



# WITBOEK DUINOORD EN PARKEREN



**Stichting Stop Overlast Duinoord**  
1 december 2016

## Aanleiding

De Raad van State vernietigde op 23 november 2016 de exploitatievergunning van Duinoord en gaf de Burgemeester van Haaren opdracht om eerst het parkeerprobleem rond Duinoord effectief op te lossen alvorens een nieuwe vergunning te geven.

De Raad van State oordeelde dat niet is aangetoond dat het parkeren rond Duinoord geen ontoelaatbare overlast oplevert en dat het gedeeltelijke parkeerverbod - dat medio 2015 werd ingevoerd - het parkeerprobleem niet oplost. De Raad van State voegde eraan toe: "Ook zal de Burgemeester moeten bezien of het in de huidige vorm van het recreatiepark, mede gezien het all-in-concept, wel mogelijk is om de parkeeroverlast effectief tegen te gaan. Als dat niet mogelijk is, dan zal de Burgemeester moeten overwegen of het recreatiepark in een andere vorm kan worden geëxploiteerd zonder onaanvaardbare overlast te veroorzaken."

Een adequate uitvoering van de uitspraak vergt o.i. een nieuw grondig onderzoek naar het parkeren rond Duinoord. Eerder onderzoek is door de ontwikkelingen en door de uitspraak achterhaald. Als bijdrage aan het onderzoek dit witboek. De daarin opgenomen opsommingen zijn wellicht niet uitputtend. De gebruikte bronnen zijn te vinden via de hyperlinks in de digitale versie van dit witboek, zie [www.stopoverlastduinoord.nl/witboekparkeren.pdf](http://www.stopoverlastduinoord.nl/witboekparkeren.pdf) .

Achtereenvolgens behandelen wij de volgende kwesties:

1. Hoe zijn we hierin terecht gekomen?
2. Hoeveel auto's moeten parkeren?
3. Wat is de parkeeroverlast?
4. Zijn er oplossingen?
5. Conclusies en aanbevelingen

Helvoirt, 1 december 2016  
Stichting Stop Overlast Duinoord

## 1. Hoe zijn we hierin terecht gekomen?

Al heel lang staat in de bossen van de buurtschap de Achterste Distelberg in Helvoirt een café-restaurant Duinoord met een kleine speeltuin. Voorheen kwamen hier wandelaars, gezinnen, ruiters en fietsers om iets te drinken of eten. Er waren geen problemen met het parkeren. Integendeel, Duinoord was een poort naar het Nationaal Park Loonse en Drunense Duinen en bood bezoekers van het natuurgebied parkeerruimte op eigen terrein. Op andere plekken langs de Giersbergsebaan stonden op mooie dagen hooguit zo'n tien auto's van bosbezoekers. Er was geen parkeeroverlast.

De exploitant kwam begin 2009 met een [nieuw bedrijfsplan](#). Daarvoor moest Duinoord worden uitgebreid. De gemeente was bereid mee te werken aan een [nieuw bestemmingsplan](#), dat eind 2010 werd gepubliceerd. Een aantal buurtbewoners maakte bezwaar tegen dit bestemmingsplan. Duinoord ging volgens hen veel meer verkeer aantrekken en dat kon de buurt niet aan. De reactie van de Gemeente was: het levert geen overlast op. Dat was gebaseerd op de verwachting dat op de piekmomenten van het bedrijf 207 parkeerplekken toereikend waren voor het verwachte bezoek, er van uitgaande dat elke plek op een dag 2,5 keer gebruikt zou worden. De 207 plekken op eigen terrein waren voorschrift. Alle bezwaren worden afgewezen.

Direct na de opening van het nieuwe pretpark Duinoord in het voorjaar van 2013 ontstond wel grote overlast voor de buurt. Op hoogtijdagen werden door buurtbewoners tot ruim 300 auto's geteld in de straatjes in de omgeving. Die straten zijn smal (3 á 4 meter breed), hebben geen parkeerhavens, geen trottoirs. Er moeten auto's, fietsers, wandelaars, dieren, ruiters en aangespannen wagens overheen. Gasten parkeerden in de natuurlijke berm. Hulpdiensten konden er niet of nauwelijks door.

Op 22 maart 2014 vertelde de verkeerswethouder dat er een algeheel parkeerverbod zou komen rond Duinoord. In juli 2014 werden als voorlopige maatregel borden geplaatst met het verzoek om aan één kant van de weg niet te parkeren. Maar daar kwam niets van terecht. Dwars parkeren versperde de doorgang, ook van hulpdiensten. Ons comité vroeg de Burgemeester om ingrijpen. Er kwamen sommige dagen toezichthouders en in juli 2015 volgde een [gedeeltelijk parkeerverbod](#). De gemeente liet toe dat langs de Giersbergsebaan en Duinoordseweg 215 auto's mogen staan. Ons comité deed een verzoek om aanvullende parkeerverboden. Dat verzoek werd afgewezen en daarover loopt thans een beroepsprocedure.

Op 23 november 2016 [vernietigde](#) de Raad van State de exploitatievergunning van Duinoord. Die had niet afgegeven mogen worden vanwege de parkeeroverlast. De Burgemeester kreeg opdracht om dat eerst effectief op te lossen. Met daarbij de vingerwijzing om goed te bedenken of Duinoord in zijn huidige vorm wel kán zonder parkeeroverlast.

De Raad van State [veroordeelde](#) op 9 november 2016 de Provincie Noord-Brabant om te onderzoeken of Duinoord schade berokkent aan het hier aanwezige Natura2000-gebied. Ook het parkeren moet deel uit maken van het natuuronderzoek.

En daar staan we nu.

## 2. Hoeveel auto's moeten hier parkeren?

De Raad van State gaf opdracht tot grondig onderzoek: "Ook zal de burgemeester moeten bezien of het in de huidige vorm van het recreatiepark, mede gezien het all-in-concept, wel *mogelijk* is om de parkeeroverlast effectief tegen te gaan. Als dat niet mogelijk is, dan zal de burgemeester moeten overwegen of het recreatiepark in een andere vorm kan worden geëxploiteerd zonder onaanvaardbare overlast te veroorzaken." Daartoe moeten we kijken naar wat het bedrijf potentieel aan auto's kán aantrekken. Onderzoeken (Exante) en tellingen (Comité) zijn daarbij een referentiekader. Het gaat om de mogelijke maximale en de werkelijke verkeersaantrekkende werking van deze exploitatie.

### A. Maximale parkeerdruk

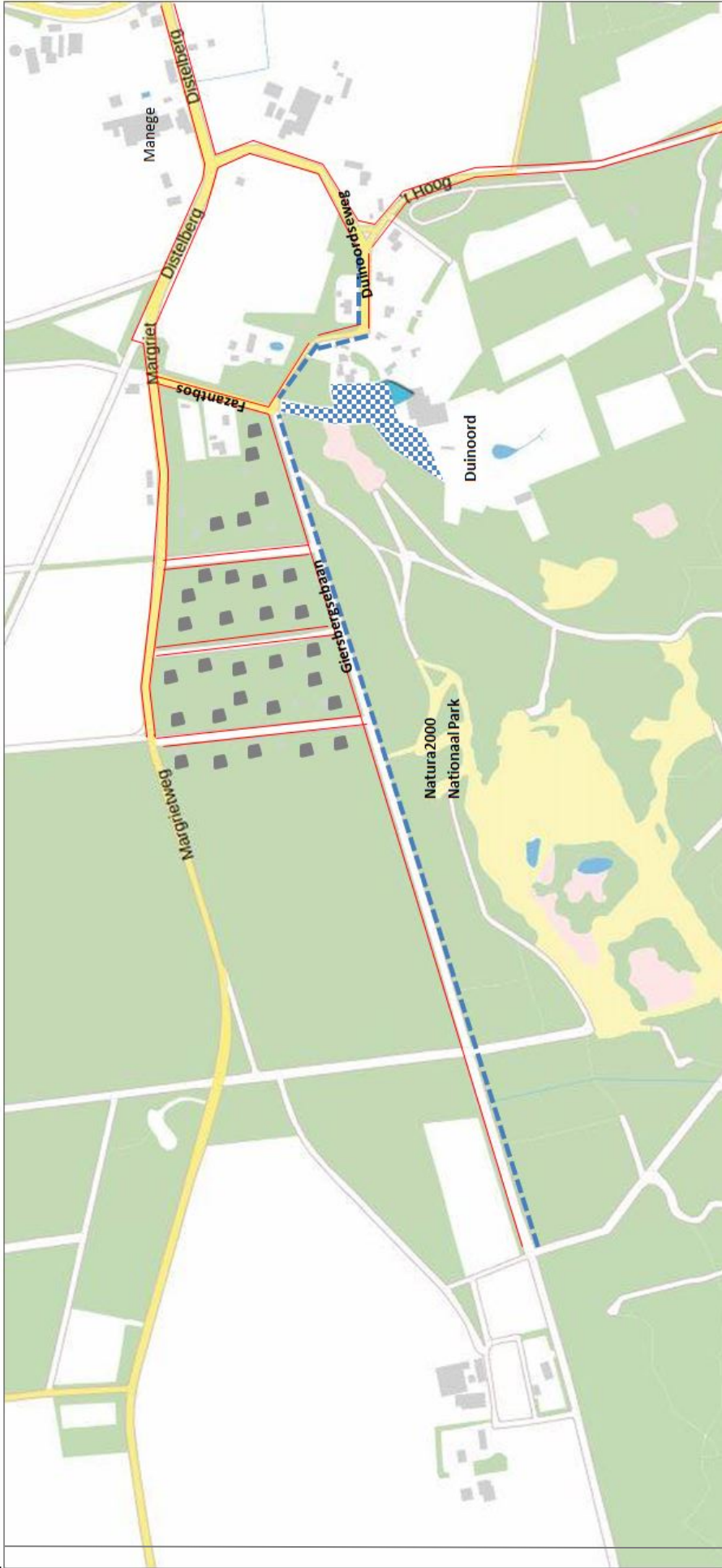
Duinoord kreeg een [Exploitatievergunning](#) om het bedrijf gedurende 365 dagen per jaar op daartoe aangewezen plekken te exploiteren. De daarbij toegestane openingstijden waren: op het terras van zondag t/m donderdag tot 23.00 uur en op vrijdag en zaterdag tot 24.00 uur; in het horecagebouw van zondag t/m zaterdag tot 02.00 uur. De Raad van State achtte deze openingstijden en plaatsaanduiding vergunbaar. De exploitatievergunning is thans nietig maar voor de verkeersaantrekkende werking gaan we niet uit van beperkingen in de openingstijden in een eventuele nieuwe vergunning. Het bedrijf kan ruwweg per dag 2200 bezoekers bedienen. Dit kwam voor op 5 mei en 25 september 2016. De maximale capaciteit van het bedrijf – 365 dagen per jaar keer 2200 klanten – is plm. 800.000 klanten per jaar. Dat zouden 200.000 auto's zijn.

Op het bestaande eigen terrein is de parkeercapaciteit  $365 \times 207 =$  ruim 75.000 auto's per jaar. Elke parkeerplek wordt hierbij door maar één klant per dag gebruikt.

De maximale parkeerdruk buiten Duinoord bedraagt hiermee  $200.000 - 75.000 = 125.000$  auto's per jaar ofwel 340 parkeerplaatsen per dag (buiten de 207 die op huidige eigen terrein kunnen staan). Deze aantallen zijn er op dagbasis soms en op jaarbasis zijn ze relevant voor o.a. de impact op de natuur. De Natuurbeschermingswet kijkt namelijk naar wat het mogelijke schadelijke effect op de beschermde natuur zou kunnen zijn.

### B. Werkelijke parkeerdruk

Volgens het [Bedrijfsplan](#) van mei 2009 worden drie jaar na de heropening in 2013 in totaal 118.000 bezoekers verwacht. De exploitant heeft geuit dat de werkelijke aantallen de verwachtingen verre overtreffen. We mogen uitgaan van minstens 120.000 werkelijke klanten in 2016, die kwamen in minstens 30.000 auto's. De trend is stijgend, dus volgend jaar is een hoger aantal te verwachten. Zij parkeren op het eigen terrein en langs de Giersbergsebaan en Duinoordseweg, in en tegen Natura2000. Uit [onze tellingen](#) bleek in 2015 dat rond Duinoord viermaal per maand excessieve parkeerproblemen zijn met meer dan honderd auto's langs de straten in onze buurt. In 2016 zijn de aantallen toegenomen. Op 5 mei 2016 stonden er 338 auto's in onze buurt en op 25 september 2016 waren het er 301. Deze auto's komen overwegend tussen 11.00 en 12.00 uur, parkeren, en vertrekken overwegend tussen 17.00 en 19.00 uur. Ze komen en gaan over de Distelberg, de Duinoordseweg, de Giersbergsebaan en het Fazantbos, die alle dichtbij of binnen de Natura2000-contouren liggen. Zie de kaart op de volgende pagina. Daarnaast komen er volgens opgave van de exploitant 3 á 4 keer per week vrachtauto's voor aanvoer en afvoer. Duinoord trekt ook veel autobussen met klanten. Deze staan op of bij Duinoord geparkeerd.



- en geparkeerde auto's
- Parkeerverboden

### 3. Wat is de parkeeroverlast?

Overlast is niet wettelijk gedefinieerd. Het is een subjectief begrip: hinder of ongenoegen die mensen *ervaren* van gedrag van anderen. Het is ook een dynamisch begrip: de ervaring kan verschillen van plek tot plek en van moment tot moment. [Onderzoeken](#) tonen aan dat burgers gevoeliger en minder tolerant zijn geworden voor overlast. Als comité van omwonenden signaleren wij in de buurt een grote gevoeligheid voor overlast vanuit Duinoord. Dat heeft te maken met de aard van onze woon-omgeving (natuur, bos, geen nabije burens, vaak huisdieren), met de historie (vroeger nooit overlast, nu al meerdere jaren steeds meer overlast, klachten worden niet serieus genomen) en met de veroorzakers (parkeerders zijn vreemden; exploitant toont geen begrip). De overheid kan deze gevoeligheid niet negeren. In de nota [Meetinstrumentarium feitelijke overlast](#) van het Ministerie van V&J staat: “De perceptie van overlast en de feitelijke meting zijn beide belangrijk.” In voornoemde nota wordt verwezen naar een praktijk om parkeeroverlast te meten: de parkeerdrukmetingen van de gemeente Den Haag. De conclusie is echter dat alleen het aantal auto’s systematisch wordt geteld maar dat dat niet alles zegt over de overlast.

In het [Rapport Overlast en Veiligheid](#) van de Politie staan aanknopingspunten voor een beoordeling van overlast. Om te spreken van ‘overlast’ moet volgens de rapporteurs aan een van de volgende criteria worden voldaan:

- A. Er moet sprake zijn van aanwijsbaar en corrigeerbaar gedrag dat leidt tot angst of onbehagen.
- B. Daarvan is sprake als het gedrag hinder oplevert en/of overtreding van wetten en regels.

Naast deze criteria vanuit de Politie zijn o.i. nog twee overlastcriteria relevant:

- C. Het gedrag leidt tot verloedering van de buurt en schade voor de welstand.
- D. Het gedrag leidt tot schade aan natuur en milieu.

Deze vier criteria lieten wij los op het parkeren rond Duinoord.

#### A. Aanwijsbaar en corrigeerbaar

Uit het [enquête van Exante](#), verricht in opdracht van en aanvaard door de Gemeente, bleek dat 85 procent van de bewoners overlast ervaart van het parkeren. [Tellingen van Exante](#) leverden op dat volgens dit bureau in 2014 drie keer per maand sprake was van parkeren in openbaar gebied en dat dat minstens één keer maand leidde tot serieuze problemen. Exante telde 12 keer, in april, mei en juli 2014. Op twee teldagen was Duinoord gesloten. In de drukste maanden juni, augustus en september 2014 is niet geteld. Omdat ons comité dat zag als tekortkomingen en omdat het probleem groeide hebben wij in 2015 ook zelf geteld gedurende alle openingsdagen van het bedrijf, 6 maanden lang. De periode betrof het hele openingsseizoen van Duinoord in 2015. Deze [tellingen](#) wezen uit dat er in die 6 maanden 25 piekmomenten waren met 100 of meer geparkeerde auto’s in de woonbuurt. Dat is 4 x per maand excessieve parkeerproblemen rond Duinoord. Het parkeerprobleem is daarbij aanwijsbaar. De Raad van State sprak uit dat de overlast onbetwist is.

De exploitant van Duinoord en de burgemeester van Haaren hebben twijfels of de parkeerders klanten van Duinoord zijn. Ze wijzen op wandelaars in het bos en op de omwonenden. Dit is in die mate niet vol te houden. Vóór de herinrichting van Duinoord in 2013 was er geen enkel parkeerprobleem. Nadien zien wij op openingsdagen van Duinoord dat wandelaars het bos mijden. De omwonenden hebben de berm nooit nodig gehad om te parkeren omdat ze zelf allemaal grote percelen hebben. Vanuit de omwonenden is destijds daarom geen enkele zienswijze of bezwaar geuit tegen een voorgenomen algeheel parkeerverbod voor de buurt. Er is omgekeerd geen indicatie dat de parkeerders

in hoofdzaak niet klanten van Duinoord zijn. We mogen aannemen dat minstens 95% van de actuele parkeerdruk gevolg is de exploitatie van het pretpark. De oplossingen voor de overlast hangen daarom samen met deze exploitatie. De Raad van State ging in zijn uitspraak niet mee met het verweer van de burgemeester dat de overlast niet te wijten zou zijn aan de exploitatie van het horecabedrijf. De Raad is van oordeel dat de overlast te maken heeft met de exploitatie.

Daarmee is o.i. ook sprake van een corrigeerbaar probleem. Duinoord kan en moet voorwaarden krijgen, verbonden aan de nog te verstrekken exploitatievergunning. De Burgemeester heeft na de uitspraak een effectieve macht – en de plicht - om het bedrijf tot medewerking te dwingen. De Raad van State draagt in zijn uitspraak suggesties aan voor parkeerbeperkende maatregelen: “De Burgemeester zal nader moeten bezien hoe de aan het recreatiepark gerelateerde parkeeroverlast effectief kan worden tegengegaan. Daarbij zijn verschillende mogelijkheden denkbaar, zoals het stellen van beperkingen aan het aantal te verkopen toegangskaarten, het vergroten van het eigen parkeerterrein van Duinoord of het door Duinoord laten inzetten van verkeersregelaars. Dergelijke maatregelen kunnen door het verbinden van voorschriften aan de vergunning worden afgedwongen. Ook zal de Burgemeester moeten bezien of het in de huidige vorm van het recreatiepark, mede gezien het "all-in"-concept, wel mogelijk is om de parkeeroverlast effectief tegen te gaan. Als dat niet mogelijk is, dan zal de Burgemeester moeten overwegen of het recreatiepark in een andere vorm kan worden geëxploiteerd zonder onaantvaardbare overlast te veroorzaken.” Naast maatregelen in de sfeer van de exploitatievergunning zijn er volgens ons ook mogelijkheden in de sfeer van verkeersmaatregelen, ruimtelijke ordening en natuurbescherming. Dat laatste is volgens de Raad van State de opdracht voor de Provincie, blijkens [de uitspraak](#) van 9 november 2016.

## **B. Hinder en/of overtredingen**

Vanaf 2013 hebben tal van afzonderlijke omwonenden en ons comité veelvuldig aan de Gemeente gemeld dat overlast van het parkeren werd ervaren. De overlast is door het comité gedocumenteerd in honderden foto's en meerdere videoregistraties.

De politie heeft in de voorbije drie jaar diverse meldingen gekregen van omwonenden die hun straat niet op konden. Er waren meldingen over ontlasting en volle luiers bij de opritten van bewoners, over parkeren bij en op opritten, over diefstal en vernieling van hekken en paaltjes en over bekrassing van auto's. Ook is er gekrakeel met mensen die er niet door kunnen of hun auto niet dichtbij kwijt kunnen. Vertrekkende gasten toeteren veelvuldig. De Burgemeester liet de Gemeenteraad op 10 juli 2014 en ons op 23 juli 2014 weten dat zij de politie heeft gevraagd om elk weekend in de buurt te controleren, daarmee de problemen erkennend. Er is dus onmiskenbaar sprake van ondervonden hinder door omwonenden.

Hinder is er ook voor politie, ambulance en brandweer. Art. 2:10 APV Haaren zegt: *Van een belemmering voor de bruikbaarheid van de weg is in ieder geval sprake wanneer niet tenminste een vrije doorgang van 1 meter wordt gelaten op voetpaden en van 3,5 meter op de rijbaan voor fietsers of gemotoriseerd verkeer.* De rijbaan van de Giersbergsebaan is blijkens de Wegenlegger 3,3 m breed; deze breedte verdraagt dus geen enkele geparkeerde auto op de rijbaan omdat de APV vereiste breedte er niet is. Op de Duinoordseweg is de rijbaan 4,3 m. Geparkeerde auto's laten hier minder dan 3,5 m rijbaan vrij. Voor de woning Giersbergsebaan 2 is de rijbaan 3,8 m en de berm 1,4 m breed. Een daar geparkeerde personenauto staat dus altijd deels op de rijbaan die dan te smal wordt. Volgens de APV zijn er dus direct 'belemmeringen'.

In het [advies van de brandweer](#) d.d. 09-07-2015 (na invoering van het verkeersbesluit) wordt een vereiste vrije doorgangsbreedte van 4,5 m. genoemd. Die is er niet op de Giersbergsebaan en niet op de Duinoordseweg als er geparkeerd wordt. Deze eisen aan de toegang worden in de [Beleidsregels](#) Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid Brandweer Brabant o.m. gepreciseerd op:

- De weg moet geschikt zijn voor voertuigen met een asbelasting van ten minste 10 ton;
- De weg moet geschikt zijn voor voertuigen met een totaal gewicht van ten minste 30 ton;
- De minimale doorgangshoogte moet 4,2 meter bedragen;
- De minimale doorgangsbreedte moet 3,5 meter bedragen;
- De minimale breedte van de verharding moet 3 meter bedragen.

Dit is er allemaal niet met parkeerders aan één kant en daarmee is er direct een doorgangsprobleem voor de brandweer als op de Giersbergsebaan en Duinoordseweg geparkeerd wordt.

Daarnaast is relevant dat de brandweer met bestrijdingsmiddelen bij een brandhaard kan komen.

Vornoemde Beleidsregels zeggen hierover: *“Natuurgebieden dienen vrij toegankelijk te zijn voor de hulpdiensten. Daarnaast dienen de hoofdroutes binnen een natuurgebied geschikt te zijn voor de inzet van brandweervoertuigen met een minimale breedte en hoogte van 4 meter. Tenslotte moeten de waterwinpunten over een goede bereikbaarheid beschikken en voorzien zijn van voldoende ruimte voor waterinname door meerdere TS-en en eventuele andere watertransport-voertuigen.”*

Op drukke dagen kan de Brandweer dit deel van het natuurgebied o.i. slecht in omdat de toegang tot het bos wordt gehinderd door een rij geparkeerde auto's van 1,5 km lengte (van Duinoord tot Hoef ten Halve). Er is maar één bluswaterpunt voor het hele gebied. Als omwonenden maken wij ons grote zorgen dat er bij ons in het bos brand uitbreekt, dat de brandweer er dan niet snel bij kan zijn en dat die niet bij het bluswater kan komen. Brand komt in dit droge natuurgebied regelmatig voor. In het nationaal park en in een wijde omtrek daarvan is blijkens de [Duinverordening](#) roken en open vuur verboden. Door parkeerders wordt bij hun auto vaak gerookt. Dit levert verhoogd brandgevaar op. Brand hier zou desastreus zijn voor de natuur. Dit rampscenario en de belemmeringen voor de hulpdiensten door het parkeren voeden angst en onbehagen is daarmee een overlastaspect.

Het verkeersbesluit van 2015 tot invoering gedeeltelijk parkeerverbod verbetert de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer. Maar dan moet er wel over de berm worden gereden. Rijden over de berm is niet toegestaan volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, dat in art. 10.1 bepaalt dat autoverkeer de rijbaan moeten gebruiken. Alleen in noodgevallen kan de berm uitwijkplaats geven. Hier is dat normaal geworden en dat is strijdig met de wet.

### **C. Verloedering en schade voor welstand**

Omwonenden ervaren overlast van parkeerders omdat hun straat erdoor verloedert. De Giersbergsebaan is een gravelweg met natuurlijke bermen. De bermen waren tot 2013 groen maar zijn nadien door de parkeerders kaal gereden. Het gevolg is dat dit bosweggetje – in de buurt 'het rode pad' genoemd – is geworden tot een brede stoffige of modderige verkeersbaan/parkeerstrook. Dit tot grote ergernis van de buurtbewoners. Ook langs de Duinoordseweg en het Fazantbos zijn de groene bermen aan één kant door parkeerders verwoest.

Wij vroegen B&W eerder om restauratie van de rijbaan van de Giersbergsebaan conform de in de Wegenlegger voorgeschreven breedte van 3,3 meter. B&W wees dit af. Dit bestrijden wij in beroep. Wij vroegen de Gemeente ook om herstel van de bermen langs de Giersbergsebaan, Duinoordseweg en Fazantbos conform art. 4.8 van het [Groenbeleidsplan](#) Haaren 2009, waarin staat: *“Bij een te intensief gebruik als parkeerplaats kan de berm worden beschadigd. Indien de parkeerdruk structureel is moet daarom worden gezocht naar een andere oplossing.”* De parkeerdruk hier is o.i. te intensief en



structureel, de bermen zijn ernstig beschadigd en inmiddels zodanig verdicht dat spontaan herstel niet meer optreedt. Wij vroegen B&W het Groenbeleidsplan na te leven. B&W wees dit af. Ook dit bestrijden wij. Een en ander heeft gevolgen voor de overlast die bewoners ervaren. Een overlastcriterium van de Politie is dat overtredingen van wetten en regels als overlast moeten worden bestempeld. Niet alleen omdat goedwillende burgers zich daaraan ergeren maar ook omdat het toestaan van overtredingen leidt tot normvervaging en schade voor het aanzien van een buurt. Wij krijgen wel eens te horen: "Waar jij woont, bij Duinoord, da's niet best..." Dit leidt ertoe dat de waarde van de woningen in de buurt significant is gedaald.

#### **D. Schade aan natuur en milieu**

Overlast voor de omwonenden vloeit o.i. ook voort uit het feit dat parkeerders de natuur in onze omgeving beschadigen. In ons streven naar parkeermaatregelen vroegen wij B&W eerder om naleving van de Duinverordening Haaren, de Natuurbeschermingswet en de Flora- en Faunawet. B&W weigerde hierop in te gaan. Wij bestrijden dat.

Auto's die naast de Giersbergsebaan parkeren staan deels in het Nationaal Park Loonse en Drunense Duinen. De [Duinverordening](#) geldt voor alle openbare terreinen van het Nationaal Park; ook de wegen. Art. 14 van de Duinverordening zegt: *1. Het is eenieder die zich ophoudt in het park, dan wel anderszins in het park een sport, hobby of andere activiteit uitoefent, verboden zich zodanig te gedragen, dat andere personen of groepen van personen daarvan hinder of schade kunnen ondervinden. 2. Het is een ieder verboden bloemen, planten, varens, mossen, korstmossen, struiken, bomen, takken, paddenstoelen of delen hiervan te beschadigen, uit te steken, af te snijden, te vervoeren of onder zich te houden, dan wel in het gebied in het wild voorkomende dieren opzettelijk te verontrusten, doden, vangen of vervoeren.* In onze brief van 18 augustus 2015 meldden wij B&W dat art. 14 wordt overtreden door de parkeerders omdat zij in elk geval vegetatie beschadigen en waarschijnlijk ook fauna verontrusten.

Wij wezen ook op schending van de Natuurbeschermingswet. Het gebied waar de parkeeroverlast is valt binnen of direct naast Natura2000-gebied. Op 29 mei 2015 hebben wij GS van de Provincie als bevoegd gezag gevraagd om handhaving van de Nbw tegen het parkeren. Op 15 maart 2016 besloot de Provincie afwijzend omdat handhavend optreden tegen telkens andere parkeerders niet werkt en omdat reguleren van parkeerdruk vanuit de Gemeente meer perspectief bood.

Wij wezen erop dat parkeerders beschermde plantensoorten beschadigen, daarbij de Flora- en faunawet overtredend, m.n. art. 8 dat zegt: *Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse plantensoort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen.* In de berm langs de Giersbergsebaan groei(d)en onder meer daslook, salomonszegel en orchis, voorkomend op Tabel 2 van de lijst van beschermde soorten.

Art. 2 van de Flora- en Faunawet zegt: *1. Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving. 2. De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in ieder geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voorzover zulks in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voorzover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.* Om ook dit aspect van overlast teniet te doen mag conform bovenstaande artikelen van de Ffw in redelijkheid van de Burgemeester worden gevergd om vernielingen van de natuur te voorkomen, beperken of ongedaan te maken.

Het aan- en afrijden van parkeerders voor Duinoord leidt tot toename van de stikstofdepositie die schade oplevert aan de omliggende beschermde natuur. In de hier geldende [PAS analyse van 2015](#) werd gerapporteerd dat dit een ernstig probleem is voor hele gebied en vooral voor het oostelijk deel waar (ook) Duinoord ligt. De overbelasting betreft alle afzonderlijke oorzaken en bronnen van stikstof. Daarom spreek Nbw19kh-7 ook over emissiebronnen “in cumulatie”. Een [berekening met de Aerius-calculator](#) van het Ministerie van EZ levert op dat de auto’s voor Duinoord hier een jaarlijkse uitstoot opleveren die tot gevolg heeft dat voor de oude eikenbossen en de zandverstuivingen de kritische depositiewaarde wordt overschreden, waarvoor geen ontwikkelingsruimte beschikbaar is.

De Raad van State [veroordeelde](#) op 9 november 2016 de Provincie Noord-Brabant om te onderzoeken of Duinoord schade berokkent aan het hier aanwezige Natura2000-gebied. Ook het parkeren moet deel uit maken van het natuuronderzoek. Het is aan te bevelen van de Provincie en de Gemeente in deze kwestie samenwerken. Als bijdrage aan de besluitvorming bij de Provincie boden wij het College van Gedeputeerde Staten eerder het [Witboek Duinoord en de Natuur](#) aan.

## 4. Zijn er oplossingen?

De Raad van State noemt in zijn uitspraak enkele “denkbare” oplossingsrichtingen, zoals:

- het stellen van beperkingen aan het aantal te verkopen toegangskaarten;
- het vergroten van het eigen parkeerterrein van Duinoord;
- het door Duinoord laten inzetten van verkeersregelaars;
- het voorschrijf om het recreatiepark in een andere vorm te exploiteren.

De Raad van State werpt zich op voorhand op als toetsers van de uitkomst. De genoemde oplossingen zijn niet limitatief maar evenmin vrijblijvend. Bindend is o.i. de uitspraak: “Ook zal de Burgemeester moeten bezien of het in de huidige vorm van het recreatiepark, mede gezien het "all-in"-concept, wel mogelijk is om de parkeeroverlast effectief tegen te gaan.”

Eerdere studies naar het parkeren rond Duinoord droegen andere oplossingsrichtingen aan. In het [Memo Oplossingsrichting](#) Parkeeroverlast Duinoord van ambtenaar Corné van Dongen van de Gemeente Haaren van 2 juli 2013 staan als mogelijkheden:

- verhogen entreprijzen waardoor het aantal bezoekers beperkt wordt;
- entreprijs inclusief parkeren invoeren waardoor bezoekers het parkeerterrein gebruiken;
- verwerven grond voor aanleg extra parkeergelegenheid;
- parkeerverbod in het gebied rond Duinoord;
- eenrichtingsverkeer op extreem drukke dagen waardoor een rustig verkeersbeeld ontstaat;
- verwijderen begroeiing langs de wegen waardoor extra parkeercapaciteit ontstaat;
- uitbreiden/optimaliseren parkeerruimte op eigen terrein Duinoord.

Het [Exante-rapport](#) deed de volgende aanbevelingen.

- Voor kleine piekmomenten: zo’n 20 tot 25 (extra) parkeerplaatsen in de berm aan één zijde van de wegen, met een parkeerverbodzone voor de andere locaties dan bedoeld.
- Voor grote piekmomenten: aan één zijde te parkeren in de berm langs Giersbergsebaan en Duinoordseweg, met een parkeerverbodzone voor de andere locaties dan bedoeld.
- Voor grote piekmomenten (meest logisch): een overloopparkerterrein in de nabijheid.
- Om bezoekers te laten parkeren op het overloopparkerterrein: een parkeerverbodzone rond Duinoord.

Voorbedoeld memo en ‘Exante’ leidden in de voorbije tijd tot uitvoering van en besluiten tot:

- verhoging van de entreprijs en includeren van parkeergeld;
- gedeeltelijk parkeerverbod in de buurt, uitgezonderd 215 plekken langs de wegen;
- inzet van verkeersregelaars en BOA’s op een beperkt aantal dagen;
- de facto verwijderen van begroeiing langs op Giersbergsebaan en Duinoordseweg;
- principebesluit bestemmingsplanwijziging voor een overloopparkerterrein (verlopen);
- aanvraag en weigering van een buitenplanse vergunning voor een overloopparkerterrein.

Blijkens de uitspraak van de Raad van State is dat alles niet afdoende. Wat kan nog meer?

Hieronder de andere denkbare oplossingsrichtingen en onze zienswijze daarop.

### **1. Uitbreiden/optimaliseren parkeerruimte op eigen terrein Duinoord**

Meer parkeerplekken op het bedrijfsp perceel is o.i. geen haalbare kaart. Het Bestemmingsplan Duinoord laat geen of vrijwel geen extra parkeerplekken toe. Een wijziging van het bestemmingsplan tot uitbreiding van het parkeren is planologisch o.i. kansloos. De verkeersaanzuiging wordt groter, de stikstofdepositie is nu al te groot voor het Natura2000-gebied. De exploitant heeft zelf herhaaldelijk gemeld dat het niet kan.

Een parkeerterrein elders in de buurt is tot nu toe ook onmogelijk gebleken. Een tijdelijke afwijking van het Bestemmingsplan Buitengebied is ongewenst en onhaalbaar. Een bestemmingswijziging is planologisch kansloos, vanwege de vaak prohibatieve bestaande bestemmingen (dassenleefgebied) en vanwege de nabijheid van Natura2000-waardoor de stikstofuitstoot van een nieuwe parking al gauw te hoog is. Voor de weilanden ten noorden van de Distelberg geeft een Aerius-calculatie aan dat een parkeerterrein hier leidt tot te veel stikstofdepositie. De Provincie moet er dus uit oogpunt van de Natuurbeschermingswet een vergunning voor geven. De vraag is of die dat toelaatbaar acht.

### **2. Inzet van verkeersregelaars**

Verkeersregelaars kunnen voorkomen dat er geparkeerd wordt op plaatsen waar dat niet mag, mits ze bevoegd zijn tot het opleggen van sancties. Wij zien nu dat veel verkeersregelaars bij Duinoord niet opgewassen zijn tegen onwillige bestuurders. Maar verkeersregelaars lossen niet alle overige overlastfactoren op. Ze zorgen niet voor vermindering van de stikstofdepositie, voor herstel van wegen en bermen, verwijderen geen auto's bij brand, voorkomen niet dat de rijbaan te krap wordt, dat vegetatie wordt vernietigd, dat er afval komt of gerookt wordt.

De politie heeft [aangegeven](#) dat parkeerbepalende maatregelen rond Duinoord alleen kunnen met "maximale handhaving" dus permanent toezicht van handhavingsbevoegden, wat de politie niet kan leveren. Ook de verkeersregelaars van Duinoord en van de Gemeente zijn er niet permanent. In de zomervakantieweken van 2016 was er geen toezicht. Verkeersregelaars die door de Gemeente worden betaald zijn niet zeker; de Gemeente kan er mee ophouden. Verkeersregelaars van Duinoord zijn – tot nu toe – niet gekwalificeerd en niet bevoegd. Een mogelijkheid is dat Duinoord als voorwaarde voor de exploitatievergunning wordt verplicht tot inhuur van voldoende gekwalificeerde en bevoegde verkeersregelaars gedurende alle openingsdagen. Dat zou een deel van de oplossing zijn, maar zou als alleenstaande maatregel niet alle parkeeroverlast wegnemen.

### **3. In de directe omgeving van Duinoord een algehele parkeerverbodzone**

Dit was het – niet ten uitvoer gebrachte - [voornemen van B&W](#) in 2015. Wij menen dat rond Duinoord een algeheel parkeerverbod moet komen gedurende alle openingsdagen van Duinoord. Een algeheel parkeerverbod voor de omgeving neemt veel van de overlastcriteria weg. Door een algeheel parkeerverbod verdwijnt de verkeershinder, is er doorgang voor hulpdiensten, minder afval, minder brandgevaar, minder herrie, minder natuurschade, minder stikstof en kunnen wegen en bermen herstellen. Mits het verbod wordt nageleefd! Bij het voornemen van 2015 werd in het ambtelijk advies gesteld dat een algeheel parkeerverbod duidelijker is en dus beter zal worden nageleefd. Er kan volstaan worden met controle door BOA's die zo nodig overtreders verbaliseren. Bezoekers moeten dit te horen krijgen. Verkeersregelaars zullen in de eerste openingsuren nodig zijn om bezoekers te vertellen of er wel of geen parkeerplek in de buurt is en om handhavers te waarschuwen bij overtredingen. Het zal daarbij gaan om incidenten. Dit kan een oplossingsrichting zijn, mits gewaarborgd.

#### 4. Andere exploitatie

De parkeeroverlast wordt (mede) veroorzaakt door de exploitatieformule van Duinoord: één vaste prijs voor de hele dag alle faciliteiten, eten en drinken. Het idee van het [bestemmingsplan](#) dat klanten 2,5 maal per dag van parkeerplaats wisselen is daardoor teniet gedaan; klanten komen vroeg en vertrekken laat om zo veel mogelijk te krijgen voor hun all-in-prijs. Duinoord kan (verplicht worden te) kiezen voor een exploitatiemodel waarbij aantoonbaar is dat klanten korter zullen blijven en dat het in het bestemmingsplan genoemde effect van 2,5 auto per parkeerplek per dag wél opgaat. In dat geval bieden de 207 parkeerplekken van Duinoord ruimte aan ruim 500 auto's en daarmee kan in principe de maximale capaciteit van 2000 klanten per dag opgevangen worden op het eigen parkeerterrein. Een ander probleem blijft: dit aantal auto's – ook al staan ze op eigen terrein – is voor Natura2000 te veel. Dit kan een oplossingsrichting zijn, mits gewaarborgd.

De Raad van State denkt aan het limiteren van het aantal per dag te verkopen toegangskaarten. Dit is niet abnormaal in deze business. Elke bioscoop, theater, hotel, parkeergarage, veel restaurants, zwembaden en sportstadions heeft/hebben een toelatingslimiet. Vol is vol. Controles moeten erop toezien dat in de zaak niet meer dan het maximum aanwezig is. Op overtreding staat sanctie. Uit te zoeken valt of dit voor een pretpark haalbaar is. Het maximum aantal bezoekers moet dan worden vastgesteld op een aantal waarbij het uitblijven van parkeeroverlast gewaarborgd is. Daaronder is ook inbegrepen overlast voor het milieu in de vorm van te veel stikstof. Dit kan een oplossingsrichting zijn, mits gewaarborgd.

De Raad van State vroeg zich af of Duinoord in deze vorm op deze plek wel mogelijk is zonder parkeeroverlast. Het is – volgens de Raad van State en volgens ons – niet uitgesloten dat het antwoord 'nee' luidt. Het kan dat Duinoord niet kan voldoen aan de eis van de Raad van State om geen parkeeroverlast te berokkenen en niet kan voldoen aan de te verwachten eisen van de Provincie dat de Natura2000-doelen niet geschaad mogen worden. Wij pleiten voor het idee – opgenomen in het gemeentelijke plan '[Visie op Recreatie en Toerisme](#)' van 2009 - dat Duinoord een oostelijke poort voor het natuurgebied wordt. Zo'n oostelijke poort wordt nu node gemist. Maar volgens voornoemd plan (bijlage 3) en volgens ons moet Duinoord dan een startpunt zijn van diverse routestructuren voor wandelen, fietsen, paardrijden, etc. Dus moet het bedrijf een 'open' karakter krijgen, zonder de all-in-formule, de omheining en het grootschalige attractiepark.

## 5. Conclusies en aanbevelingen

- Bij de huidige exploitatie van Duinoord is er - buiten het eigen parkeerterrein met 207 plaatsen - een maximaal mogelijk tekort aan parkeerruimte voor 125.000 auto's per jaar, ofwel 340 plaatsen per dag.
- De daarmee samenhangende parkeeroverlast voor de omgeving staat vast, evenals dat deze voortvloeit uit de exploitatie van Duinoord.
- Parkeerders zorgen voor hinder, vervuiling, belemmering van de doorgang, schade aan wegen en bermen, natuurschade en ontoelaatbare stikstofdepositie in het Natura2000-gebied.
- Eerdere besluiten – bermen benutten, entreprijs verhogen, verkeersregelaars inzetten, gedeeltelijke parkeerverboden – leidden niet tot een afdoende oplossing van de parkeeroverlast.
- Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is ongewenst en planologisch kansloos, net als een overloopparkerterrein in de nabijheid.
- Op alle openingsdagen verkeersregelaars en BOA's inzetten draagt bij aan een oplossing, mits gecombineerd met (een of meer van) de volgende drie punten.
- Een algeheel parkeerverbod rondom Duinoord, geldend voor alle openingsdagen en -tijden, draagt bij aan een oplossing mits met voldoende toezicht voor de naleving.
- Een andere bedrijfsformule waardoor per dag klanten elkaar afwisselen en elke parkeerplek door 2,5 auto's gebruikt wordt, draagt bij aan een oplossing.
- Een ontwikkeling van Duinoord tot open poort naar het natuurgebied, en dus stoppen met het omsloten pretpark en de all-in formule, draagt bij aan een oplossing.
- Gemeente en Provincie hebben een vergelijkbare opdracht gekregen van de Raad van State over het parkeren rond Duinoord en doen er wijs aan om samen te werken aan een oplossing.