

Bezwaarschrift : Aanwijzingsbesluit parkeren Breda 2023

Betreft genomen besluiten in het Stationskwartier in de **Emmastraat**.

De besluiten die zijn genomen aangaande **Aanwijzingsbesluit parkeren Breda 2023** en met name voor het gebied in en om de Emmastraat staan haaks op alle bevindingen en feiten zoals deze eerder zijn besproken.

### 1) Parkeerdruk Emmastraat.

De parkeerdruk in de Emmastraat is gedurende de dag **100%** Zie projectnummer: **2023BRE03** – pagina 7,8,10,11

Bewoners woonachtig aan de Spoorwaai zijn op leeftijd (zie [Breda in Cijfers](#)).

De bestaande parkeerdruk en de genomen besluiten dragen niet bij aan een goede vriendelijke bereikbaarheid van de aan de Spoorwaai gelegen woningen.

Voor de bewoners van de Spoorwaai is het nog steeds niet mogelijk om te laden en te lossen (denk hierbij aan boodschappen en of laden en lossen van huisraad) vanwege een **algemeen stopverbod** aan beide kanten in de Emmastraat.

Het intrekken van de bewoners parkeer vergunningen in de Willemstraat en de komende oplevering van ongeveer 20 appartementen, worden veel parkeerplaatsen in de Emmastraat gebruikt door bewoners van de Willemstraat wat resulteert in een waterbed effect van parkeeracties in de omgeving.

In eerder overleg zijn er gezamenlijk (zie bijgesloten verslag) verslag een aantal voorstellen gedaan om de parkeerdruk in de Emmastraat en de hieruit volgende golf te verminderen.

De besproken voorstellen:

1. Gezien de oorsprong van druk (Emmastraat/ Willemstraat/Stationsplein) de vergunning tijden aanpassen naar 24 uur.

*Besproken reactie: onderzocht kan worden of de Parkeertijden opgerekt kunnen worden tot 01.00 uur. Vergelijkbaar met Schorsmolen - Fellenoord.*

2. Bedrijven (Emmastraat/Willemstraat/Stationsplein) verplichten om hun voertuig te parkeren op het terrein in de Spoorlaan. Het is natuurlijk van de zotte (om in carnavalstermen te blijven), dat 's morgens een ratrace gehouden wordt om auto's te parkeren en de hele dag te laten staan ten nadele van de bewoners. Dit verschijnsel speelt zich 's avonds ook af. Het begint te lijken op handdoekje leggen bij het zwembad.

*Besproken reactie: Er wordt gewerkt (ambtelijk) aan een voorstel\*\*\* om bedrijven maximaal te stimuleren gebruik te maken van eigen parkeerplaatsen. Het maximaal aantal vergunningen wordt dan in mindering gebracht op het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Vergunninghouders van bedrijven kunnen niet worden verplicht om op het voormalige P+R terrein te parkeren.*

3. Tarieven / tijden verhogen / verruimen.

*Besproken reactie: onder 'punt 1' hierboven is dit deels beantwoord. Hierbij kunnen we nog aanvullen dat het mogelijk is om een maximale parkeerduur (aanmeldduur?) te onderzoeken. Naast het oprekken van de parkeertijden naar 01.00 uur draagt dit mogelijk verder bij aan het 'ruimte maken' voor vergunninghouders.*

4. Betere bewegwijzering naar Q-parks e.d.

*Besproken reactie: idee om in het begin Emmastraat bebording ('bezoekers parkeerterrein Spoorstraat →') toevoegen*

5. Het aantal bedrijfsvergunningen te minimaliseren naar bv 1 of indien er parkeerruimte aanwezig is (bv achter kantoren), geen vergunningen verstrekken. Raar dat een bedrijf in het Emmagebouw met een eigen privé parking ook nog vergunningen kan aanvragen?

*Besproken reactie: Zie punt 2*

6. Oplaadplekken toegankelijk maken voor vergunninghouders ipv voor alleen opladen?

*Besproken reactie: Bij een aantal plekken in de buurt is het gewoon mogelijk om te parkeren zonder 'te stekkeren'. Dit betreft de laadplekken zonder officieel verkeersbord/ verkeersbesluit.*

**Aanvulling:** 7 september jl is er een brief binnen gekomen (zie bijlage/referentiecode OPC-RP-23-1401) van Opcharge waarbij de aanleg van 4 oplaadplaatsen in de Emmastraat worden aangelegd. Deze plaatsen zijn voor alle voertuigen beschikbaar. Het bezwaar tegen deze extra 4 plaatsen is dat bestuurders van elektrische voertuigen in de beschikbare plekken app te zien krijgen dat er oplaadplekken zijn in de Emmastraat. Met andere woorden nog meer parkeerdruk.

Alle bovenstaande feiten in ogenschouw nemend tekenen we als Wijkraad namens de bewoners bezwaar aan tegen:

**Artikel 2.2** Op grond van artikel 3, vierde lid, van de Verordening, geldt de aanwijzing van artikel 3, eerste lid, van de Verordening voor de volgende dagen en tijdstippen.

*Graag zien we het tijdstip voor de Emmastraat en Spoorstraat gewijzigd worden naar: Maandag tot en met zondag van 9:00 tot 01:00 uur*

**Artikel 7** Rechthebbenden parkeervergunningen bedrijven

*Graag de bedrijven Emmastraat in aanmerking voor maximaal 1 parkeervergunning bedrijf op grond van Art. 7 lid 5 van de Parkeerverordening 2022.*

**De meest doeltreffende oplossing is om de Emmastraat alleen voor vergunninghouders en gevestigde bedrijven (mits geen eigen parkeerruimte en 1 parkeervergunning per bedrijf) te maken.**

Met vriendelijke groet,

Alain Mathieu (wijkraad)

Michel Kievits (bewoner)

buiten~  
ruimte

**PARKEERONDERZOEK  
STATIONSBUURT,  
GEMEENTE BREDA**



## Colofon

Opdrachtgever: Gemeente Breda

Projectnummer: 2023BRE03  
Status: Definitief

Opgesteld door: G. Braam  
Gecontroleerd door: R. van Boekel

Bestandsnaam: 2023BRE03-RD

Veghel, 16 februari 2023

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding	1
1.2	Onderzoeksgebied	1
1.3	Leeswijzer	1
<b>2</b>	<b>ONDERZOEK</b>	<b>2</b>
2.1	Onderzoeksmethodiek	2
2.2	Onderzoeksgegevens	2
2.3	Uitgangspunten	2
2.4	Definities	2
2.5	Bijzonderheden	2
<b>3</b>	<b>ONDERZOEKSRESULTATEN</b>	<b>3</b>
3.1	Resultaten parkeeronderzoek	3
3.2	Constateringen	3
<b>BIJLAGE I</b>	<b>DETAILGEGEVENS PARKEERONDERZOEK</b>	
<b>BIJLAGE II</b>	<b>OVERZICHTSKAARTEN PARKEERONDERZOEK</b>	

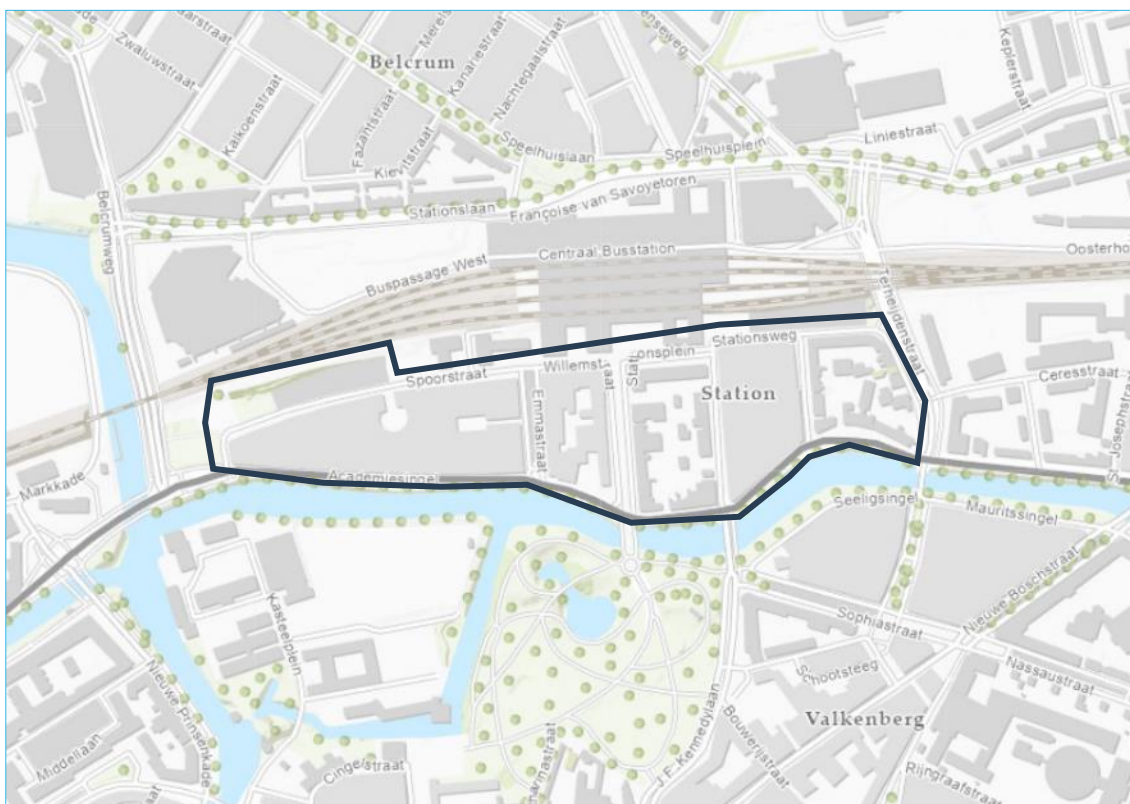
## 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

In opdracht van de gemeente Breda heeft Buiten-Ruimte een parkeeronderzoek uitgevoerd in de Stationsbuurt. Dit om inzicht te verkrijgen in de bezettingsgraad in het onderzoeksgebied. In deze rapportage leest u de resultaten van het parkeeronderzoek.

### 1.2 Onderzoeksgebied

In figuur 1 staat het onderzoeksgebied weergegeven.



Figuur 1: Het onderzoeksgebied.

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staan de uitgangspunten en onderzoeksgegevens. In hoofdstuk 3 staan de resultaten en constatering van het onderzoek.

## 2 ONDERZOEK

### 2.1 Onderzoeksmethodiek

Voor het bepalen van de bezettingsgraad van het onderzoeksgebied zijn parkeerdrukmetingen uitgevoerd. Voorafgaand aan deze parkeerdrukmetingen is de parkeercapaciteit in de openbare ruimte geïnventariseerd. Vervolgens zijn op 20 momenten de geparkeerde voertuigen genoteerd. Hiermee is inzicht verkregen in het aantal geparkeerde voertuigen ten opzichte van het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

### 2.2 Onderzoeksgegevens

Locatie: Stationsbuurt, gemeente Breda

Datum: dinsdag 24 januari 2023

Tijdstip: 10:00 en 19:00 uur

Weersgesteldheid: droog, 1 °C

Datum: donderdag 26 januari 2023

Tijdstip: 19:00 uur

Weersgesteldheid: regenachtig, 4 °C

### 2.3 Uitgangspunten

Bij de uitvoering van het onderzoek zijn onderstaande uitgangspunten gehanteerd.

- Bij het bepalen van de parkeercapaciteit bij langsparkeren en parkeren in een parkeerhaven zonder markering is een lengte van 6 meter en een breedte van 2 meter per parkeerplaats gehanteerd. Doordat voertuiglengtes verschillen is het mogelijk dat er meer voertuigen goed geparkeerd staan in de betreffende sectie. De capaciteit wordt dan aangepast naar de hoogst mogelijke bezettingsgraad.
- In straten die minder dan 6 meter breed zijn is langsparkeren aan één zijde van de weg toegestaan. Mits er minimaal 3,5m overblijft zodat hulpdiensten door de straat kunnen rijden.
- Parkeren voor en tegenover een in-/uitrit of garageboxen is niet toegestaan als deze door het geparkeerde voertuig niet meer bruikbaar zijn.
- Voertuigen die geheel of met twee wielen op het trottoir parkeren zijn meegenomen als foutparkeerders.
- Als laden en lossen buiten venstertijden openbaar beschikbaar zijn, zijn deze meegenomen als openbare capaciteit.

### 2.4 Definities

In deze rapportage zijn onderstaande definities gehanteerd.

Sectie: Deel van de (openbare) ruimte waar voertuigen geparkeerd kunnen worden.

Parkeercapaciteit: Totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Geparkeerd voertuig: Stilstaand voertuig dat niet deelneemt aan het verkeer.

Foutparkeerder: Geparkeerd voertuig op een plaats waar parkeren verboden is.

Bezettingsgraad: Aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door de capaciteit.

Parkeerplaats: Ruimte waar één voertuig kan worden geparkeerd.

Object: Een parkeerplaats of de openbare ruimte wordt bezet door iets anders dan een voertuig.

### 2.5 Bijzonderheden

Tijdens het onderzoek zijn geen bijzonderheden waargenomen.



### 3 ONDERZOEKSRESULTATEN

#### 3.1 Resultaten parkeeronderzoek

In tabel 1 zijn de resultaten van de parkeerdrukmetingen, uitgesplitst per onderzoekmoment weergegeven.

Bezettingsgraad openbaar onderzoeksgebied									
		OPENBAAR						BIJZONDER	
Meetmoment		Capaciteit	Bezetting	Object	Fout	Totaal	%	Capaciteit	Bezetting
Dinsdag	10:00u	439	254	2	4	260	59%	42	17
	19:00u	445	288	3		291	65%	42	11
Donderdag	19:00u	445	271	4	3	278	62%	42	10

Tabel 1: Bezettingsgraad in het onderzoeksgebied, uitgesplitst per meetmoment.

#### 3.2 Constateringen

Onderstaand een opsomming van de constatering tijdens het parkeeronderzoek.

- De hoogst gemeten bezettingsgraad in het onderzoekgebied is 65% en is waargenomen op dinsdag om 19:00 uur. Tijdens dit onderzoeksmoment zijn 154 vrije parkeerplaatsen in de openbare ruimte waargenomen.
- De laagst gemeten bezettingsgraad in het onderzoekgebied is 59% en is waargenomen op dinsdag om 10:00 uur. Tijdens dit onderzoeksmoment zijn 179 vrije parkeerplaatsen in de openbare ruimte waargenomen.

## BIJLAGE I DETAILGEGEVENS PARKEERONDERZOEK

Bezettingsgraad openbaar onderzoeksgebied									
Sectie	Straatnaam	24-1-2023 10:00u							
		OPENBAAR						BIJZONDER	
		Capaciteit	Bezetting	Object	Fout	Totaal	%	Capaciteit	Bezetting
1	Delpratsingel	10	9			9	90%	2	1
2	Menno van Coehoornstraat	26	17			17	65%	2	1
3	Terheijdenstraat	22	15			15	68%	0	
4	Stationsweg	9	8			8	89%	0	
5	Stationsplein (kant Station)	0	0		2	2		12	6
6	Stationplein/Willemstraat	12	4	1		5	42%	3	
7	Meerten Verhoffstraat	21	18	1		19	90%	1	
8	Delpratsingel	0	0			0		0	
9	Delpratsingel	7	4			4	57%	1	
10	Stationsplein/Willemstraat	12	12		2	14	117%	3	
11	Emmastraat	30	29			29	97%	3	2
12	Academiesingel	4	4			4	100%	0	
13	Emmastraat	31	31			31	100%	3	2
14	Academiesingel	44	39			39	89%	4	1
15	Spoorstraat	96	39			39	41%	6	4
16	Parkeerplaats	115	25			25	22%	2	
<b>Totaal</b>		<b>439</b>	<b>254</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>260</b>	<b>59%</b>	<b>42</b>	<b>17</b>

Bezettingsgraad openbaar onderzoeksgebied									
Sectie	Straatnaam	24-1-2023 19:00u							
		OPENBAAR						BIJZONDER	
		Capaciteit	Bezetting	Object	Fout	Totaal	%	Capaciteit	Bezetting
1	Delpratsingel	10	6			6	60%	2	
2	Menno van Coehoornstraat	26	17			17	65%	2	
3	Terheijdenstraat	22	9			9	41%	0	
4	Stationsweg	9	6			6	67%	0	
5	Stationsplein (kant Station)	0	0			0		12	4
6	Stationplein/Willemstraat	15	8	1		9	60%	3	1
7	Meerten Verhoffstraat	21	14	1		15	71%	1	
8	Delpratsingel	0	0			0		0	
9	Delpratsingel	7	7			7	100%	1	
10	Stationsplein/Willemstraat	15	9			9	60%	3	
11	Emmastraat	30	30			30	100%	3	
12	Academiesingel	4	0			0	0%	0	
13	Emmastraat	31	27			27	87%	3	2
14	Academiesingel	44	38			38	86%	4	1
15	Spoorstraat	96	79	1		80	83%	6	3
16	Parkeerplaats	115	38			38	33%	2	
<b>Totaal</b>		<b>445</b>	<b>288</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>291</b>	<b>65%</b>	<b>42</b>	<b>11</b>

Bezettingsgraad openbaar onderzoeksgebied									
Sectie	Straatnaam	26-1-2023 19:00u							
		OPENBAAR						BIJZONDER	
		Capaciteit	Bezetting	Object	Fout	Totaal	%	Capaciteit	Bezetting
1	Delpratsingel	10	5			5	50%	2	
2	Menno van Coehoornstraat	26	16			16	62%	2	
3	Terheijdenstraat	22	12		1	13	59%	0	
4	Stationsweg	9	7		1	8	89%	0	
5	Stationsplein (kant Station)	0	0		1	1		12	1
6	Stationplein/Willemstraat	15	6	1		7	47%	3	
7	Meerten Verhoffstraat	21	16	2		18	86%	1	
8	Delpratsingel	0	0			0		0	
9	Delpratsingel	7	6			6	86%	1	
10	Stationsplein/Willemstraat	15	10			10	67%	3	
11	Emmastraat	30	27			27	90%	3	2
12	Academiesingel	4	1			1	25%	0	
13	Emmastraat	31	28			28	90%	3	2
14	Academiesingel	44	38			38	86%	4	1
15	Spoorstraat	96	70	1		71	74%	6	4
16	Parkeerplaats	115	29			29	25%	2	
<b>Totaal</b>		<b>445</b>	<b>271</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>278</b>	<b>62%</b>	<b>42</b>	<b>10</b>

**BIJLAGE II    OVERZICHTSKAARTEN PARKEERONDERZOEK**

## Locatie

Stationsbuurt  
Breda

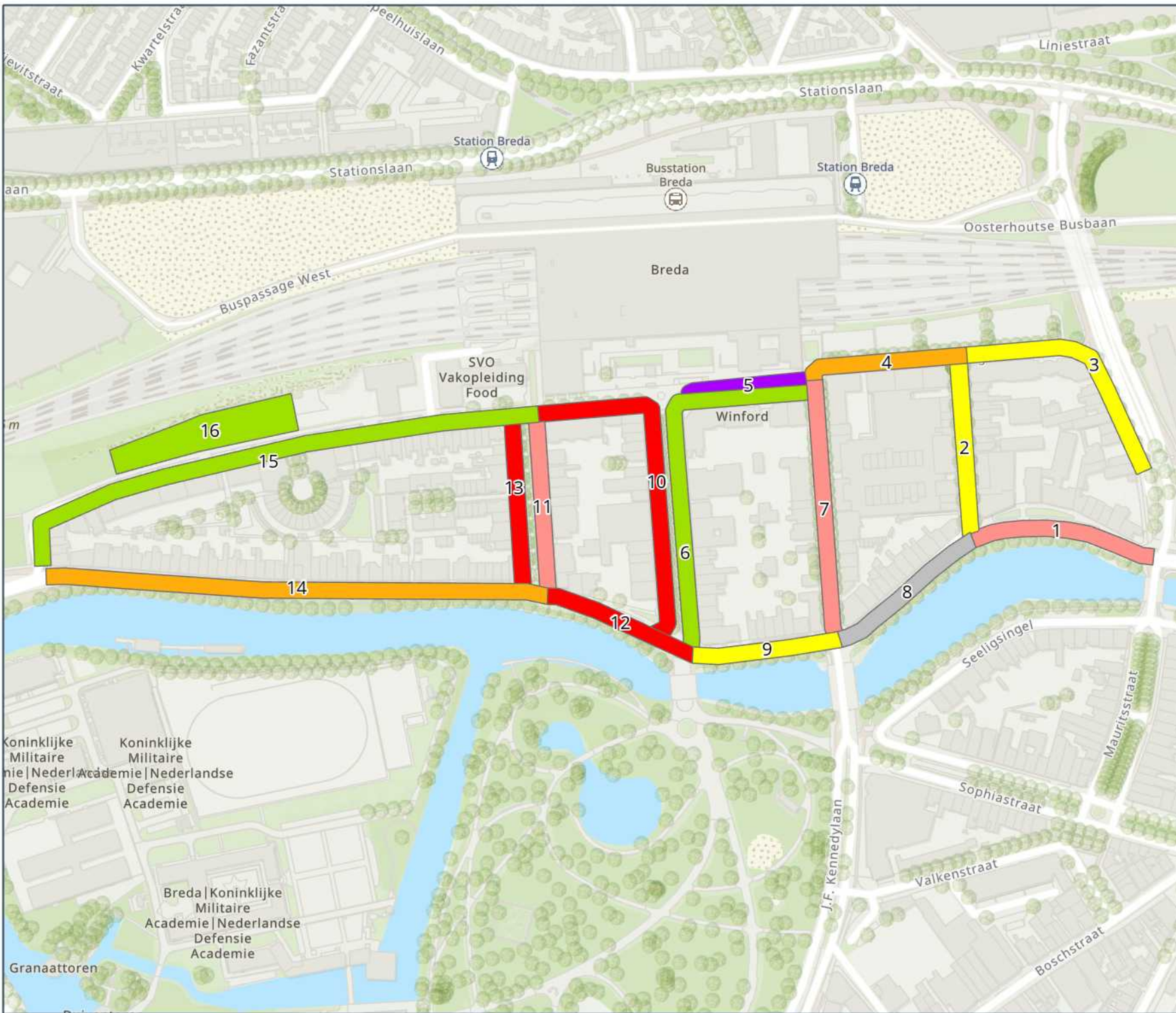
## Telmoment

Dag: Dinsdag  
Datum: 24 januari 2023  
Tijd: 10:00

## Legenda

- Bezetting zonder capaciteit
- < 50%
- 50% - 75%
- 75% - 90%
- 90% - 100%
- > 100%
- Geen capaciteit

## Bijzonderheden



## Locatie

Stationsbuurt  
Breda

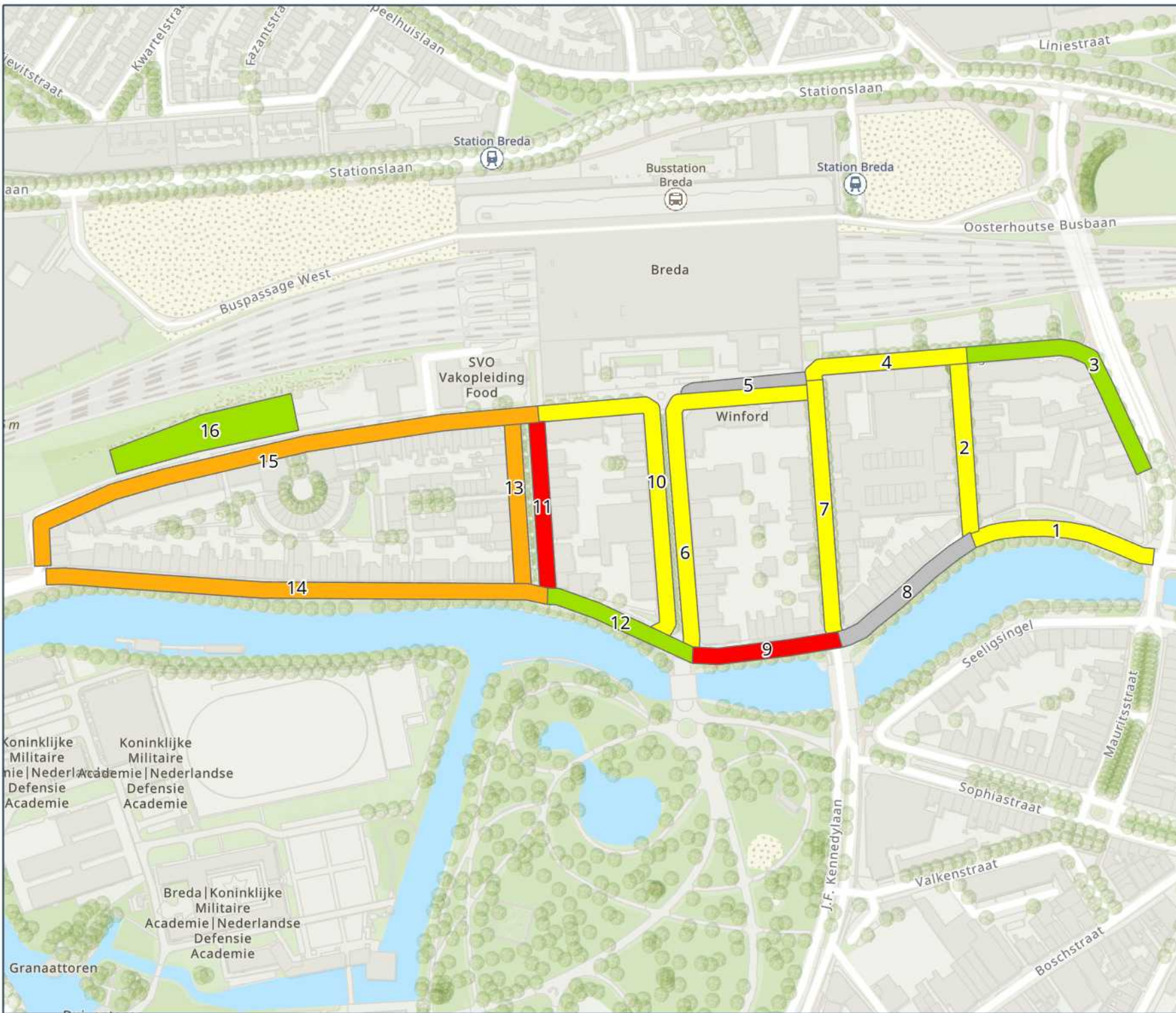
## Telmoment

Dag: Dinsdag  
Datum: 24 januari 2023  
Tijd: 19:00

## Legenda

- Bezetting zonder capaciteit
- < 50%
- 50% - 75%
- 75% - 90%
- 90% - 100%
- > 100%
- Geen capaciteit

## Bijzonderheden



## Locatie

Stationsbuurt  
Breda

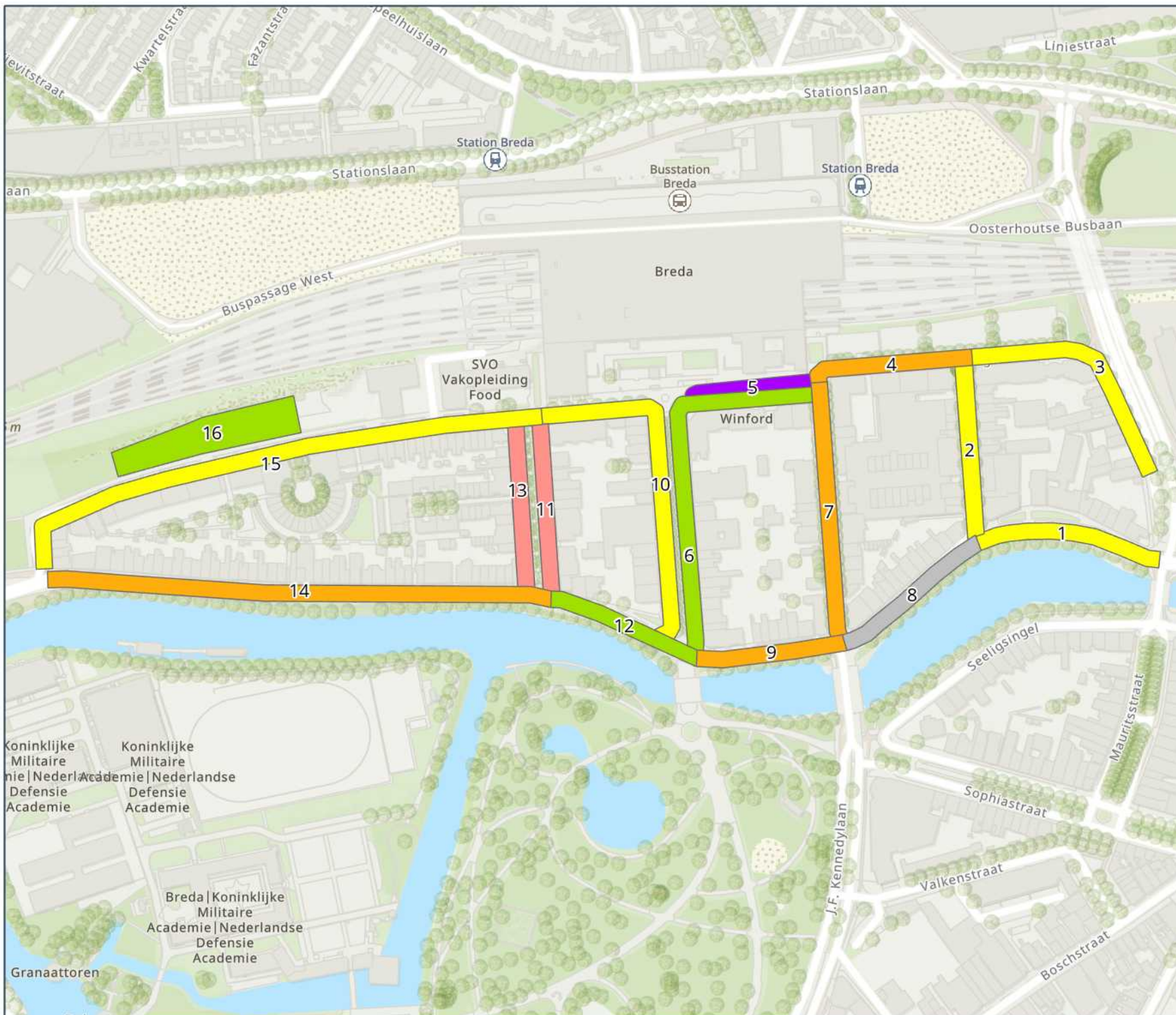
## Telmoment

Dag: Donderdag  
Datum: 26 januari 2023  
Tijd: 19:00

## Legenda

- Bezetting zonder capaciteit
- < 50%
- 50% - 75%
- 75% - 90%
- 90% - 100%
- > 100%
- Geen capaciteit

## Bijzonderheden







# verslag

onderwerp	<b>Overleg Spoorbuurt – gemeente</b>
vergaderdatum	<b>3 april 2023</b>
aanwezig	Alain Mathieu (wijkraad Spoorbuurt) Michel Kievits (bewoner Spoorstraat) Walter van Beers (Wijkzaken) Jose de Pijper (Parkeerbedrijf) Joost Kleinhaarhuis (Mobiliteit)
afwezig met bericht	-
verslagdatum	14 april 2023
Pagina 1	

## **1. Opening en mededelingen.**

Algemeen / mededelingen: de drukte in Breda. Het wordt steeds drukker. Zowel het verkeer als de activiteiten (zoals evenementen). Het is een gegeven waarmee we te maken hebben in het hele centrum.

## **2. Parkeertelling doornemen (meegestuurd met vergaderverzoek)**

Er zijn op verzoek van de buurt extra parkeertellingen/ parkeerdrukmetingen uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn op 17 februari per mail toegezonden. De conclusie vanuit de gemeente is dat de parkeerdruk voor de gehele stationsbuurt niet te hoog is. Er zijn wel straten (vb. Emmastraat) waar de druk hoog is, maar binnen een acceptabele (loop)afstand<sup>1</sup> zijn altijd vrije plekken te vinden voor vergunninghouders.

Eerdere parkeeronderzoeken tonen een vergelijkbaar beeld.

Er blijft een verschil van inzicht over de definitie van 'probleem'.

Bewoners ervaren namelijk wél een probleem (op straatniveau), terwijl de gemeente anders oordeelt (op niveau van het gehele vergunningengebied)

## **3. Bespreken van jullie voorstellen / ideeën**

Onderstaande punten zijn op 28 februari 2023 per mail door de Wijkraad aangedragen met als doel de parkeerdruk te verlagen.

Per punt is de inhoudelijke reactie beschreven.

1. *Gezien de oorsprong van druk (Emmastraat/ Willemstraat/ Stationsplein) de vergunning tijden aanpassen naar 24 uur.*

Besproken reactie: onderzocht kan worden of de Parkeertijden opgerekt kunnen worden tot 01.00 uur. Vergelijkbaar met Schorsmolen - Fellenoord.

---

<sup>1</sup> Een 'acceptabele loopafstand' voor bewoners is in het centrum ongeveer 300 meter. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt in verschillende doelgroepen. Voor personen die minder dan 100 meter kunnen lopen geldt de 'regeling gehandicaptenparkeerkaart'

## verslag

20220403\_Verslag overleg Spoorbuurt (def)

pagina 2 van 3

Hiermee wordt in ieder geval grotendeels voorkomen dat mensen het laatste uurtje (21.00 – 22.00 uur) nog betalen en vervolgens de hele nacht blijven staan met hun auto.

- 2. Bedrijven (Emmastraat/Willemstraat/Stationsplein) verplichten om hun voertuig te parkeren op het terrein in de Spoorlaan. Het is natuurlijk van de zotte (om in carnavalstermen te blijven), dat 's morgens een rattrace gehouden wordt om auto's te parkeren en de hele dag te laten staan ten nadele van de bewoners. Dit verschijnsel speelt zich 's avonds ook af. Het begint te lijken op handdoekje leggen bij het zwembad.*

Besproken reactie: Er wordt gewerkt (ambtelijk) aan een voorstel\*\*\* om bedrijven maximaal te stimuleren gebruik te maken van eigen parkeerplaatsen. Het maximaal aantal vergunningen wordt dan in mindering gebracht op het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Vergunninghouders van bedrijven kunnen niet worden verplicht om op het voormalige P+R terrein te parkeren.

(\*\*zie:

<https://breda.raadsinformatie.nl/document/12615936/1/Rvs+12042023+Wijziging+Parkeerverordening+2022+incl+bijlage> )

- 3. Tarieven / tijden verhogen / verruimen.*

Besproken reactie: onder 'punt 1' hierboven is dit deels beantwoord. Hierbij kunnen we nog aanvullen dat het mogelijk is om een maximale parkeerduur (aanmeldduur?) te onderzoeken. Naast het oprekken van de parkeertijden naar 01.00 uur draagt dit mogelijk verder bij aan het 'ruimte maken' voor vergunninghouders.

- 4. Betere bewegwijzering naar Q-parks e.d.*

Besproken reactie: idee om in het begin Emmastraat bebording ('bezoekers parkeerterrein Spoorstraat →') toevoegen

- 5. Het aantal bedrijfsvergunningen te minimaliseren naar bv 1 of indien er parkeerruimte aanwezig is (bv achter kantoren), geen vergunningen verstrekken. Raar dat een bedrijf in het Emmagebouw met een eigen privé parking ook nog vergunningen kan aanvragen?*

Besproken reactie: Zie punt 2\_

- 6. Oplaadplekken toegankelijk maken voor vergunninghouders ipv voor alleen opladen?*

Besproken reactie: Bij een aantal plekken in de buurt is het gewoon mogelijk om te parkeren zonder 'te stekkeren'. Dit betreft de laadplekken zonder officieel verkeersbord/ verkeersbesluit.

#### **4. Verkeerssituatie oversteek Willemstraat- Valkenberg**

Toelichting gemeente: vanuit mobiliteit zijn in het verleden al diverse aanpassingen gedaan om de verkeersveiligheid te verbeteren. Desondanks blijft deze oversteek een grote zorg omdat er regelmatig (fiets)ongevallen plaatsvinden.

De gedachte nu (ambtelijk/ intern) is dat de fietser / fietsoversteek onvoldoende opvalt in het 'grote oversteek-vlak'. Door de zebra te versmallen komen de fietsoverstekten 'los' te liggen en ontstaat er voor de automobilist een 'gefaseerde(re) en mogelijk overzichtelijkere oversteek'. Deze gedachte wordt niet positief ontvangen door de bewoners. Men is (vooral) bang dat de voetganger hierdoor meer gevaar loopt.

Alain licht toe dat bij het ontwerp een variant was om het verkeer te 'knippen' t.h.v. de oversteek \*\*\*. De Spoorbuurt zou dan van beide kanten met twee 'lusjes' bereikbaar zijn.

Afgesproken is dat zodra er nieuws te melden is vanuit de gemeente over dit kruispunt / deze oversteek dat dit gedeeld wordt met de buurt / wijkraad.

*(\*\*\* Noot: voor zover ik (JK) kan terugvinden in de plannen voor het stationskwartier (vanaf "Structuurvisie Via Breda Spoorzone 2025" vastgesteld (Gemeente Breda, 2005) is dit 'knippen' nooit echt concreet geweest in de tekeningen. Alain geeft aan dat hij ook nog navraag zal doen.*

Aan de bewoners van dit huis

Breda, 07 September 2023

Beste buurtbewoner,

Zoals u weet neemt elektrisch rijden een enorme vlucht. De laatste jaren en maanden lijkt die groei alleen maar toe te nemen, doordat vrijwel alle automerken overschakelen naar plug-in hybride- of geheel elektrische aandrijving. Gezien de klimaatdoelstellingen waar autofabrikanten aan moeten voldoen verwachten we dan ook dat brandstof auto's binnen afzienbare tijd uit het straatbeeld zullen verdwijnen.

Al deze plug-in hybride en elektrische auto's moeten natuurlijk ook opgeladen kunnen worden. Dat kan op diverse plaatsen, zoals snelladers langs de snelweg, op werklocaties of op eigen terrein als mensen daarover beschikken. Omdat lang niet iedereen over een oplader op eigen terrein beschikt, is het ook belangrijk om de stad te voorzien van openbare laadpalen.

Doordat deze laadpalen in de openbare ruimte komen te staan heeft de gemeente Breda samen met ons, als Nederlandse marktpartij, een samenwerkingsovereenkomst gesloten voor het realiseren van deze laadpalen.

Ook in uw woonomgeving zijn er voornemens een openbare laadpaal te plaatsen. Om de kosten te reduceren en de realisatietijd te versnellen is er besloten om de laadpaal te plaatsen zonder verkeersbesluit. Dit betekent dat het een laadplek is waar ook brandstofauto's mogen staan. Vooral snog komt er geen verkeersbord te staan die het laden van een elektrisch voertuig markeert. Bij locaties waar het plaatsen zonder verkeersbord al gerealiseerd zijn zien we dat het gebruik goed verloopt. Wij verzoeken u en uw buurtgenoten dan ook rekening te houden met elkaar en om de laadplek zoveel mogelijk beschikbaar te houden voor het laden van elektrische voertuigen.

Op de achterzijde van dit formulier kunt u de beoogde locatie van de laadpaal inzien. Heeft u vragen of opmerkingen? Dan kunt u contact opnemen via [contact@opcharge.com](mailto:contact@opcharge.com). U heeft 3 weken de tijd om te reageren. Vermeld in uw mail de referentiecode van deze brief.

Mede namens de gemeente Breda,

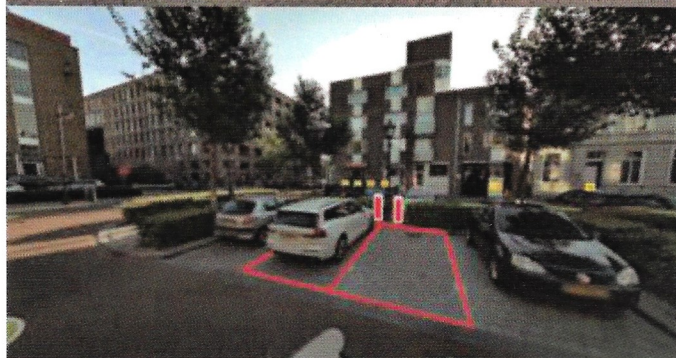
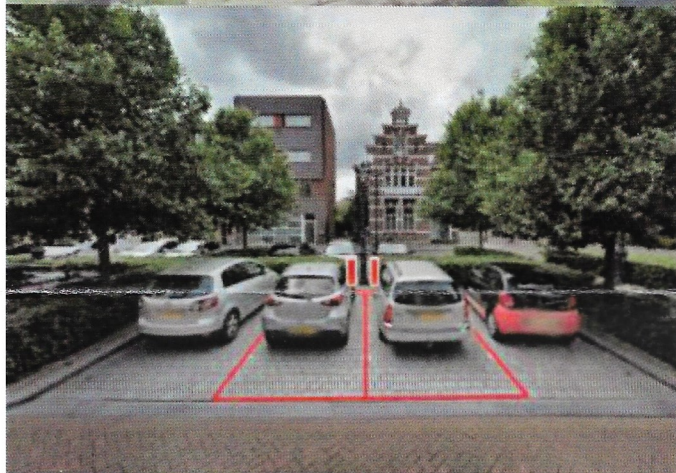
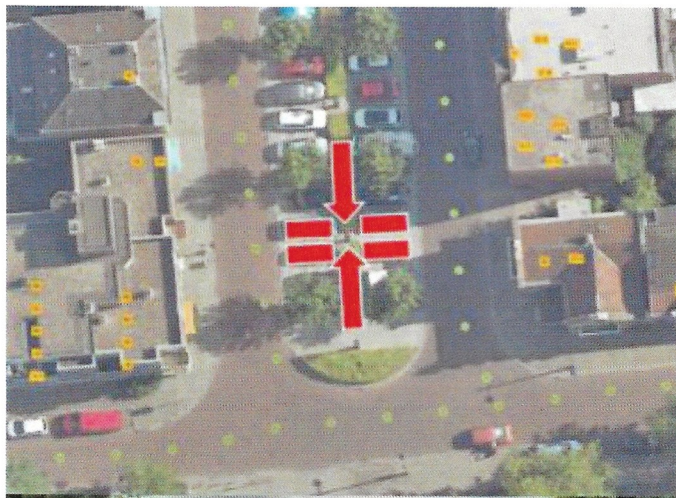
Met vriendelijke groet,

Freddy van Nispen  
*Managing partner*

Referentiecode: **OPC-RP-23-1401**

Locatie Specificatie De foto hieronder geeft de gewenste plek aan voor de laadpaal weergegeven in boven- en zijaanzicht.

Situatieschets van de locatie in de plattegrond: **ter hoogte van Emmastraat 26**



#### Disclaimer

In overeenstemming met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) informeren wij u hierbij over het verwerken van persoonsgegevens in relatie tot deze brief. De reactie die u per email verstrekt, inclusief de daarin opgenomen persoonsgegevens, wordt enkel gedeeld met de betreffende gemeente. Indien u vragen heeft over de verwerking van uw persoonsgegevens of als u uw recht op toegang, rectificatie, verwijdering of bezwaar wilt uitoefenen, kunt u contact met ons opnemen via onderstaande contactgegevens