.

*Uitgangspunt 2: gemeente Moerdijk maakt een kosten efficiënte keuze*

Digitalisering gaat aan de voorkant gepaard met aanzienlijke investeringen. Deze kosten kunnen deels worden terugverdient doordat (naar verwachting) minder personeelskosten gemaakt hoeven te worden op het moment dat het proces eenmaal gedigitaliseerd is. Ook de beschikbare capaciteit van de gemeentelijke organisatie ten behoeve van het Klant Contact Centrum (KCC), is een aspect om rekening mee te houden.

*Conclusie*

Indien de blauwe zones gelijk blijven zoals in de huidige situatie wordt de keuze gemaakt om de huidige systematiek omtrent de uitgifte van ontheffingen voor de blauwe zones voort te zetten. Deze keuze is met name ingegeven vanuit het feit dat er een bestaand functionerend systeem is en binnen het KCC capaciteit is om dit huidige systeem voort te blijven zetten.

Als de evaluaties van de blauwe zones uitwijzen dat de huidige systematiek en regelgeving moet worden herzien, behoort een andere strategie om uitvoering te geven aan de blauwe zone tot de mogelijkheden.

## 4.5 Beleidsuitgangspunten per (type) kern

In onderstaande paragraven worden per (type) kern beleidsuitgangspunten geformuleerd. Er zijn in beperkte mate beleidswijzigingen opgenomen, de meeste uitgangspunten bestendigen het huidige, reeds van toepassing zijnde parkeerbeleid.

### 4.5.1 Zevenbergen

Zevenbergen is de grootste kern binnen de gemeente Moerdijk. Zevenbergen vervult met haar winkelaanbod een regionale functie. Een goede bereikbaarheid in combinatie met voldoende, kwalitatief goede en gratis parkeermogelijkheden zijn mede bepalend voor de aantrekkingskracht van Zevenbergen. In Zevenbergen wordt daarnaast ook gewoond. Parkeerplaatsen in woonstraten zijn primair bedoeld voor bewoners en hun visite, werknemers en winkelbezoekers maken gebruik van de aanwezige parkeerterreinen.

| Nummer | Beleidsuitgangspunten centrum Zevenbergen |
|---|---|
| 1. | Het parkeren wordt gereguleerd door middel van een blauwe zone (parkeerduurbeperking). |
| 2. | Parkeerplaatsen in woonstraten zijn primair bedoeld voor bewoners en hun visite. |
| 3. | Werknemers en winkelbezoekers parkeren op de aanwezige parkeerterreinen. |
| 4. | Door middel van parkeerverwijzing zijn de parkeerterreinen voor bezoekers goed vindbaar. |

*Tabel 3 Beleidsuitgangspunten Zevenbergen*

### 4.5.2 Willemstad vesting

Willemstad vesting is het toeristisch centrum binnen de gemeente Moerdijk. Binnen de vesting is voor bezoekers en werknemers van de aanwezige winkels en horeca geen ruimte om te parkeren. Zij parkeren op de gratis parkeerterreinen buiten de vesting. In de vesting zelf is ook een beperkt aantal ongereguleerde parkeerplaatsen aanwezig.

### 4.5.3 Klundert en Fijnaart

Klundert is als kern vergelijkbaar met Fijnaart. Belangrijk verschil op gebied van parkeren is dat in Klundert een blauwe zone actief is en in Fijnaart niet.

De blauwe zone in Klundert zal tegelijkertijd met de blauwe zone in de kern Willemstad worden geëvalueerd op werking en eventuele aanpassingen die nodig/wenselijk zijn.

Met het oog op Vitale Centra Fijnaart wordt het invoeren van een vorm van parkeerregulering in deze kern in de toekomst niet uitgesloten, maar hier vind op voorhand onderzoek naar plaats en worden plannen met direct belanghebbenden besproken en afgewogen.

### 4.5.4 Overige kernen

Met de overige kernen worden alle kernen binnen de gemeente Moerdijk bedoelt, met uitzondering van Zevenbergen, Willemstad vesting en Klundert. De overige kernen hebben met elkaar gemeen dat op dit moment geen blauwe zones zijn ingesteld, deze zijn voor de toekomst ook niet voorzien.

De kleine kernen in Moerdijk zijn over het algemeen homogene woongebieden met een beperkt aantal andere functies. Eventuele parkeeroverlast wordt als gevolg hiervan vooral veroorzaakt door de bewoners zelf. Invoering van blauwe zones levert nagenoeg geen bijdrage aan het verbeteren van de parkeersituatie. Parkeerproblemen in de kleinere kernen wordt aangepakt door in overleg met bewoners te proberen de parkeerbehoefte te verlagen, of (indien dit niet mogelijk blijkt) locaties aan te wijzen waar extra parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd.

# 5 Actieplan

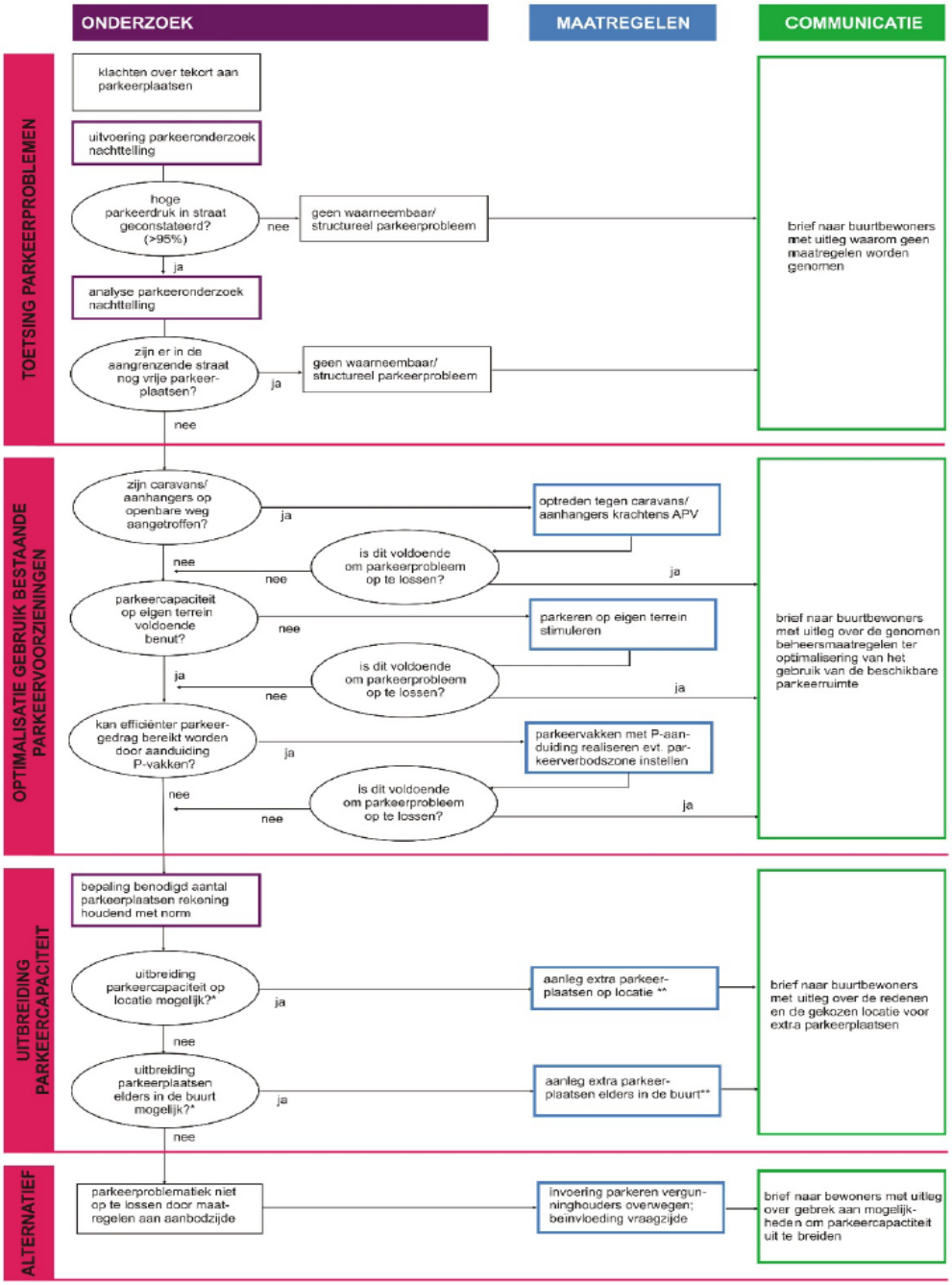
Uit deze parkeerbeleidsvisie komen een aantal acties naar voren. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van deze acties.

## 5.1 Overzicht acties

| Actie | Beschrijving | Budget | Termijn |
|---|---|---|---|
| Onderzoek parkeersituatie kernen | In 2021 zijn in de gehele gemeente nachtelijke parkeertellingen uitgevoerd. Deze metingen worden gebruikt bij diverse toestsingseisen en vormen de basis voor het in kaart brengen van probleemgebieden betreffende parkeren onder bewoners. In 2025/2026 worden de metingen opnieuw verricht. | € 30.000 | 2021 (voltooid) |
| Opstellen mobiliteitsfonds | Indien de gemeenteraad akkoord gaat met de visie voor het mobiliteitsfonds om zodanig meer vrijheid te creëren bij ontwikkelingen, zal een dergelijk fonds worden opgesteld en afgestemd met het college / de gemeenteraad. | € 10.000 | 2022/2023 |
| Onderzoek regelgeving parkeren grote voertuigen | De parkeersituatie omtrent het parkeren van grote voertuigen is benoemd in dit parkeerbeleid. Een van de conclusies is dat de huidige regelgeving mogelijk niet leidt tot het gewenste resultaat. Om deze reden vindt een aanpassing op de APV plaats. | € 5.000 | 2022 |
| Opstellen visie en beleidsregels Elektrisch laden gemeente Moerdijk | In het kader van duurzaamheid en energietransitie is een uitgebreider beleid benodigd voor elektrische laadvoorzieningen. | € 10.000 | 2022 |
| Evaluatie blauwe zones | Evaluatie van de werking van de blauwe zones. | € 20.000 | 2022 |
| Onderzoek kosten/baten en draagvlak betaald parkeren in Willemstad | Meerdere malen is de vraag gesteld of het wenselijk is betaald parkeren in te voeren in Willemstad. Dit heeft mogelijk stevige gevolgen op diverse vlakken en dient verder onderzocht te worden. | € 10.000 | 2023 |
| Parkeerbeleid centrum Zevenbergen | Separaat parkeerbeleid voor centrum Zevenbergen. | € 15.000 | 2022/2023 |
| Onderzoek laad- en losvoorzieningen kernen | Laden en lossen is een aantal kernen een onderwerp waar doorlopend het gesprek over gevoerd wordt. Op korte termijn is in het centrum van Zevenbergen behoefte aan extra laad en losvoorzieningen. | € 10.000 | Doorlopend |
| Vaststellen beleid over inritten/opritten/uitwegen | De huidige APV-regels over opritten/inritten/uitwegen zijn zodanig summier dat hier met regelmaat discussie en vragen over ontstaan. Doormiddel van dit beleid wordt vastgelegd wat als verkeersonveilig wordt gezien en worden eisen gesteld die bij moeten dragen aan de uniformiteit van bijvoorbeeld nieuwbouwwijken. | € 5.000 | 2022 |
| Motor- en fietsparkeren Willemstad vesting | Gemeente Moerdijk blijft doorlopend in gesprek met belanghebbenden in de vesting over het motor- en fietsparkeren. | € | Doorlopend |

*Tabel 4 Overzicht acties*

# Bijlage 1. Schema aanpak parkeerproblemen in woongebieden



# Bijlage 2. Begrippenlijst

a Aanwezigheidspercentage: een percentage waarmee voor een functie, per dagdeel, de aanwezigheid van de bijbehorende doelgroepen wordt aangegeven. Een overzicht met aanwezigheidspercentages is opgenomen in **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**.

b Autoparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo).

c Bezoekersaandeel: het deel van de parkeervraag dat bestaat uit bezoekers.

d Bruto vloer oppervlak (bvo): het vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten, van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.

e CROW: een eigennaam voor een kennisplatform op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.

f Eigen terrein: grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling danwel in de directe nabijheid binnen de in **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke ontwikkeling.

g Fietsparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo).

h Gebruikersaandeel: het deel dat voortkomt uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers.

i Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstellen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend.

j Loopafstand: de kortst mogelijke looproute tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres.

k Parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld moet worden ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling.

l Parkeerplaats: Een ruimte waar één voertuig kan en mag worden geparkeerd. Bij het ontwerpen van een parkeerplaats wordt gebruik gemaakt van CROW ontwerprichtlijnen of richtlijnen uit NEN 3122 voor parkeerplaatsen in garages.

m Ruimtelijke ontwikkeling: een ontwikkeling zijnde nieuwbouw, transformatie en/of functiewijziging