

Gemeente Bergeijk - Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2019-2022

De raad der gemeente Bergeijk;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 23 oktober 2018;

gezien het advies van de commissie GZ d.d. 06 november 2018.

besluit vast te stellen de:

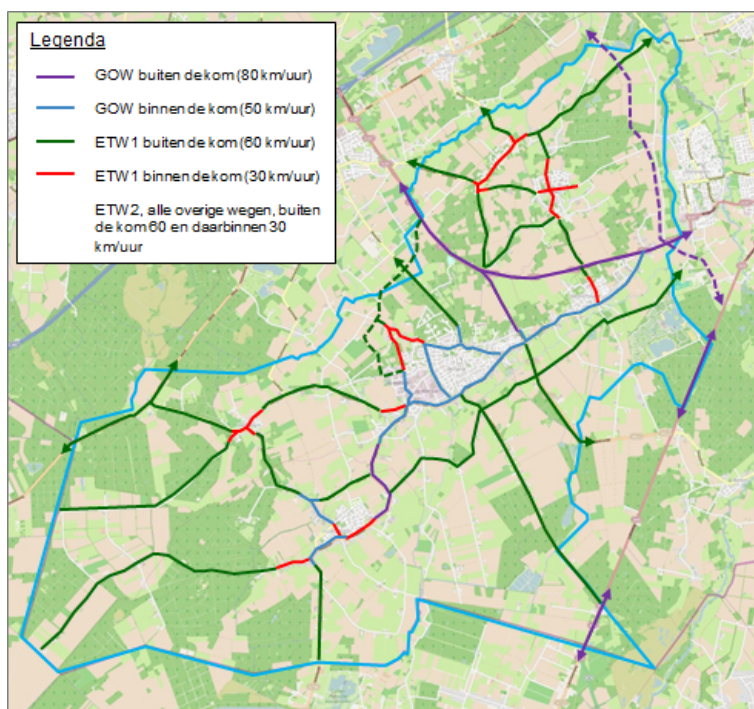
Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2019-2022

Van visie tot ambitie

Mobiliteit is een verbindende factor, die vele andere beleidsvelden raakt. Een goede mobiliteit draagt bij aan een goede economie als het gaat om werkgelegenheid en vrijetijdsbesteding. Daarnaast draagt mobiliteit bij aan een goede leefomgeving, zorgt het ervoor dat mensen langer mobiel kunnen blijven en heeft het effect op de vitaliteit van mensen. Een verbindend vervoersmiddel wat daar bij hoort is de fiets. De ambitie is om mensen meer op de fiets te krijgen en minder met de auto te laten gaan. Uiteraard is de fiets niet de enige vervoersvorm die zorgt voor een goede mobiliteit. Met name de combi tussen de verschillende modaliteiten (auto, fiets, openbaar vervoer en andere slimme mobiliteitssystemen) zorgen voor een goede mobiliteit en een afwisseling aan keuze mogelijkheden voor de burger om zich te verplaatsen. Deze ambitie wordt breed gedragen niet alleen binnen de gemeente Bergeijk maar ook binnen de gehele Metropoolregio Eindhoven (MRE). Deze ambitie heeft zijn beslag gekregen in de Bereikbaarheidsagenda "Brainport Duurzaam Slim Verbonden, mobiel door slimme keuzes!". Een goede mobiliteit houdt niet op bij de gemeentegrens en is zelfs Metropoolregio overstijgend. Het is daarom ook van belang om waar nodig over de grenzen te kijken.

Wegcategorisering

Een goede wegcategoryering draagt bij aan den goede leefomgeving. De wegcategoryering is opgebouwd uit verschillende type wegen. Het doel is om het verkeer op de juiste wegen te krijgen en daarmee het verkeer ook rekening te laten houden met de omgeving waarin ze zich bevinden. De aanleg van de N69 en de Diepvelddenweg alsmede lokale ontwikkelingen zoals de Kattendans en Hof Noord hebben invloed op de verkeerstromen binnen de gemeente Bergeijk. Er is een gedegen onderzoek nodig naar de invloed op de verkeersstromen en de gevolgen voor de wegcategoryering binnen onze gemeente. Hierbij gaat het bijvoorbeeld over de Mr. Pankenstraat, Eerselsedijk, Sparrendreef, van Beverwijkstraat, Nieuwstraat, Churchilllaan en Kennedylaan. Waar mogelijk wordt in combinatie met projecten gekeken of de wegcategoryering een aanpassing behoeft. De wegcategoryering is daarmee dynamisch. Een voorbeeld van een aanpassing van de wegcategoryering op basis van een project is de aanpassing van de kruising "de Rijten" in Luyksgestel. Deze aanpassing wordt in deze actualisatie meegenomen. De inrichting van wegen en verdere vervolmaking van onze wegcategoryering wordt door middel van werk-met-werk uitgevoerd.



Wegcategorisering gemeente Bergeijk, wensbeeld

Fietsen in Bergeijk

Door middel van directe, veilige en comfortabele fietsverbindingen voor alle doelgroepen kan het fietsgebruik met name op korte en middel lange afstand bevorderd worden. Daarmee wordt een goed alternatief geboden voor het autogebruik.

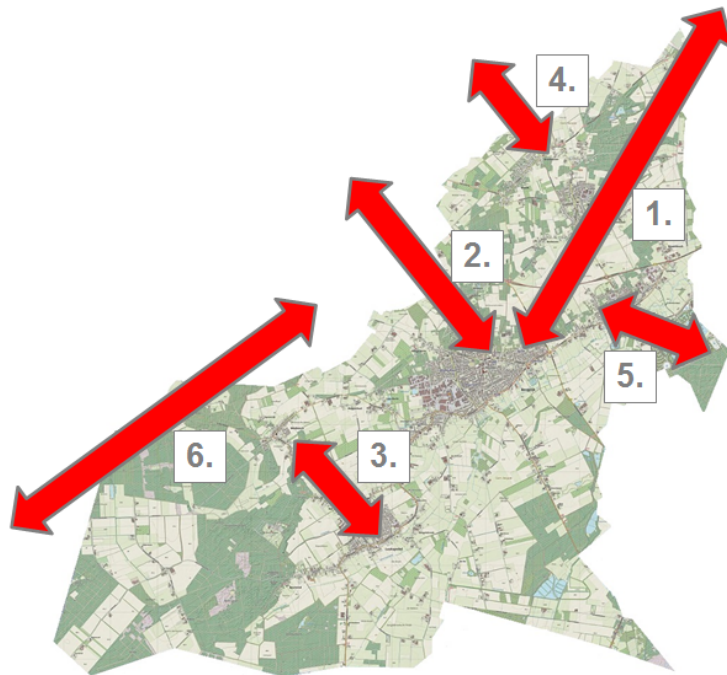
Als het gaat om de fietsambitie staan een aantal thema's centraal:

- Schoolroutes
- Woon-werk routes
- Toeristische fietsverbindingen

We zorgen voor veilige schoolroutes naar de onderwijslocaties in en rondom onze gemeente. Daarnaast zorgen we voor goede woon-werk verbindingen naar het stedelijk gebied en naar de grote industrieterreinen zoals de Schaapsloop en het Kempisch BedrijvenPark. Toerisme is belangrijk voor de gemeente Bergeijk. Als fietsvriendelijke gemeente zorgen we voor veilige fietsverbindingen. Gemeente Bergeijk heeft een hoge ambitie op het gebied van fietsen. We streven naar het realiseren van een snelle comfortabele fietsverbinding van Bergeijk naar het stedelijke gebied. We streven naar goede verbindingen van kern tot kern en naar goede verbindingen met onze buurgemeenten. Daarnaast zijn een aantal fietsverbindingen in het kader van de Gebiedsimpuls maatregelen van de N69 in voorbereiding, en is de realisatie gestart van het Ploegpad en de Bisschop Rythoviusdreef.

De fietsambitie is te omvatten in een zestal opgaven (missing links).

1. Fietsverbinding Bergeijk – Stedelijk gebied.
2. Fietsverbinding Eersel – Bergeijk.
3. Fietsverbinding Luyksgestel – Weebosch.
4. Fietsverbinding Walik – Steensel.
5. Fietsverbinding Kempervennen.
6. Fietsverbinding Witrijt.



Opgaves fietsambitie

Per opgave moet bezien worden wat de meest logische locatie is voor de te realiseren fietsverbinding. Aan de hand van een studie kan het effect/gebruik van de verbinding in beeld worden gebracht. Hierbij valt te denken aan realisering van een vrijliggend fietspad langs de bestaande weg, maar ook aan een vrijliggende fietsverbinding door het vrije veld. Een belangenafweging in de studie zal bepalen wat de beste ligging, uitvoering en prioriteit van een fietsverbinding is. Hierbij wordt gekeken naar de politieke wens, beleving bij de burgers, intensiteiten en de potentie van de fietsverbinding.

We zetten in op brede comfortabele fietspaden, wanneer we als gemeente groot onderhoud plegen aan bestaande fietspaden en fietsvoorzieningen. Daarmee zorgen we ervoor dat de fietspaden fietsvriendelijk zijn voor grotere groepen fietsers en de opkomende e-bikes.

De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van de Programmabegroting 2018-2021 onder "NB22 Fietsambitie Bergeijk" jaarlijks geld beschikbaar gesteld om de kwaliteit van fietsen in de gemeente Bergeijk te verbeteren. Waar mogelijk wordt dit geld ingezet om gelijktijdig met groot onderhoud fietspaden te verbreden. Mocht het onderhoudsbudget in combinatie met de extra middelen niet toereikend zijn, dan zal middels de jaarlijkse begrotingscyclus de raad verzocht worden om middelen beschikbaar te stellen om projecten en opgaven in het kader van fietsen te realiseren.

Verkeersveiligheid en gedrag

Als gemeente zijn we verantwoordelijk voor het "duurzaam veilig" inrichten van onze wegen. Met een veilige inrichting van de weg trachten we als gemeente veilig verkeersgedrag te bewerkstelligen. Uiteraard kunnen we dat als gemeente niet alleen. Wel kunnen we als gemeente de wegen conform "duurzaam veilig" inrichten. Daarnaast kunnen we communiceren over veilig verkeersgedrag en onderhouden we contacten met politie voor wat betreft handhaven. We hebben dus voor een deel invloed op het gedrag van mensen. De weggebruiker zelf heeft natuurlijk ook voor een groot deel invloed op verkeersveiligheid. Weggebruikers dienen zelf te zorgen voor veilig verkeersgedrag. Bewustwording speelt hierbij een belangrijke rol. Weggebruikers moeten bewust zijn van de gevolgen van hun verkeersgedrag op de omgeving. Als gemeente kunnen we door middel van matrixborden en handhaving invloed uitoefenen op ongewenst gedrag zoals bijvoorbeeld hardrijden en parkeren. In overleg met de regionale politie worden jaarlijks de handhavingslocaties bepaald in de gemeente Bergeijk. Het uitgangspunt hierbij is de handhaving op wegen waar ongevallen en een te hoge snelheid met elkaar te maken hebben.

Als gemeente doen we nog meer aan verkeersveiligheid en gedrag. We stimuleren basisscholen om deel te nemen aan het Brabants Veiligheidslabel (BVL). Een keurmerk wat door de Provincie Noord-Brabant in het leven is geroepen. Het doel van BVL is om verkeerseducatie op scholen te stimuleren en naar een hoger niveau te tillen. Als gemeente stellen we jaarlijks subsidie beschikbaar voor de scholen met het BVL-label aangezien we het belangrijk vinden dat verkeersveiligheid een onderdeel uit maakt van het schoolbeleid.



Brabants VerkeersveiligheidsLabel

BVL: verkeer op basisscholen

Provincie Noord-Brabant

In maart 2017 hebben we in combinatie met alle scholen, Veilig Verkeer Nederland en Iv-Infra een start gemaakt met het project "Veilige en uniforme schoolomgevingen". Het doel van dit project betrof het vaststellen van knelpunten en maatregelen voor de schoolomgevingen en het komen tot een uniforme uitstraling voor de schoolomgevingen. Daarnaast zijn de scholen samen met Veilig Verkeer Nederland aan de slag gegaan om met de kinderen te kijken naar de inrichting en het gewenste gedrag in de schoolomgeving.



Het uitgangspunt bij het project is in lijn met de ambitie die we nastreven op het gebied van verkeersveiligheid en gedrag, een gezamenlijke aanpak en verantwoordelijkheid tussen gemeente, stakeholders en doelgroepen. Medio 2018 zijn alle schoolzones conform een uniforme uitstraling gerealiseerd.

Verder zetten we in op verkeerseducatie binnen verschillende doelgroepen. We trachten met gedrag gerelateerde acties tijdens evenementen aandacht te vragen voor gedrag in het verkeer. Hierbij kan het onder andere gaan over de invloed van drank en drugs in het verkeer. Daarnaast organiseren we met onze stakeholders ook trainingen voor doelgroepen om verkeersregels en wetgeving beter onder de aandacht te brengen. Hierbij kun je bijvoorbeeld denken aan fietstrainingen voor de E-bike. We hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid om te zorgen voor een verkeersveilige omgeving.

Mobiliteit in regio en provincie

Met de 21 gemeenten van de MRE werken we samen op het gebied van mobiliteit en innovatie. In het bestuurlijk overleg "Poho Mobiliteit en Innovatie" worden hier op regionaal niveau keuzes en afspraken over gemaakt. In dit overleg hebben alle 21 wethouders van de MRE gemeenten zitting.



In het ambtelijk vooroverleg “TOVER”, wordt het bestuurlijk overleg voorbereid en wordt ambtelijk samengewerkt. Belangrijke onderwerpen die op regionaal niveau worden afgestemd zijn onder andere, verkeersveiligheid, verkeersmodel (BBMA, Brabant Brede Model Aanpak), ongevalsgegevens, logistiek, regionale fietsverbindingen en de Bereikbaarheidsagenda.

Binnen de Bereikbaarheidsagenda werkt de regio samen, maar vooral ook binnen de subregio's. De gemeente Bergeijk maakt samen met de gemeenten Bladel, Eersel en Reusel – de Mierden deel uit van subregio de Kempen. Daarnaast is Bergeijk in de regio Zuid agendalid, waar het samenwerkt met de gemeenten Cranendonck, Heeze-Leende, Valkenswaard en Waalre.

In de Bereikbaarheidsagenda wordt voor de regio de gezamenlijke ambitie uit ambitie uitgesproken om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren door onder andere infrastructurele maatregelen, Smart Mobility en slimme mobiliteitsoplossingen. De Bereikbaarheidsagenda is voor de komende jaren de uitvoeringsagenda voor de regio.

Voor de Kempengemeenten is ten behoeve van de uitvoering van deze agenda de website www.mobiliteitindekempen.nl in het leven geroepen. Via deze website wordt de gezamenlijke ambitie en visie uitgedragen en wordt informatie verschaft over alle projecten die in de Kempen spelen.

De Provincie Noord-Brabant streeft naar nul verkeersdoden in haar provincie. Gemeente Bergeijk onderschrijft deze ambitie. Door de Provincie worden campagnes opgezet om aandacht te vragen voor verkeersveiligheid. Gemeenten vullen dit met gemeentelijke acties aan en dragen, net als de provincie, de ambitie van “Nul verkeersdoden Brabant” uit. De afgelopen jaren hebben de volgende thema's aandacht gekregen:

- 2016: Alertheid
- 2017: Clean in het verkeer
- 2018: Snelheid



Voor het komende jaar staat zichtbaarheid en alertheid als thema gepland. Samenwerken op regionaal en provinciaal niveau draagt bij aan de gezamenlijke verantwoordelijkheid die we nastreven.

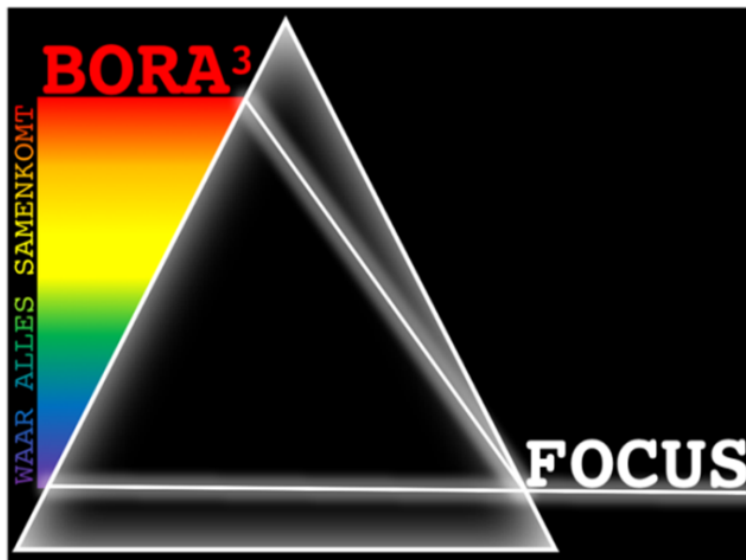
Mobiliteit in relatie tot onderhoud

We spreken met de Gemeentelijke Visie Mobiliteit ambities uit ten aanzien van fietsen, wegcategorisering en verkeersveiligheid. Het streven hierbij is om zoveel mogelijk werk-met-werk te maken of projecten met elkaar te verbinden, voor zover het gaat om de infrastructurele maatregelen. Een koppeling met onze beheerprogramma's is hierbij noodzakelijk. Het GVM zal gekoppeld worden aan BORA III wat in 2019 wordt opgesteld. De ambities op het gebied van mobiliteit, fietsen in de gemeente en daar buiten en de wegcategorisering worden als input meegenomen bij het opstellen van BORA III. Focus wordt het nieuwe themawoord in BORA III. "Fietsen en fietspaden" zullen een belangrijk onderdeel worden van het nieuwe beheer programma voor de komende jaren.

BORA III gaat uit van een wijk- en clustergericht werk en thema overstijgend denken. Er wordt verder gekeken dan alleen het thema wegen of groen.

De koppeling met het onderhoudsprogramma geeft daarnaast invulling aan de wens van de gemeenteraad om meer aandacht te schenken aan de kwaliteit van fietspaden en fietsverbindingen. Het uitgangspunt zal zijn om waar mogelijk gelijktijdig met het onderhoud de fietspaden te verbeteren en daarmee ook het fietscomfort te verhogen. Onderhoudsgelden vanuit BORA III zullen niet voldoende zijn om de verbreding van de fietspaden te financieren. Er zal in deze gevallen gezocht worden naar alternatieve middelen.

Waar mogelijk kan BORA III ook ingezet worden om voetpaden en voetgangersverbindingen te verbeteren. Op deze manier kun je er voor zorgen dat de vitaliteit en bewegingsvrijheid van met name ouderen bevorderd wordt waardoor zijn langer zelfstandig kunnen blijven wonen.



Mobiliteit in relatie tot duurzaamheid en vitaliteit

In de Bereikbaarheidsagenda, onder het Bereikbaarheidsakkoord zijn de volgende projecten als regiobrede projecten opgenomen:

003 Smart Roads

007 Slimmer Fietsen

We spreken de ambitie uit om met duurzaamheidsmaatregelen en slimme technieken meer kwaliteit toe te brengen aan onze infrastructuur. Daarnaast verstaan we onder duurzaamheid het beperken van de overlast voor belanghebbenden en aanwonenden. In het kader van duurzaamheid en slimme technieken wordt waar mogelijk gezocht naar alternatieve financieringsbronnen.

Het stimuleren van elektrisch rijden draagt ook bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen die we als gemeente hebben. Om elektrisch laden te promoten en om laadvoorzieningen te kunnen realiseren is een visie met daarbij behorend beleid opgesteld voor elektrische laadinfrastructuur.

Duurzaamheid omvat ook op een duurzame manier omgaan met de burgers. Het stimuleren dat ze langer mobiel en vitaal kunnen blijven en langer zelfstandig kunnen blijven wonen betekent dat we moeten zorgen voor veilige en comfortabele fiets- en voetgangersvoorzieningen.

Meer fietsen bevordert de gezondheid en vitaliteit. Daarnaast vermindert het de schadelijke gevolgen die het autobedrijf met zich meebrengt.

Burgerparticipatie speelt bij duurzaamheid en vitaliteit ook een belangrijke rol. Burgers betrekken bij hun eigen woonomgeving houdt hen tevreden en betrokken.

Samenvattend

Wegcategorisering

We onderzoeken wat de gevolgen zijn van de diverse ontwikkelingen (N69, Diepvelde, Kattendans, Hof Noord) op onze wegenstructuur. Uit het onderzoek zal blijken wat de gewenste wegcategorisering is voor de gemeente Bergeijk. De wegcategorisering is dynamisch en kan per ontwikkeling of bij meer gecombineerde ontwikkelingen worden bezien. Wijzigingen in de wegcategorisering worden aan de gemeenteraad voorgelegd.

Fietsen in Bergeijk

De ambitie voor wat betreft fietsen is hoog, bij groot onderhoudswerkzaamheden streven we naar verbreding van de fietsvoorzieningen en verbetering van het comfort. Bij nieuwe fietsverbindingen streven we naar brede comfortabele fietsverbindingen voor grotere groepen fietsers die rekening houden met de opkomst van e-bikes.

De ambitie voor fietsen is te omvatten in een zestal opgaven.

1. Fietsverbinding Bergeijk – Stedelijk gebied.
2. Fietsverbinding Eersel – Bergeijk.
3. Fietsverbinding Luyksgestel – Weebosch.
4. Fietsverbinding Walik – Steensel.
5. Fietsverbinding Kempervennen.
6. Fietsverbinding Witrijt.

Per opgave moet worden bezien wat de meest logische locatie is voor de te realiseren fietsverbinding. Inzet is zoveel mogelijk werk-met-werk maken, waar geen onderhoudsgelden kunnen worden ingezet of de gelden vanuit onderhoud ontoereikend zijn worden aanvullende middelen gevraagd aan de raad.

Verkeersveiligheid en gedrag

Verkeersveiligheid staat hoog op de politieke agenda en vergt de komende jaren aandacht. In het kader van de verkeersveiligheid treden we op de voorgrond als het gaat om gedragsmaatregelen en informatie over veiligheid en te hard rijden in de gemeente. Tijdens evenementen schenken we aandacht aan verkeersveiligheid en verkeersgedrag. We communiceren over verkeersveiligheid en blijven hier aandacht op vestigen. We ondersteunen de provinciale campagne “Nul verkeersdoden Brabant”. Gedragsverandering is van de lange adem en herhaling. Verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Als gemeente trachten we een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid en waar nodig de juiste partijen met elkaar in verbinding te brengen om zo de verkeersveiligheid te vergroten.

Samenwerking

We werken op het gebied van mobiliteit waar mogelijk samen. We participeren en werken samen met de MRE gemeenten en met de provincie Noord Brabant. We werken samen met de Kempengemeenten als het gaat om de uitvoering van de Bereikbaarheidsagenda en zijn agenda lid bij de subregio Zuid.

Koppeling met BORA III

We koppelen de Gemeentelijke Visie Mobiliteit aan het beheersplan BORA III, Focus. Op deze manier optimaliseren we het werk-met-werk maken en maken we mobiliteit een onderdeel van het onderhoud binnen onze gemeente.

Duurzaamheid en Vitaliteit

Waar mogelijk dragen we bij aan de duurzaamheid binnen onze gemeente en de regio. Mobiliteit kan bijdragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente. Daarnaast trachten we met een goede mobiliteit onze burgers vitaal te houden en willen we met een goed leefklimaat, goede comfortabele fiets- en voetgangersvoorzieningen onze burgers langer zelfstandig te laten wonen.

Naast de visie en ambitie maken de volgende onderwerpen onderdeel uit van de Gemeentelijke Visie Mobiliteit:

- a. Module beleidskader.
- b. Factsheets wegcategorisering, fietsen en verkeersveiligheid
- c. Projectenkaart.
- d. Module parkeren.

A. Module Beleidskader

Met het vaststellen van de “Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2015-2018” op 24 september 2015 heeft de gemeenteraad ingezet op de landelijke trend naar een meer mensgerichte aanpak op verkeer. Daarnaast heeft de raad ook de wegcategorisering geactualiseerd en de fietsambitie bijgesteld. Tijdens de begrotingsbehandeling van de begroting 2018-2021 heeft de raad de wens uitgesproken meer aandacht te willen voor fietsverbindingen en de kwaliteit van fietspaden. Daarnaast biedt de actualisatie van BORA II naar BORA III extra mogelijkheden om fietsen en de kwaliteit van fietsverbindingen hoger op de agenda's te krijgen. Naast de lokale agenda's staat verkeer en mobiliteit op landelijk, provinciaal en regionaal niveau. In de Module beleidskader worden de van landelijk tot lokaal niveau de ambities en opgaven benoemd en worden de kaders gesteld voor de modules in de Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2019-2022.

Landelijk beleidskader

Op landelijk gebied is de trend ingezet om een goede modal shift te realiseren waarbij er voldoende keuze vrijheid in vervoerssystemen is voor burgers om zich te verplaatsen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt deze ambitie onderschreven.



Fiets

Bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur draagt de gemeente (mede) verantwoordelijkheid voor het in stand houden en verbeteren van routes voor fietsverkeer. Onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Parkeervoorzieningen voor fietsers maken daar onderdeel van uit. De Modelaanpak Veilig Fietsen geeft aanbevelingen hoe de situatie voor fietsers moet worden verbeterd.

Verkeersveiligheid op de weg

Het nationale doel is om permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Het nationale doel is:

- Een reductie van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 per jaar in 2020.
- Een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 per jaar in 2020.
- Behoud van een plaats in de top vier van de Europese Unie van de meest verkeersveilige landen.
- De registratie van verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden blijft op een voldoende niveau gehandhaafd.

De decentrale overheden werken deze doelen uit in eigen beleid met maatregelpakketten. Handhaving maakt daar onderdeel van uit, waarbij regionale plannen en afstemming van belang zijn. Wegbeheerders brengen bij nieuwe aanleg en in het kader van beheer en onderhoud essentiële herkenbaarheidskenmerken aan op alle wegen.

Openbaar vervoer

De verschillende decentrale overheden (provincie, regio en gemeente) dragen samen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer.

Transport van gevaarlijke stoffen

Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zowel het Rijk als de provincies en gemeenten nemen externe veiligheid op in de beheerplannen voor infrastructuur. Op gebiedsniveau benoemen decentrale overheden, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen in aansluiting op het nationale basisnet.

Provinciaal beleidskader

De provincie Noord-Brabant wil de burger betrouwbare reistijd van deur tot deur bieden. De reiziger staat centraal. Dat vraagt om afstemming tussen de netwerken van auto, fiets, spoor en waterwegen. Auto en fiets zijn de belangrijkste vervoersmiddelen. Fietsverbindingen voor scholieren dienen veilig en direct te zijn en zijn onderdeel van een fietsroutenetwerk. Bereikbaarheid voor de auto en agrarisch

goederenvervoer zijn nodig, maar afgestemd op de natuur landschapswaarden van het gebied. Het openbaar vervoer vervult een maatschappelijke vangnetfunctie.

PVVP 2006

De provincie heeft in het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP, 2006) een aantal uitgangspunten opgenomen. De volgende zijn relevant voor de gemeente Bergeijk:

- Goede verkeerskundige afstemming met de regio.
- Goede afstemming ruimtelijke ontwikkelingen om mobiliteitsproblemen in de toekomst te voorkomen.
- Kwaliteit van bereikbaarheid wordt gedifferentieerd aangepakt op basis van gebiedsprofielen. Dit betekent dat de beleidsmatige aandacht voor auto én fiets onderling gelijk is, maar dat de aandacht voor goederenvervoer en openbaar vervoer minder is.
- Uitgangspunt is van-deur-tot-deur-benadering. Regio's pakken de regionale probleemclusters eerst op.
- Fietsgebruik op afstanden tot 7,5 km wordt gestimuleerd. De positie van de fiets wordt versterkt met een hoofdrouthenetwerk, gericht op de belangrijkste voorzieningen en werkgebieden.
- Barrièrevorming voor voetgangers en fietsers moet voorkomen worden bij nieuwe infrastructuur en oversteekbaarheid, waar nodig, verbeterd.
- De provincie maakt met wegbeheerders afspraken over het Duurzaam Veilig inrichten van wegen. Wegbeheerders worden gestimuleerd tot veiliger verkeersgedrag.
- Sociale onveiligheid mag geen beperking zijn voor verplaatsingen per fiets, openbaar vervoer of te voet. De openbare ruimte wordt sociaal veilig ingericht.

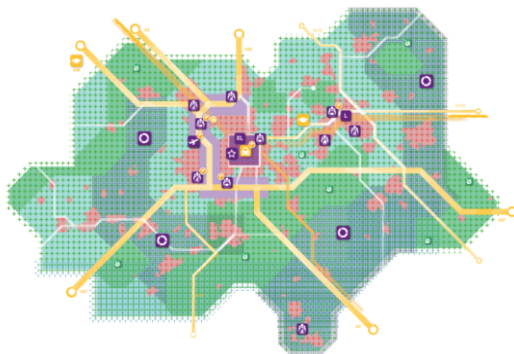
Nul verkeersdoden Brabant

De provincie maakt zich hard voor "Nul verkeersdoden Brabant", de insteek van dit project is door middel van onder meer campagnes en verkeersveiligheidsacties verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen bij alle Brabanders. "Het programma Nul" verkeersdoden Brabant loopt tot en met 2019. Jaarlijks staat één thema centraal waarop wordt ingezet. Doel van het project is te streven naar zo min mogelijk slachtoffers en ernstig gewonden in het verkeer op de Brabantse wegen. In 2018 stond snelheid centraal als thema en voor 2019 gaat het om zichtbaarheid. Vanaf 2020 en verder wordt bezien of het Brabantse Nul Verkeersdoden project aangehaakt kan worden op landelijke projecten in relatie tot het terugbrengen van verkeersslachtoffers en ernstig gewonden.



Ontwikkeldagen Zuidoost Brabant

De provincie wil de afstemming tussen onder meer de thema's ruimte en mobiliteit en innovatie versterken. In dat kader heeft de provincie jaarlijks 2 ontwikkeldagen in het leven geroepen om op bestuurlijk niveau afspraken te maken over projecten die beide thema's overstijgen/verbinden met elkaar. Door de komst van de ontwikkeldagen wordt op regionaal niveau betere afstemming gezocht en meer integraliteit gezocht bij de aanpak van projecten. Naast de ontwikkeldagen, waarin bestuurlijke afstemming tussen gemeenten/regio en provincie plaatsvindt, hebben we nog onze regionale Strategie Ruimte die door alle gemeenteraden in de regio is vastgesteld. Het onderwerp "mobiliteit" is hierin één van de thema's. Ook in deze Strategie Ruimte worden verschillende thema's integraal bekeken. Zo ontstaat er een regionaal beeld waar we met de regio naar toe willen.



Bereikbaarheid Zuid-Nederland

In 2015 ontstond voor de provincie Noord-Brabant en Limburg de mogelijkheid om gezamenlijk tot een programma te komen ten behoeve van de bereikbaarheid van Zuid-Nederland. Gedurende het proces om tot dit programma te komen hebben de provincies Noord-Brabant en Limburg, 31 gemeenten en 29 marktpartijen, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties geparticipeerd.

Smartwayz.NL

In juni 2013 ondertekende minister Schultz van Haegen, samen met haar Duitse en Oostenrijkse collega's een "Memorandum of Understanding" om nieuwe technologie in te zetten op de corridor Rotterdam-Frankfurt-Wenen. Het gaat om intelligente transportsystemen (ITS) die de verkeersveiligheid vergroten en de doorstroming op de snelwegen verbeteren. Om deze ambitie naar de regio Zuid-Nederland te vertalen, heeft de minister, samen met stakeholders uit de regio, in 2015 een bidbook opgesteld. Met dit bidbook verwachtte alle betrokkenen te voldoen aan de oproep van de Tweede Kamer, om te komen tot gedragen plannen die de bereikbaarheid van Zuid-Nederland verbeteren. In het genoemde bidbook werd een gezamenlijke ambitie uitgesproken om het eerste deel van de "Slimste snelweg van Europa" op de A58/A67 tussen Breda en Venlo te realiseren. Binnen dit bidbook ontstond voor de regio Zuidoost Brabant de opdracht om te komen tot een Bereikbaarheidsakkoord te komen. In dit akkoord zijn afspraken gemaakt aangaande de besteding van gereserveerde gelden voor de Ruit die bij het vervallen van de WGR+ status in 2015 naar de provincie zijn overgegaan.



Inmiddels is ten behoeve van het bidbook en de realisatie van de "Slimste snelweg van Europa" het communicatiekanaal Smartwayz.NL in het leven geroepen.

Regionaal beleidskader

In februari 2015 is gelijktijdig met de beëindiging van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven de Metropoolregio Eindhoven (MRE) van start gegaan. Dat betekent dat de WGR+ taken op onder andere het terrein van mobiliteit per 1 januari 2015 over zijn gegaan naar de provincie Noord-Brabant. De MRE is nu één van de 4 GGA (Gebiedsgerichte Aanpak) regio's van Noord Brabant. Partners in de MRE blijven samenwerken op de thema's wonen, mobiliteit & innovatie, economische strategie, strategie ruimte, arbeidsmarkt, bedrijven & detailhandel en energietransitie.

In de visie van de MRE is de regio is hoog technologisch, innovatief en duurzaam en genereert blijvend welvaart en welzijn voor zijn inwoners. Dit stelt ook eisen aan de bereikbaarheid van de regio. Om een excellente regio te zijn, is een goede bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer een voorwaarde. De negatieve aspecten van mobiliteit zoals geluid, lucht, ongevallen en files wil men minimaliseren. Bereikbaarheid wordt enerzijds bepaald door de aanwezigheid van de "harde" infrastructuur (wegen, fietspaden, water, spoor, luchthaven) en anderzijds door het "veilig" mobiliteitsgedrag en de mobiliteitsbehoefte van onze samenleving.

Bereikbaarheidsagenda, Brainport Duurzaam Slim Verbonden

Na de vaststelling in 2015 van het bidbook, heeft de werkplaats Mobiliteit en Innovatie de opdracht gekregen om tot een bereikbaarheidsakkoord te komen, om zo de € 55,75 mln. die de regio voor de Ruit had gereserveerd vast te stellen. In het Portefeuillehouders overleg (Poho) Mobiliteit en Innovatie vervolgens regio breed besloten om deze opdracht uit te breiden door voor de gehele regio een Bereikbaarheidsagenda op te stellen, met als onderdeel het Bereikbaarheidsakkoord voor 8 betrokken gemeenten om tot een oplossing te komen voor het vervallen van de Ruit.

Gemeente Bergeijk werkt in het kader van de Bereikbaarheidsagenda intensief samen binnen subregio's, De Kempen en Zuid. De Bereikbaarheidsagenda is op 23 juni 2016 door alle wethouders van de gemeenten van de GGA Brabant Zuidoost ondertekend. Hiermee is draagvlak uitgesproken om gezamenlijk de mobiliteit in onze regio te verbeteren. Accent ligt hierbij op duurzaamheid, slimme technieken (Smart Mobility), verbondenheid (multimodaal) en adaptiviteit (flexibiliteit in projecten en nieuwe ontwikkelingen). Op 22 december 2016 heeft ook de gemeenteraad ingestemd met de principes van de Bereikbaarheidsagenda en heeft de raad de intentie uitgesproken om de Bereikbaarheidsagenda uit te voeren. Voor de Kempengemeenten is ten behoeve van de samenwerking de website: www.mobiliteitindekempen.nl in het leven geroepen. Via deze website wordt de gezamenlijke ambitie en visie uitgedragen en wordt informatie verschaft over alle projecten die in de Kempen spelen.



Op 13 december 2017 is door alle 21 gemeenten van de MRE een intentieovereenkomst getekend waarbij de intentie wordt uitgesproken om binnen de begroting 2019-2028 cofinanciering aan te vragen voor generieke projecten (projecten die voor alle 21 gemeenten van toepassing zijn) en voor de financiering van het programmateam wat de Bereikbaarheidsagenda trekt. Met de ondertekening hebben de colleges de intentie uitgesproken aangaande de uitvoering van de Bereikbaarheidsagenda op basis van Governance, Financiering en Programmering.

In 2018 is de gemeenteraad verzocht om middels een bestemmingsreserve de gelden voor de generieke projecten te reserveren voor de jaren 2019-2028. Ook worden de gelden ter financiering van het programma team in de begroting opgenomen van 2019-2022.

Lokaal beleidskader

Op lokaal niveau worden alle landelijke, provinciale en regionale beleidskader waar nodig nader uitgewerkt en worden beleidskaders ter uitvoering gebracht.

Visie gemeente Bergeijk

De gemeenteraad van Bergeijk heeft op 27 juni 2017 na een intensief proces met inwoners, ondernemers, maatschappelijk middenveld, onderwijs en omliggende gemeenten, de bestuurlijke toekomstvisie vastgesteld. Samenvattend komt naar voren dat Bergeijk zich kenmerkt door een sterke sociale cohesie en bruisend verenigingsleven. Bergeijk is een krachtige gemeenschap die in staat is een bijdrage te leveren aan het realiseren van ambities en opgaven. In de toekomstvisie zijn de ambities, uitdagingen en opgaven opgenomen. Een aantal van deze ambities, uitdagingen en opgaven hebben invloed op het verkeersbeleid:

- Het behoud van de leefbaarheid in de kernen.
- Het zijn van een groene en duurzame gemeente.
- Het zijn van een zelfstandige gemeente.
- Het omgaan met regionale bestuurlijke ontwikkelingen.

Bovengenoemde ambities, uitdagingen en opgaven moeten hun beslag krijgen in het GVM 2019-2022.

Programmabegroting 2018-2021

In de Programmabegroting 2018-2021 spreekt de gemeenteraad ambities uit aangaande verschillende taakvelden. In taakveld 2 spreekt de raad haar ambitie uit over verkeer en vervoer. Het gaat hierbij onder andere over bestaand beleid als projecten in het kader van de N69. Daarnaast is er ook ruimte voor nieuw beleid, wat kan gaan over herinrichting van wegen, fietsen, schoolomgevingen, omvorming naar LED van de openbare verlichting.

Bij de vaststelling van de programmabegroting 2018-2021 heeft de gemeenteraad de wens bekrachtigd om meer prioriteit te geven aan fietspaden en de kwaliteit daar van. In de begroting is opgenomen het GVM en de fietsambitie die daarin is opgenomen wordt geactualiseerd. De ambities en opgaven van de Gemeentelijke Visie Mobiliteit worden gekoppeld aan BORA. Door de ambitie en de kwaliteit van fietspaden samen te benaderen kunnen keuzes worden gemaakt over prioritering van fietsprojecten, om zo te komen tot een realisatiestrategie voor de komende jaren.

B. Factsheets wegcategorisering, fietsambitie en verkeersveiligheid

Factsheet Wegcategorisering

Inleiding

In de Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2015-2018 is een gewenste categorisering van wegen opgenomen. De indeling vormt de basis voor de gewenste inrichting van de wegen. Wegen met een duidelijke verkeersfunctie zijn aangeduid als gebiedsontsluitingsweg (GOW). Op deze wegen staat een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer centraal. Alle overige wegen in de gemeente Bergeijk zijn erftoegangswegen (ETW). Op deze wegen is de doorstroming ondergeschikt aan de leefbaarheid. Een goede categorisering van wegen draagt bij aan een goede leefomgeving. Het doel is om het verkeer op de juiste wegen te krijgen en daarmee het verkeer rekening te laten houden met de omgeving waarin ze zich bevinden.

Infrastructuur in en rondom Bergeijk is flink in beweging. Door de aanleg van de N69 en de Diepveldenweg zullen de verkeersstromen in Bergeijk veranderen.

Categoriën van wegen



Gebiedsontsluitingsweg (GOW) buiten bebouwde kom (80 km/uur)



Gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen bebouwde kom (50 km/uur)



Erftoegangsweg Type 1 (ETW) buiten bebouwde kom (60 km/uur)



Erftoegangsweg Type 2 (ETW) buiten bebouwde kom (60 km/uur)

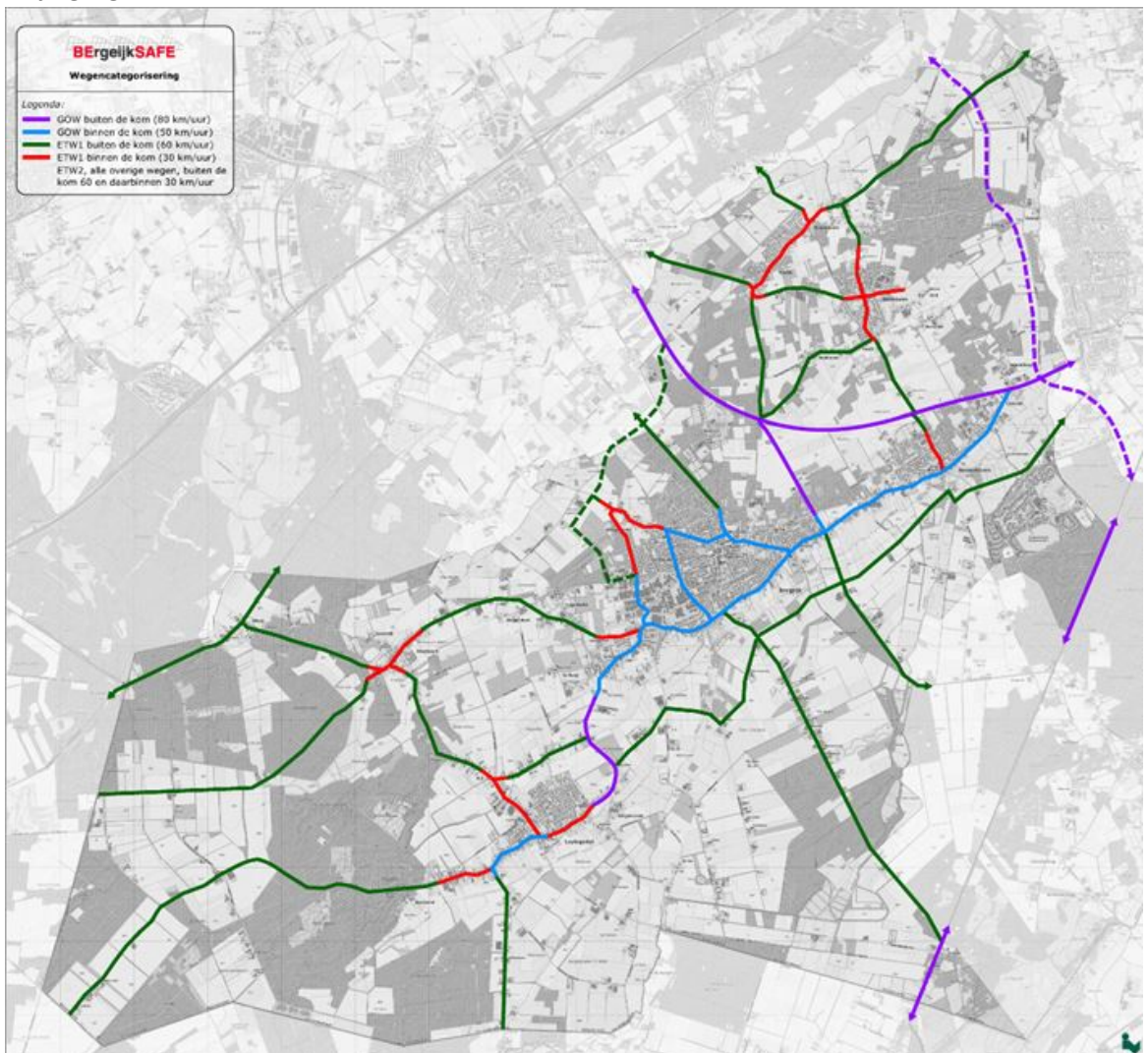


Erftoegangsweg Type 1 (ETW) buiten bebouwde kom (30 km/uur)

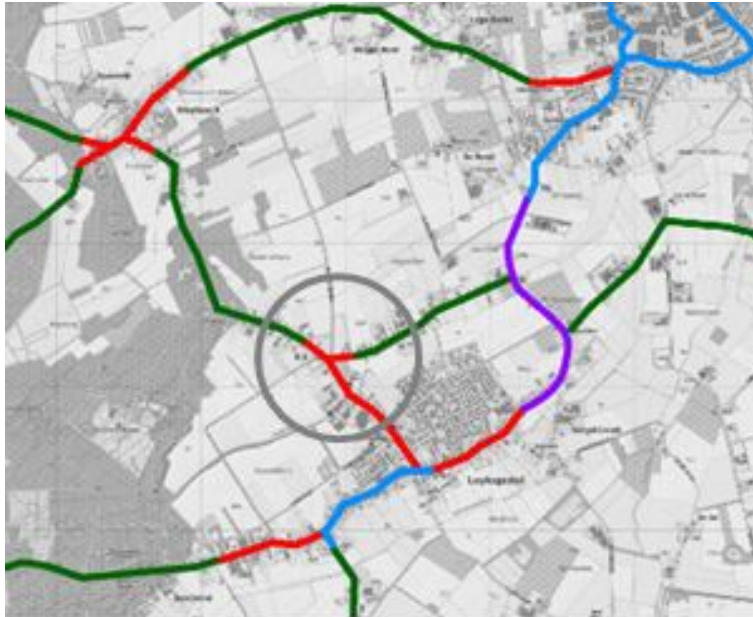


Erftoegangsweg Type 2 (ETW) binnen bebouwde kom (30 km/uur)

Wijzigingen



De gewenste categorisering uit de Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2015-2018 vormt het startpunt. Ten opzichte van deze categorisering is er één wijziging: de wegen Rijt en Hoge Rijt krijgen de functie van erftoegangsweg (binnen de bebouwde kom, 30 km/uur).



N69 en Diepenveldenweg



N69



Diepenveldenweg

Visie en ambitie

We onderzoeken wat de gevolgen zijn van de diverse ontwikkelingen (N69, Diepenveldenweg, Kattendans, Hof Noord) op onze wegenstructuur.

De wegcategorisering is dynamisch en kan per ontwikkeling of bij meer gecombineerde ontwikkelingen worden gezien.

Wijzigingen in wegcategorisering worden aan de gemeenteraad voorgelegd.

Onderzoek

Rondom de gemeente Bergeijk zijn diverse projecten die invloed hebben of gaan hebben op het gebruik van de wegen in onze gemeente. De veranderingen vragen mogelijk om een herziening van de gemeenste wegcategorie van een of meerdere wegen. Bij een wijziging van de gewenste wegcategorie vindt vervolgens een aanpassing van de kaart met de wegcategorisering plaats, na besluitvorming van de raad. De kaart is dynamisch.

Als gevolg van projecten als, aanleg Diepenveldenweg, aanleg N69, ontwikkelingen centrum Bergeijk (Kattendans en Hof noord) vindt onderzoek plaats naar de gewenste functie van wegen in de omgeving van deze projecten.

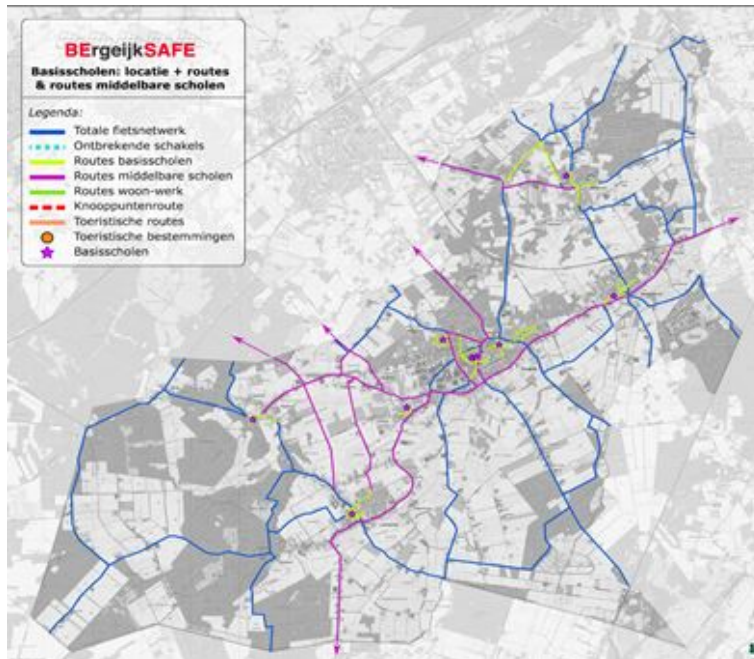
Factsheet fietsambitie

Inleiding

Gemeente Bergeijk heeft een hoge ambitie op het gebied van fietsen. We streven naar het realiseren van een snelle comfortabele fietsverbinding van Bergeijk naar het stedelijke gebied. We streven naar goede verbindingen van kern tot kern en naar goede verbindingen met onze buurgemeenten. Daarnaast zijn een aantal fietsverbindingen in het kader van de Gebiedsimpuls maatregelen van de N69 in voorbereiding, en is de realisatie gestart van het Ploegpad en de Bisschop Rythovius dreef.

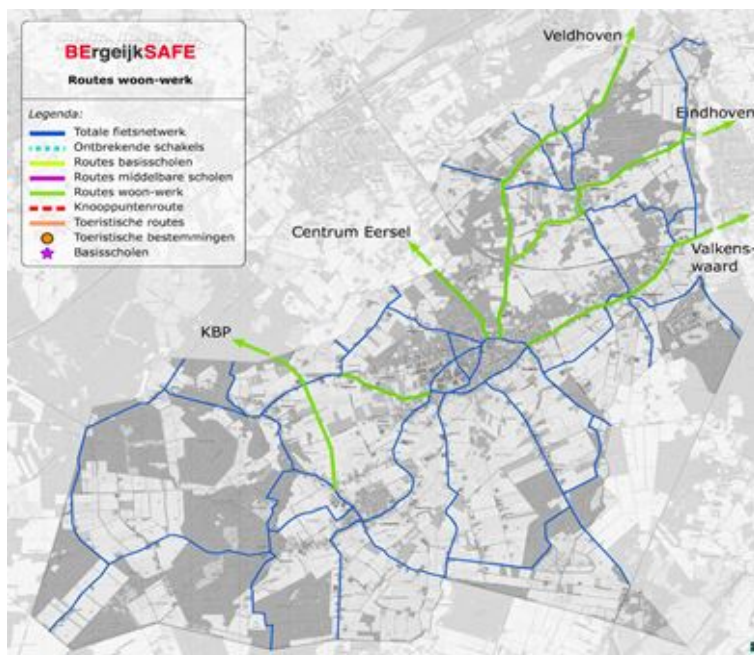
We zorgen voor veilige schoolroutes naar de onderwijslocaties in en rondom onze gemeente. Daarnaast zorgen we voor goede woon-werk verbindingen naar het stedelijk gebied en naar de grote industrieterreinen zoals de Schaapsloop en het Kempisch BedrijvenPark. Toerisme is belangrijk voor de gemeente Bergeijk. Als fietsvriendelijke gemeente zorgen we voor veilige fietsverbindingen.

Thema schoolroutes



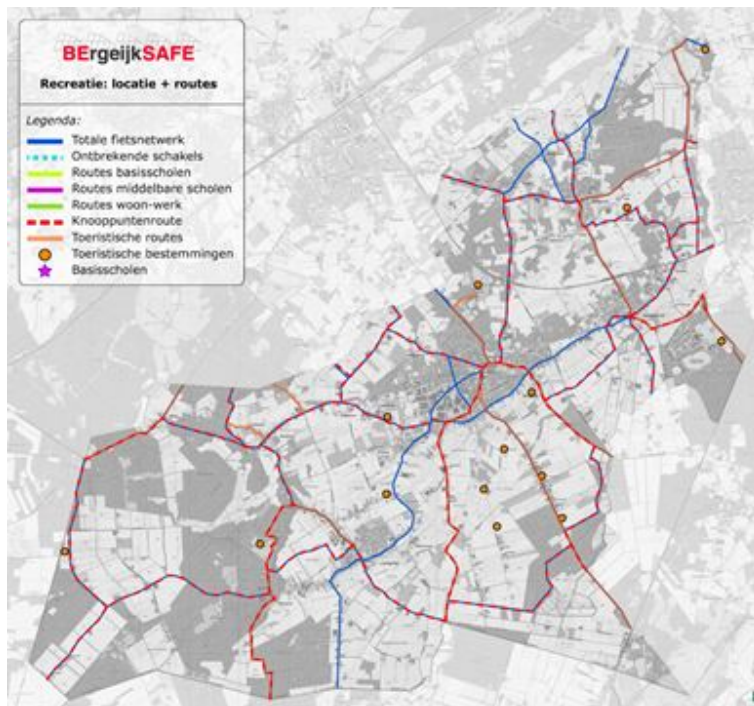
We zorgen ervoor dat de basisscholen en het middelbaar onderwijs vanuit onze kernen goed en veilig bereikbaar is per fiets. Fiersvoorzieningen op schoolroutes zijn comfortabel en veilig. Het complementeren van het netwerk voor schoolgaande jeugd heeft hoge prioriteit.

Thema woon-werk



Van de kernen naar het stedelijke gebied, maar ook van kern tot kern en richting de industriegebieden in de regio zijn veilige, directe en comfortabele fietsvoorzieningen aanwezig. De fiets wordt als goed alternatief gezien voor de auto, met betrekking tot verplaatsingen op korte en middellange afstand.

Thema recreatie



Om recreatie en toerisme een impuls te geven is een veilig fietsnetwerk met een landschappelijk hoogwaardige uitstraling nodig. De toeristische bestemmingen moeten goed en veilig bereikbaar zijn voor fietsers. De routes maken een beleving van de omgeving mogelijk.

Wensbeeld snelfietsverbinding



- Vrijliggend of solitair
- $\geq 3,0$ m bij eenrichtingsfietspad
- $\geq 4,0$ m bij tweerichtingsfietspad
- Op kruispunten voorrang
- Asfaltverharding
- Geen obstakels

Wensbeeld school / woon-werk



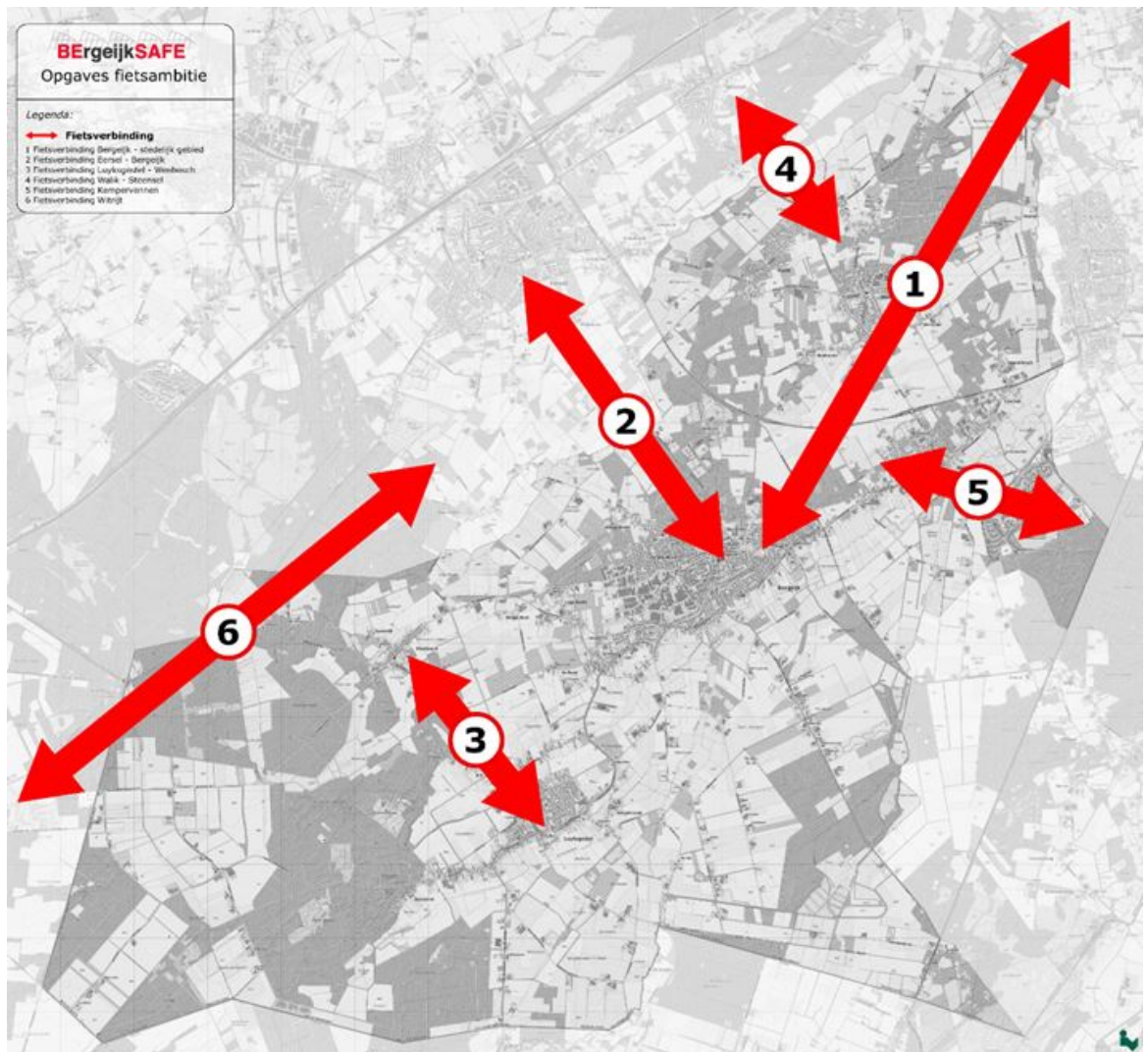
- Vrijliggend of solitair
- $2,0 \geq 3,0$ m bij eenrichtingsfietspad
- $2,5 \geq 4,0$ m bij tweerichtingenfietspad
- Op kruispunten voorrang
- Geen obstakels

Wensbeeld recreatief



- Solitair
- ≥ 2 m bij verhard
- $\geq 1,5$ m bij half of semi verhard
- Lage intensiteit autoverkeer
- Geen obstakels

Visie en ambitie



We hebben een hoge ambitie op het gebied van fietsen en zetten in op een zestal fietsverbindingen die we willen realiseren:

1. Fietsverbinding Bergeijk – Stedelijk gebied
2. Fietsverbinding Eersel – Bergeijk
3. Fietsverbinding Luykgestel – Weebosch
4. Fietsverbinding Walik – Steense
5. Fietsverbinding Kempervennen
6. Fietsverbinding Witrijt

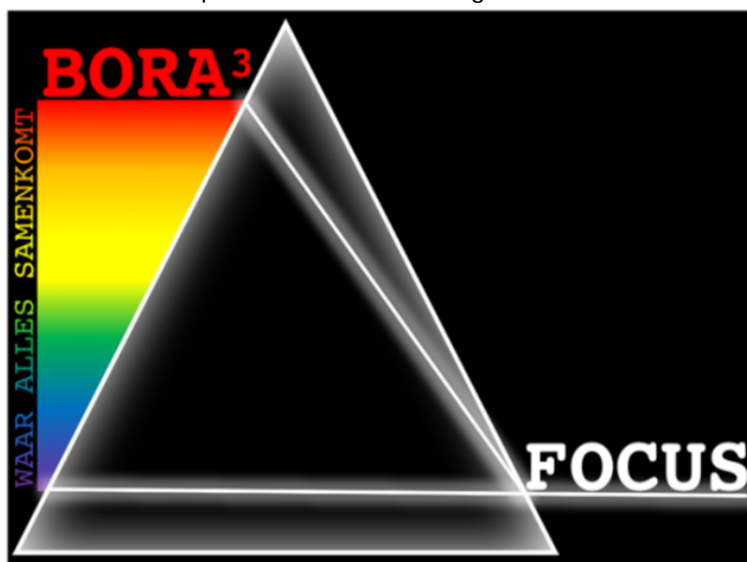
Aan de hand van studies wordt per fietsverbinding gezien wat de beste ligging en uitvoering is. Prioritering vindt plaats op basis van politieke wens, beleving bij burgers, intensiteiten en potentie van de fietsverbinding.

Bij groot onderhoudswerkzaamheden streven we naar verbreding van de fietsvoorzieningen en verbetering van het fietscomfort.



Kwaliteitsniveau

Door een koppeling te maken met BORA III wordt werk-met-werk maken extra bekrachtigd. We streven naar verbreding bij groot onderhoudsmaatregelen bij bestaande fietspaden. Daarnaast geeft de koppeling met BORA III ook invulling aan de wens van de gemeenteraad om meer aandacht te schenken aan de kwaliteit van fietspaden en fietsverbindingen.



Factsheet Verkeersveiligheid

Inleiding

Verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Als gemeente zijn we verantwoordelijke voor het 'duurzaam veilig' inrichten van onze wegen. Met een veilige inrichting trachten we als gemeente veilig verkeersgedrag te bewerkstelligen.

Uiteraard kunnen we dat als gemeente niet alleen. De gemeente heeft maar voor een deel invloed op het gedrag van mensen. Weggebruikers dienen zelf te zorgen voor veilig verkeersgedrag. Bewustwording speelt daarbij een belangrijke rol. Weggebruikers moeten bewust zijn van de gevolgen van hun verkeersgedrag op de omgeving waarin ze zich bevinden.

We zetten in op verkeerseducatie binnen verschillende doelgroepen en zetten daarnaast in op bewustwording en gedragsverandering.

Bergeijk vs de regio

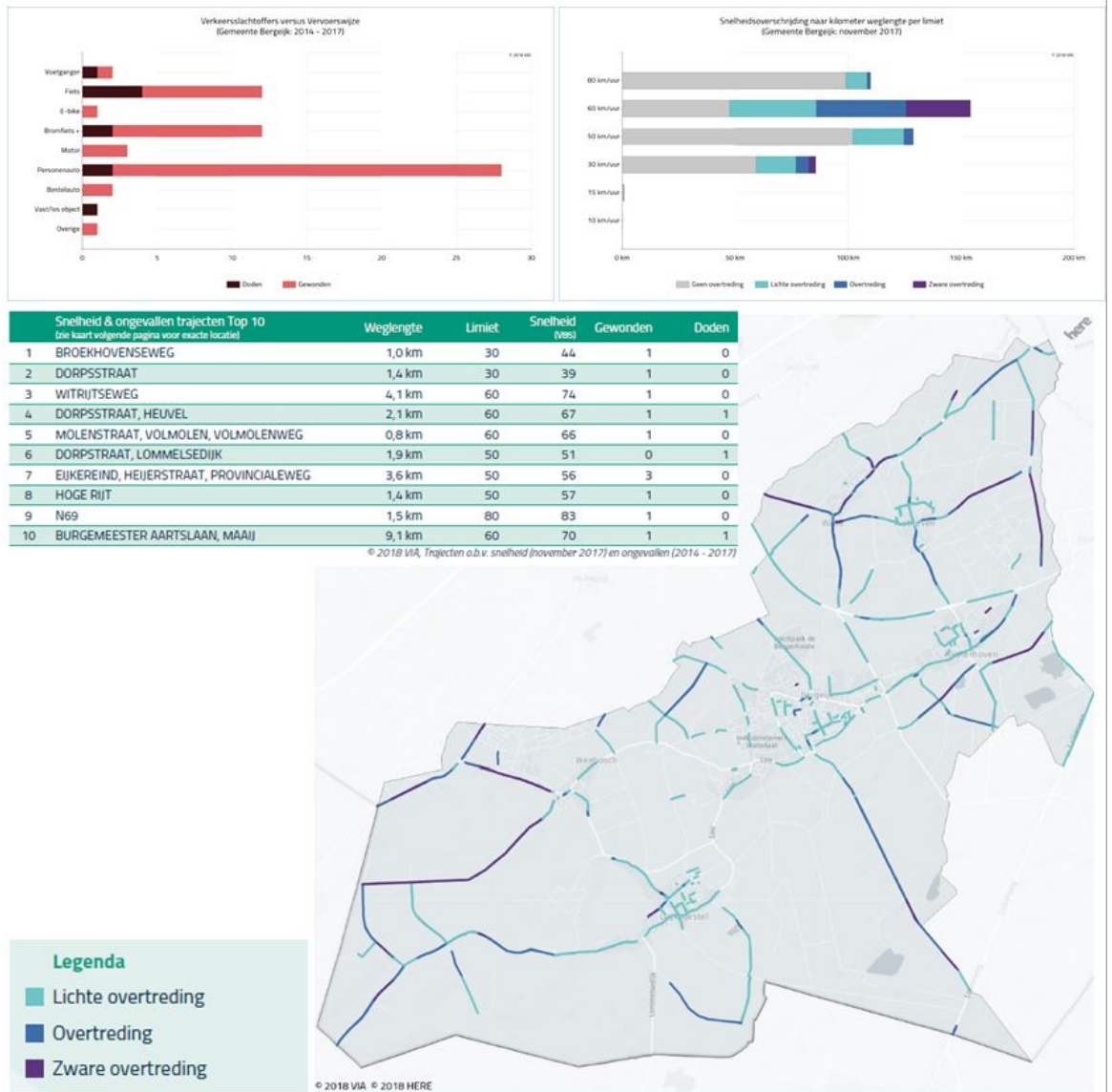
Naam	Doden	Gewonden	Verkeerslachtoffers per 100.000 inwoners
1 Bladel	5	112	
2 Eersel	4	100	
3 Deurne	14	161	
4 Heeze-Leende	1	84	
5 Asten	6	76	
6 Someren	7	82	
7 Bergeijk	10	72	
8 Laarbeek	3	95	
9 Oirschot	1	80	
10 Cranendonck	5	80	
11 Valkenswaard	3	118	
12 Gemert-Bakel	3	106	
13 GGA Metropoolregio Eindhoven	118	2.628	
14 Eindhoven	26	739	
15 Nuenen c.a.	7	60	
16 Son en Breugel	3	45	
17 Best	9	75	
18 Geldrop-Mierlo	3	108	
19 Helmond	2	245	
20 Reusel-De Mierden	0	35	
21 Veldhoven	5	116	
22 Waalre	1	39	

© 2018 VIA, Verkeerslachtoffers 2014 - 2017 per 100.000 inwoners versus Gemeente

Snelheid & ongevallen trajecten Top 10 (zie kaart volgende pagina voor exacte locatie)	Weglengthe	Limiet	Snelheid (v85)	Gewonden	Doden
1 BOSSCHEWEG	1,3 km	30	58	2	0
2 LAAN DER VIER HEEMSKINDEREN	0,8 km	50	52	7	0
3 A50	0,8 km	120	124	5	0
4 N279	1,4 km	80	89	8	0
5 PIETER BRUEGHELPLEIN, VAN DEN ELSENSTRAAT	0,7 km	30	39	3	0
6 N270	0,7 km	80	83	2	1
7 EUROPALAAN	0,8 km	50	53	2	1
8 HUIZINGALAAN	1,0 km	50	51	5	0
9 NIEUWE WAALRESEWEG	0,9 km	50	55	4	0
10 BARRIEREWEG	0,9 km	30	33	4	0

© 2018 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (november 2017) en ongevallen (2014 - 2017)

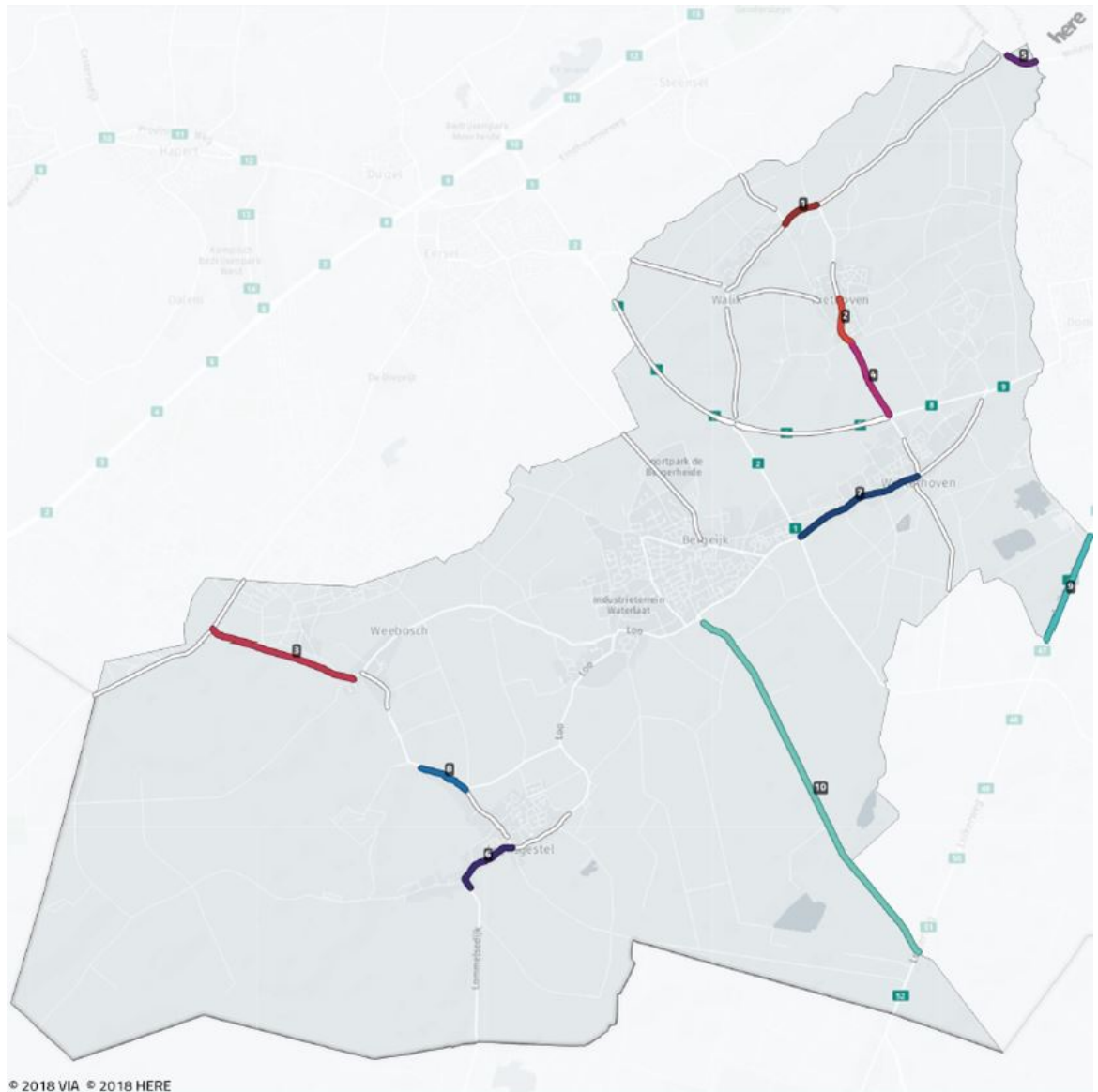
Verkeersveiligheid in beeld



Visie en ambitie

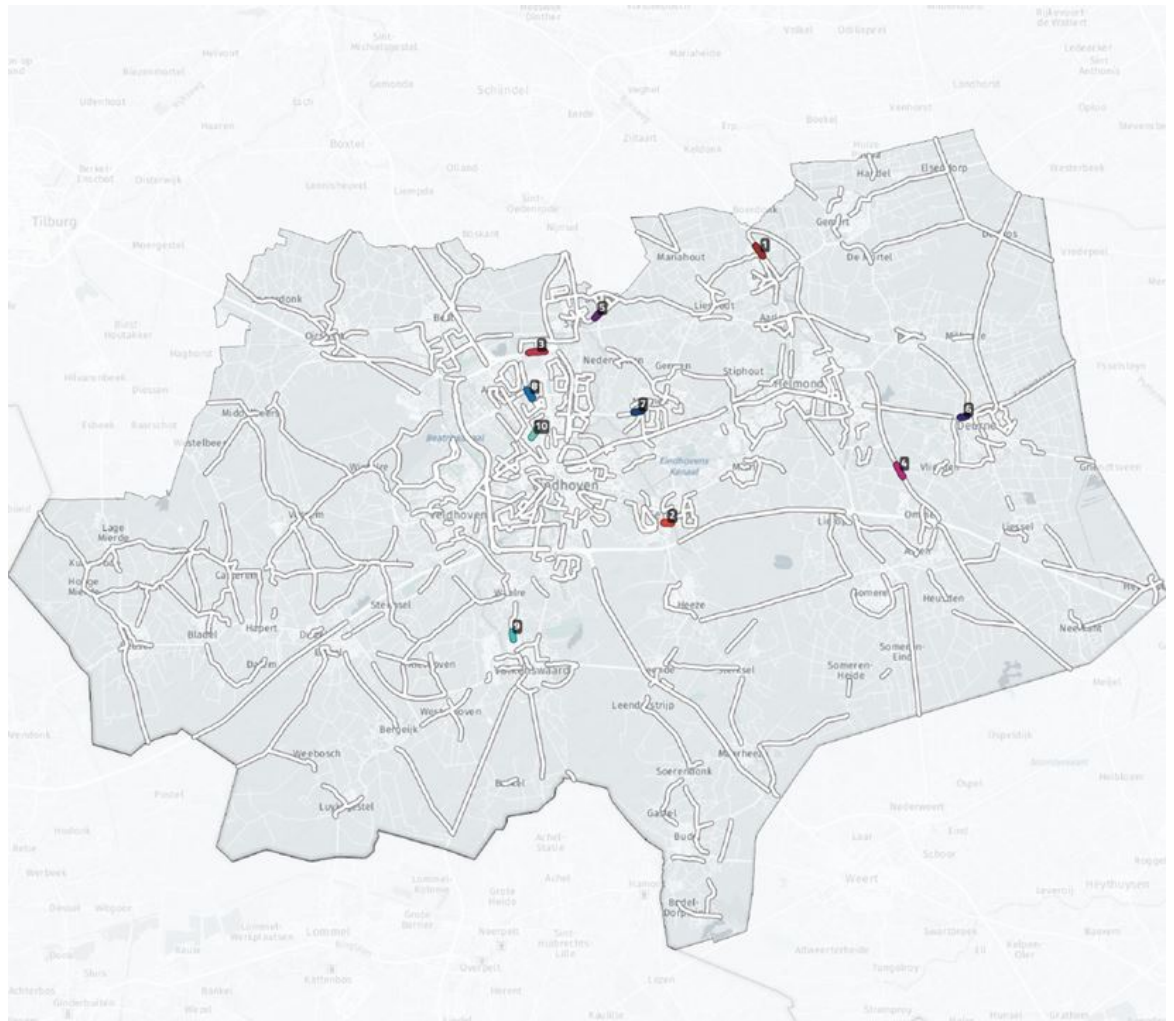
Verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.
 We blijven inzetten op gedragsverandering en verkeerseducatie.
 We ondersteunen de provinciale campagne "Nul verkeersdoden Brabant".

Gedragbeïnvloeding



We zetten in op gedragbeïnvloeding van mensen. Dit kan door middel van matrixborden te hangen waardoor weggebruikers op het gedrag worden aangesproken. Ook inzet van handhaving in combinatie met meetgegevens kan bijdragen aan gedragverandering van weggebruikers. We trachten daarnaast met gedrag gerelateerde acties tijdens evenementen aandacht te vragen voor het gedrag in het verkeer. Hierbij valt te denken aan BOB en DRUGS acties, maar ook aan rijsimulaties om effecten van drank en drugs in het auto- of fietsverkeer kenbaar te maken.

Verkeerseducatie



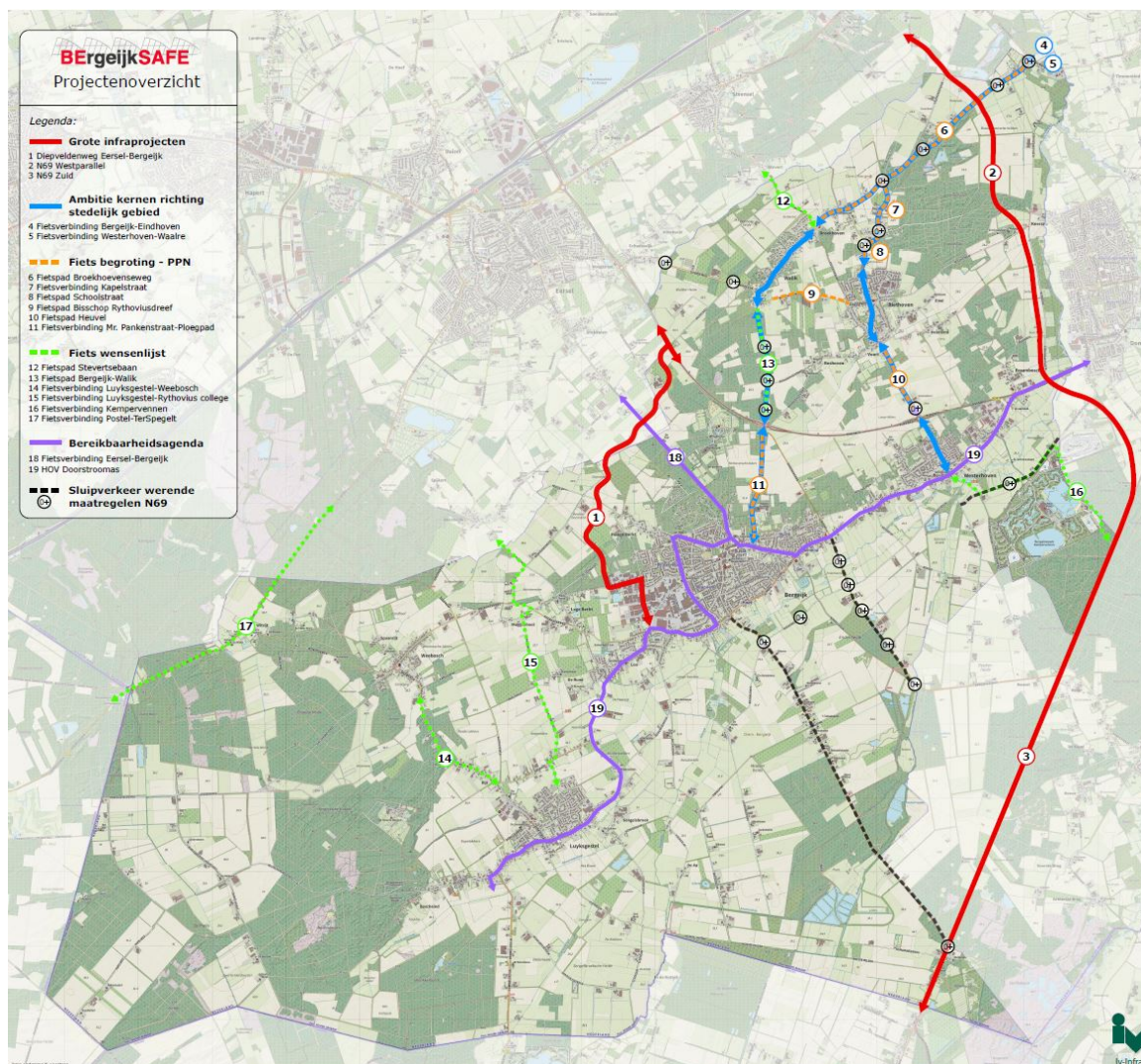
Als gemeente stimuleren we basisscholen om deel te nemen aan het Brabants Veiligheidslabel (BVL). Dit is een keurmerk wat door de Provincie Noord-Brabant in het leven is geroepen om meer verkeerseducatie op scholen te stimuleren en naar een hoger niveau te tillen. Als gemeente stellen we jaarlijk subsidie beschikbaar voor de scholen met het BVL-label aangezien wij het belangrijk vinden dat verkeersveiligheid een onderdeel uit maakt van het schoolbeleid. In 2018 zijn in samenspraak met de scholen ook de schoolomgevingen herkenbaar ingericht vanuit het project 'veilige en uniforme schoolomgevingen'.



Verder zetten we in op verkeerseducatie binnen verschillende doelgroepen. We organiseren trainingen voor doelgroepen om verkeersregels en wetgeving onder de aandacht te brengen. Daarbij kan ook

aandacht geschonken worden aan de rijvaardigheid van mensen. Dit kan bijvoorbeeld door het geven van e-bike trainingen.

C. Projectkaart



D. Module parkeren

Inleiding

Aanleiding

Met de aanstaande wetsverandering in het kader van de nieuwe Omgevingswet ontstaat de kans om het parkeerbeleid van de gemeente vast te leggen, zodat deze toekomstbestendig is. Gemeente Bergeijk heeft momenteel geen vastgesteld beleid voor parkeren. Echter, er wordt in de praktijk wel planmatig en consequent gehandeld bij het hanteren van de parkeernormen. Het ontbreekt aan een formeel toetsingskader als het gaat om bijvoorbeeld de parkeerbehoefte voor nieuwe ontwikkelingen of klachten over parkeren in bestaande situaties. Het ontbreken van dit kader kan in de praktijk leiden tot onduidelijkheden en vertragingen in het proces als het gaat om de realisatie van nieuwe ontwikkelingen. Het is wenselijk om aan de voorkant duidelijkheid te creëren voor bedrijven, burgers, ontwikkelaars en betrokken ambtenaren.

Op 24 september 2015 is door de gemeenteraad de Gemeentelijke Visie Mobiliteit (GVM) vastgesteld. Hiermee is de trend in gang gezet om meer focus te hebben op een mensgerichte aanpak en gedragsbeïnvloeding. De GVM fungeert als een kapstok voor het gemeentelijke beleid op verkeer en mobiliteit. Het parkeerbeleid kan als toetsingskader en handvat voor een mensgerichte aanpak als "jas" onderdeel zijn van de GVM.

Doel parkeerbeleid

Voor de gemeente is het van belang dat er een vertaling komt van de consequente handelwijze op het gebied van parkeren. Het doel is om dit beleid zodanig vorm te geven dat het goed inpasbaar is

binnen de GVM en de toekomstige ontwikkelingen omtrent de Omgevingswet. Daarnaast heeft het parkeerbeleid als doel om handvatten te bieden om een gedragsverandering in gang te zetten bij burgers. Hierbij kan het gaan om sturing op parkeergedrag, acceptatie van loopafstanden en navolging van parkeerregels.

Modulaire opbouw GVM

De GVM van Bergeijk kent een flexibele, modulaire opbouw. Het beleidsplan bestaat uit een kop met de verkeersvisie, een middendeel met uitwerking van de onderdelen van het beleid en een start met integraal beleid.

De visie in de kop zet in op veiliger verkeersgedrag en het realiseren van de categorisering van wegen. Uitwerking vindt plaats in losse modules, die eenvoudig geactualiseerd kunnen worden. Ook is het op deze manier eenvoudig om modules toe te voegen. Deze module is daar een voorbeeld van.

Parkeerbeleid

De thema's Parkeren en Parkeernormen waren nog niet opgenomen in de GVM. In deze module wordt het overkoepelende beleid beschreven voor parkeren. Belangrijk onderdeel is het omgaan met parkeeroverlast.

Parkeernormen

De parkeernormen en bijhorende beleidsregels zijn geactualiseerd in een Nota Parkeernormen.

Situatiebeschrijving

Blaauwe zone in centrum Bergeijk

Bergeijk beschikt over een kleine 800 parkeerplaatsen [1] in het centrum en in de schil rondom het centrum. Naar aanleiding van klachten van een aantal ondernemers over gebrekkige parkeercapaciteit heeft de gemeente een aantal jaren geleden onderzoek uit laten voeren. Hieruit bleek dat op geen enkel moment in of rond het centrum sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen. Ook de gemeten parkeerdruk geeft geen reden tot bezorgdheid. Zelfs op het drukste moment zijn er voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar. Op dit moment werkt de blauwe zone in het centrum nog steeds effectief. Sinds de invoering van de blauwe zone in 2011 heeft deze bijgedragen aan een autoluwer centrum. Het is mogelijk om een ontheffing aan te vragen voor parkeren in de blauwe zone. De gemeente heeft hiervoor beleidsregels opgesteld, deze functioneren goed.

[1]Bron: Parkeeronderzoek centrum Bergeijk 2013

Parkeren grote voertuigen

In gemeentelijke kring wordt het meer en meer als noodzakelijk ervaren dat het parkeren van grote voertuigen – in het bijzonder vrachtwagens – op wegen in het centrum en in woonwijken zoveel mogelijk wordt tegen gegaan. Het reguleren van het parkeren van grote voertuigen is geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Artikel 5.1.7 regelt dat het college de bevoegdheid heeft het parkeren van lange of grote voertuigen op bepaalde plaatsen en tijden (behalve overdag op wekdagen) te verbieden. Er is geen aanwijzingsbesluit waarin een parkeerverbod is geregeld. Er zijn geen gevallen van overlast bekend.

Parkeren bij evenementen

Het parkeren bij evenementen wordt geregeld in de evenementenvergunning. Tijdens evenementen is sprake van acceptabele parkeeroverlast. Er zijn geen situaties bekend waar grote en/of terugkerende parkeerproblemen voorkomen.

Parkeren elektrische voertuigen

De gemeente Bergeijk kent op dit moment vijf openbare parkeerplaatsen die voorzien zijn van een oplaadvoorziening en gereserveerd zijn voor elektrische voertuigen:

- twee parkeerplaatsen bij de Kattendans
- twee parkeerplaatsen in Westerhoven, bij ontmoetingscentrum de Buitengaander
- één plaats bij camping Volmolen

Daarnaast zijn er een aantal particuliere initiatieven. Het gebruik van elektrische en hybride voertuigen in Nederland neemt snel toe. Deze positieve ontwikkeling wordt ook in de gemeente Bergeijk geconstateerd.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

De eerder genoemde parkeeronderzoeken rapporteren dat de gemiddelde bezetting van gehandicaptenparkeerplaatsen tussen 30% en 50% ligt. In totaal tellen het centrum en de schil zestien algemene parkeerplaatsen voor gehandicapten. De gemeente Bergeijk streeft er naar om 1 op de 50 parkeerplaatsen nabij openbare en publiekstrekkende voorzieningen te reserveren voor gehandicaptenkaarthouders.

Knelpunten in woonwijken

De klachten en meldingen die bij de gemeente binnenkomen, zijn vooral geluiden van bewoners en ondernemers die parkeerproblemen ervaren. De laatste tijd is er sprake van een toename van klachten en meldingen met betrekking tot parkeren. De ervaren overlast varieert van fout geparkeerde voertuigen tot te weinig parkeercapaciteit. Tot op heden heeft de gemeente Bergeijk geen actief parkeerbeleid gehad. Op klachten en meldingen over parkeeroverlast is ad-hoc gehandeld. De wens bestaat om hier meer eenduidigheid in te krijgen.

Toepassing parkeernormen tot op heden

In 2009 heeft de gemeenteraad in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan de parkeerkencijfers van het CROW van toepassing verklaart als parkeernorm. Destijds waren deze beschreven in het ASVV 2006. Deze uitgave kent een opsomming van parkeerkencijfers per type voorziening. Er wordt binnen de bebouwde kom geen onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden. Het CROW heeft de parkeerkencijfers in 2012 geactualiseerd.

Het wijzigen van de parkeerkencijfers heeft niet geleid tot een wijziging van de manier waarop de parkeervraag getoetst werd, dat wordt al jaren op dezelfde manier gedaan.

De gemeente Bergeijk beschikt in de huidige situatie niet over een Nota Parkeernormen waarin het juridisch kader, de beleidsvisie en toepassing van de normen beschreven zijn. De gemeente beschikt ook niet over vastgestelde fietsparkeernormen.

Beleid Parkeren algemeen

Parkeren in Centrum Bergeijk

De huidige parkeercapaciteit en regulering door de blauwe zone in het centrum van Bergeijk is goed. Dit vraagt niet om een wijziging van beleid of aanvullende beleidskeuzes.

Parkeren grote voertuigen

Er is geen sprake van (grootschalige) overlast door geparkeerde grote voertuigen. Dit vraagt niet om een wijziging van beleid of aanvullende beleidskeuzes.

Parkeren elektrische voertuigen

Bergeijk vindt het als groene gemeente belangrijk om bij te dragen aan een duurzame samenleving. Het gebruik van elektrische voertuigen ontwikkelt zich snel. Deze ontwikkeling is wenselijk binnen een gemeente die duurzaamheid belangrijk vindt. Het is daarom logisch om beleid te maken voor het reserveren van openbare parkeervoorzieningen voor elektrische voertuigen.

Het kan zijn dat iemand een auto wil opladen vanuit een voorziening aan huis of vanaf een laadvoorziening die in de openbare ruimte staat. Gereserveerd gebruik van een parkeerplaats botst veelal met algemeen gebruik.

De volgende vier beleidslijnen gelden voor toekomstige vragen voor dit thema:

1. De gemeente heeft een positieve grondhouding en werkt in principe mee aan verzoeken.
2. Iemand die een oplaadvoorziening heeft op eigen terrein of aan huis kan een verzoek indienen om een openbare parkeerplaats te reserveren, indien men op eigen terrein geen parkeervoorziening heeft of kan maken én er geen structurele hoge parkeerdruk in de directe omgeving is.
3. Iemand die een oplaadvoorziening (zelf te realiseren) heeft op eigen terrein of aan huis én de ruimte heeft op eigen terrein voor een parkeerplaats wordt vrijgesteld van diverse toetsingscriteria bij beoordelen van de verplichte melding. Er is geen vrijstelling van bestemmingsplanregels. Parkeren in de voortuin is daarbij een mogelijkheid om tegemoet te komen aan de wens om op eigen terrein te kunnen parkeren. Een nadere uitwerking van dit beleid wordt door de gemeente Bergeijk opgepakt.
4. Iemand die een eigen oplaadvoorziening wil realiseren in de openbare ruimte, inclusief een bijbehorende gereserveerde parkeerplaats, kan daarvoor een verzoek indienen, indien men op eigen terrein geen parkeervoorziening heeft of kan maken én er geen structurele hoge parkeerdruk op die parkeerplaats geldt. De gemeente Bergeijk streeft ernaar om zoveel mogelijk gedeelde laadvoorzieningen zoveel mogelijk te clusteren. Bij een aanvraag zal de gemeente zoeken naar aan haaks parkeervak binnen acceptabele loopafstand. De gemeente beoordeelt of voorgaande beleidslijnen om aanpassing of verdere uitwerking vragen, rekening houdend met de algemene ontwikkeling van elektrische voertuigen en ontwikkeling van de behoefte vanuit de gemeenschap. Actualisatie vindt bij voorkeur plaats in combinatie met de actualisatie van andere modules van de GVM.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente Bergeijk realiseert gehandicaptenparkeerplaatsen op locaties waar de parkeerdruk hoog is en bij openbare gebouwen, zoals bijvoorbeeld in het centrum van Bergeijk en bij het gemeentehuis of de bibliotheek. Daarbij wordt nagestreefd om 1 op de 50 parkeerplaatsen te reserveren voor gehandicapte bestuurders.

Op verzoek kan ook een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats nabij een woning worden aangevraagd. Deze verzoeken worden getoetst aan de geldende beleidsregels. Dit vraagt niet om aanpassing van het huidige beleid.

Aanpak parkeeroverlast

Parkeeroverlast is terug te leiden naar twee oorzaken: capaciteitstekort óf ongewenst parkeergedrag. Voor beide gevallen is het goed om kaders vast te leggen en mogelijke maatregelen te benoemen. In bijlage 1 is een stappenplan uitgewerkt. Daarmee kan worden bepaald welke vorm van parkeeroverlast ervaren wordt en welke maatregelen wanneer toegepast kunnen worden.

De gemeente dient een communicatieplan te schrijven dat kan worden ingezet ter ondersteuning van de bewustwording en zelfredzaamheid in de aanpak van ongewenst parkeergedrag.

Beleidskeuzes

Parkeer gerelateerde beleidskeuzes zijn:

1. Vanuit een positieve grondhouding parkeren van elektrische voertuigen faciliteren door verzoeken positief te benaderen wanneer het algemene belang niet botst. Hiervoor zijn een aantal beleidslijnen geformuleerd.
2. De aanpak van parkeeroverlast objectief benaderen door het volgen van een stappenplan en inzet op een communicatieplan voor het terugdringen van foutief parkeergedrag.
3. Bestaand beleid handhaven voor blauwe zone, parkeren grote voertuigen en gehandicaptenparkeren.

Beleid Parkeernormen

Actualisatie parkeernormen

De gemeente Bergeijk heeft de wens voor een nieuw beleidsdocument uitgesproken: een Nota Parkeernormen met realistische en actuele parkeernormen, met ruimte voor flexibiliteit.

De nieuwe publicatie 317 van CROW uit 2012 beschrijft de meest recente parkeerkcijfers. Deze publicatie is de basis voor de geactualiseerde normen.

Fietsparkeernormen

Naast parkeernormen voor de auto bevat de Nota Parkeernormen ook fietsparkeernormen. Het hanteren van een fietsparkeernorm zorgt ervoor dat er passende maatregelen worden getroffen voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen. Fietsparkeernormen dragen bij aan het stimuleren van het fietsgebruik, belangrijk in het kader van duurzaamheid, en leveren een ook een positieve bijdrage aan het verminderen van de autoparkeerdruk op de openbare ruimte. Het CROW onderzoekt en publiceert daarom naast kencijfers voor autoparkeren ook kencijfers voor fietsparkeren. In de Nota Parkeernormen zijn deze cijfers gebruikt als basis voor parkeernormen voor de fiets.

Nota Parkeernormen

Accent adviseurs heeft een Nota Parkeernormen opgesteld in bijlage 1 van deze module. Daarin worden in ieder geval de volgende aspecten belicht:

- De CROW-normen kennen een bandbreedte van een toe te passen parkeernorm. De gemeente Bergeijk kiest ervoor om voor autoparkeren uit te gaan van het gemiddelde kencijfer van de bandbreedte.
- De parkeernormen zijn bepaald voor twee gebiedstypes: het centrum van de kern Bergeijk en de rest van de gemeente Bergeijk.
- Publicatie 317 van het CROW vervangt de parkeernormen van de gemeente Bergeijk. Voor substantieel meer type voorzieningen zijn nu normen opgenomen (zie bijlage 1 van de Nota Parkeernormen 2017).
- Fietsparkeernormen, daarbij is uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm.
- Het document 'Samenvatting en rekenvoorbeelden voor ontwikkelaars in Bergeijk' geeft nadere toelichting op de Nota Parkeernormen 2017, zie bijlage 2 van deze module.

Beleidskeuzes

Parkeernorm gerelateerde beleidskeuzes zijn:

- vaststellen nieuwe Nota Parkeernormen

Aldus besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van Bergeijk van 22 november 2018.

De gemeenteraad,

J.M. van Dongen-Hermans

Griffier

A. Callewaert-de Groot

Voorzitter

Overzicht bijlagen Module parkeren

Bijlage 1: Stappenplan parkeeroverlast

Bijlage 2: Nota Parkeernormen 2017

Bijlage 3: Samenvatting en rekenvoorbeelden voor ontwikkelaars in Bergeijk

Bijlage 4: beleidsregels ontheffing Parkeerschijfzone

Bijlage 5: beleidsregels toewijzing gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen

Bijlage 1 Stappenplan parkeeroverlast

In een bestaande situatie komt het regelmatig voor dat door bewoners melding wordt gemaakt over de parkeersituatie of -druk. Voor de toetsing van de klachten en meldingen is een beoordelingssystematiek opgesteld.

Uitgangspunten

Er is van diverse locaties in de gemeente bekend dat hier met enige regelmaat overlast wordt ervaren door geparkeerde voertuigen. Het gaat hierbij om pieken in de parkeervraag op specifieke plekken en momenten, bijvoorbeeld bij activiteiten en rondom de scholen. De gemeente is zich bewust van deze gevallen en wil graag meedenken in oplossingsrichtingen. Uitgangspunt is dat het aantal parkeerplaatsen niet per definitie wordt afgestemd op de piekvraag. Ten eerste is hiervoor vaak onvoldoende ruimte beschikbaar en ten tweede gaat het dan om parkeerplaatsen die te beperkt gebruikt worden. Hier wordt terughoudend mee omgegaan. Het is niet wenselijk dat (onnodig) autogebruik wordt gestimuleerd, doordat er vaak sprake is van een verdeelprobleem. Indien realisatie van parkeervoorzieningen noodzakelijk blijkt en dit niet gefinancierd kan worden uit bestaande middelen wordt de raad verzocht om extra middelen.

De gemeente kiest voor het handhaven van haar dorpse karakter met een aantrekkelijke woonomgeving. Hierin past een goed parkeerbeleid dat onder andere parkeerproblemen aanpakt en/of voorkomt en ervoor waakt dat niet al het groen onnodig wordt opgeofferd voor parkeerplaatsen.

Randvoorwaarde voor parkeren in woongebieden is de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Deze moet altijd gewaarborgd zijn. De doorgang moet voldoende breed zijn. De afmetingen van een brandweerauto zijn hiervoor maatgevend.

Melding en behandeling

Meldingen over parkeren kunnen op de reguliere wijze worden doorgegeven aan de gemeente, namelijk:

- mondeling aan de balie bij het Klantcontactcentrum (KCC)
- per brief
- telefonisch via de bel- en herstellijn: 0497 - 551 480
- via het hiervoor bestemde meldingsformulier op de website van de gemeente

Wanneer een klacht omtrent parkeren binnenkomt, moet eerst de aard van de klacht worden vastgesteld. Een klacht over foutief parkeren kan worden veroorzaakt door ongewenst gedrag of door een hoge parkeerdruk.

Het vaststellen van de aard van de klacht kan op een aantal manieren plaats vinden:

- door de gegevens van het meest recente parkeeronderzoek te raadplegen
- in overleg met de BOA of politie
- door een eigen inschatting van de verkeerskundige van de gemeente
- door overleg te voeren met betrokkenen (en omgeving)

Parkeergedrag

Wanneer ongewenst gedrag de oorzaak is van een parkeerprobleem wordt in eerste instantie ingezet op bewustwording en zelfredzaamheid. Daarna volgt handhaving.

Bewustwording en zelfredzaamheid

Het parkeerbeleidsplan is een hulpmiddel voor de gemeente om vraagstukken eenduidig te kunnen benaderen en beantwoorden. Binnen het sturende parkeerbeleid wordt ook ingezet op bewuste burgers, die begrijpen dat hun handelen gevolgen heeft voor hun omgeving. Dit betekent dat burgers onderling, elkaar moeten kunnen aanspreken op foutief of ongewenst gedrag. Het is niet een taak van de gemeente om geschillen op te lossen. Bij structurele problemen is de gemeente bereid mee te denken in oplossingsrichtingen, bijvoorbeeld door de structurele parkeerdruk in beeld te brengen (door het meest recente parkeerdrukonderzoek) en eventueel door een gesprek aan te gaan. Ook is winst te behalen met actieve communicatie, denk aan social media campagne, flyeracties en publicaties. Ook inwoners van Bergeijk kunnen hier actief in participeren.

Handhaving

In overleg met politie en BOA worden parkeerproblemen besproken en handhavingsprioriteiten vastgesteld. Aansturing van de politie vindt plaats in het driehoeksoverleg en kan zodoende niet alleen door de gemeente worden gedaan. Prioriteiten bij de politie liggen niet bij handhaving van parkeren. Er is daarom behoefte aan voldoende capaciteit bij de BOA, om te kunnen handhaven op parkeren. Bevoegdheden moeten geregeld worden en uitbreiding van de inzet is wenselijk. Of de capaciteit voor parkeren wordt vergroot door prioriteiten van de BOA aan te passen of door meer uren in te kopen, wordt onderzocht. Uitgangspunt is vergroting van de handhavingsinzet op parkeren.

Parkeerdruk

Wanneer een hoge parkeerdruk de oorzaak van het probleem is, wordt eerst getoetst of de klacht of melding op waarheid berust, daarna wordt verder gedacht over oplossingsrichtingen.

Bij een klacht over een te hoge parkeerdruk wordt een beoordelingssystematiek als instrument gebruikt om de klacht te objectiveren. Deze objectivering van de klacht kan dienen als onderlegger om samen met de omgeving een oplossing te bepalen.

Beoordelingssystematiek:

1. Begrens de omgeving van de klacht. Daarvoor worden de acceptabele loopafstanden van het CROW gebruikt. Deze zijn per hoofdfunctie:
 - wonen: 100 meter
 - winkelen: 200 meter
 - werken: 500 meter
 - ontspanning: 100 meter, 200 meter in het centrum
 - gezondheidszorg: 100 meter
 - onderwijs: 100 meter
2. Bepaal, binnen de omgeving met de acceptabele loopafstand, de gemiddelde bezettingsgraad aan de hand van het laatste parkeerdrukonderzoek.
3. Voer extra parkeertellingen uit wanneer niet de juiste gegevens beschikbaar zijn. Er kunnen klachten zijn over aanhoudende hoge parkeerdruk of over een hoge parkeerdruk voor bewonersparkeren. Het bewonersparkeren is vaak in de late avond of nacht. Werkgerelateerde problemen doen zich vaak overdag voor. De meetmomenten worden afgestemd op de klacht en het onderzoeksgebied. De metingen worden bij voorkeur over meerdere dagen verspreid om pieken of calamiteiten uit te sluiten. Uitgangspunt is dat het moment waarop de klacht zich voordoet, wordt meegenomen in het veldwerkonderzoek. Voor het uitvoeren van een parkeerdrukmeting maakt de gemeente bij voorkeur gebruik van langdurig werklozen of mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.
4. De parkeerklacht is gegrond wanneer de parkeerdruk binnen het zoekgebied aantoonbaar hoog is. In het centrum wordt een maximale parkeerdruk van 85% geaccepteerd, in woonwijken is een hogere parkeerdruk acceptabel, daar ligt de grens op 95%.

Klachten parkeerdruk oplossen

Indien er sprake is van een objectief parkeerprobleem, niet veroorzaakt door foutief parkeergedrag, dient naar een integrale oplossing te worden gezocht. Vaak zit de oplossing niet in het aanleggen van parkeervakken, dus breder kijken is wenselijk. In sommige gevallen kunnen eenvoudig maatregelen worden getroffen, maar soms zijn belangen tegenstrijdig. Als afstemming met de omgeving wenselijk en burgerparticipatie belangrijk is, kunnen de volgende vier stappen ingezet worden voor het vinden van een breed gedragen oplossing.

Stap 1 Vaststellen van belangen

Het is belangrijk vast te stellen wat bewoners van het betreffende onderzoeksgebied onder kwaliteit van de openbare ruimte verstaan. Vaak is dit al bekend door gebiedskennis en ervaring. Voor gevallen waar dat niet bekend is, biedt een (digitale) enquête eventueel een oplossing. De ene bewoner vindt bijvoorbeeld parkeren belangrijk, terwijl een andere bewoner groen belangrijker vindt. Het voordeel van de enquête is dat alle bewoners worden gehoord en niet alleen de melder of indiener van de klacht. Uiteraard zijn er ook andere manieren om de belangen vast te stellen, denk bijvoorbeeld aan bijwonen van vergaderingen van wijk- en buurtbeheer, schriftelijke inventarisatie et cetera.

Stap 2 Kaders en randvoorwaarden vaststellen

Samen met betrokken beleidsterreinen moeten de kaders en randvoorwaarden worden vastgesteld. De resultaten van de inventarisatie zijn een belangrijke input voor het vaststellen van de kaders en randvoorwaarden, waaronder financiën.

Stap 3 Burgers laten participeren in het zoeken naar een oplossing

Het is belangrijk om burgers tijdig te betrekken bij de oplossing van het probleem. Op deze manier krijgen bewoners binnen de kaders en randvoorwaarden de vrijheid en de mogelijkheid om hun eigen buurt te verbeteren. Indien er weinig animo is voor participatie draagt de gemeente haar eigen oplossing aan.

Stap 4 Oplossingsrichting uitwerken naar uitvoeringsplan

Wanneer er overeenstemming is bereikt over de oplossing voor het parkeerprobleem wordt de oplossing uitgewerkt in een uitvoeringsplan. Het uitvoeringsplan kan vervolgens worden ingepland met de bestaande werkzaamheden (werk met werk) of als keuze worden voorgelegd aan de raad.

Beslispunten klachten en meldingen

De volgende beslispunten zijn voor de behandeling van klachten en meldingen gedefinieerd:

- De gemeente kan niet iedere parkeerpiek en ieder moment dat overlast oplevert aanpakken. Er moet sprake zijn van aanhoudende klachten en structurele parkeerdruk.
- De BOA kan ingezet worden voor handhaving van parkeerproblemen. Hiervoor moet voldoende capaciteit beschikbaar zijn.
- Indien een rol is weggelegd voor de politie, dan wordt dit aangekaart.
- Er wordt ingezet op zelfredzaamheid, waarbij de burger de eigen verantwoordelijkheden erkent, hiernaar handelt en een ander aanspreekt op ongewenst gedrag.
- Er is een beoordelingssystematiek opgesteld voor het objectiveren van klachten en meldingen. Dit instrument wordt niet toegepast bij iedere klacht, maar is geschikt voor aanhoudende klachten. Doel is om te bepalen of een klacht gegrond is of niet. De methodiek leidt niet automatisch tot maatregelen.

- Voor het zoeken naar oplossingsrichtingen is een stappenplan opgesteld. De burger heeft hierin een rol en gezamenlijk belang wordt afgestemd. Ervaringen dienen als input voor toekomstige afhandeling van parkeerklachten in wijken of woonstraten.

Bijlage 2 Nota Parkeernormen 2017

Beleid, maatwerk en toepassing

Titel: Nota Parkeernormen 2017
Auteurs(s): Eline Swinkels, Okke Feekes
Opdrachtgever: Gemeente Bergeijk
Projectnaam: Nota Parkeernormen
Projectnummer: 1580
Datum: 3 januari 2017
Status: Definitief

Contactadres voor deze publicatie:
Luchthavenweg 13E
5657 EA EINDHOVEN
T 040 – 30 300 95
E contact@accentadviseurs.nl
I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor goed

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Bergeijk gebruikt de parkeerkencijfers van het CROW voor het bepalen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen. Hoewel Bergeijk in het verleden ook al een planmatige en consequente werkwijze hanteerde bij het toepassen van de kencijfers, is deze werkwijze nooit beleidsmatig vastgesteld. Het is daarom wenselijk om de parkeerkencijfers van het CROW vast te leggen in een nieuw beleidsdocument: een Nota Parkeernormen met realistische en actuele parkeernormen voor auto en fiets, met ruimte voor flexibiliteit.

Doelstelling Nota Parkeernormen

Voor de nota parkeernormen geldt de volgende doelstelling:

Doelstelling

Het bieden van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Bergeijk, om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Met behulp van dit toetsingskader moet worden voorkomen dat als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan.

Opdracht en resultaat

Het vertrekpunt zijn de doelstelling en een aantal richtinggevende kaders en discussiepunten. Het resultaat is een beleidsdocument, de Nota Parkeernormen, aangevuld met een zogenaamde 'factsheet'. Dit is een losse samenvatting waarin voor ontwikkelaars of andere initiatiefnemers de spelregels worden uitgelegd aan de hand van rekenvoorbeelden.

1.2 Wat is een parkeernorm?

Iedere ruimtelijke functie zoals wonen, werken en winkelen trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer aan en vraagt daarmee ook om een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel (fiets) parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte. De parkeernormen die in deze nota worden voorgesteld, bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort. Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen en met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en gebruik van een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

1.3 Juridische positie van parkeernormen

De parkeernormen in deze Nota Parkeernormen hebben betrekking op nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies, daar waar een omgevingsvergunning en/of wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Wanneer een aanvraag tot een wijziging van het bestemmingsplan wordt aangevraagd, toetst de gemeente of dit past in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Bij deze toetsing wordt onder andere gekeken of voldaan kan worden aan de parkeernormen die horen bij het bouwplan.

Parkeeren en het bestemmingsplan

Wanneer een gemeente parkeereisen op wil opleggen dan is de gemeente verplicht om deze op te nemen in het bestemmingsplan. Dit vanwege een reparatiewet die op 29 november 2014 in werking is getreden (Reparatiewet BZK, Staatsblad 2014 Jaargang 2014, Nr. 458). De reparatiewet betreft de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Gemeenten dienen de reparatiewet voor 1 juli 2018 op te nemen in bestemmingsplannen. Er is een overgangstermijn voor bestaande bestemmingsplannen tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen. Deze kunnen niet meer als vangnet dienen en dienen te zijn ondergebracht in het bestemmingsplan.

Wanneer de gemeenteraad een nieuw bestemmingsplan vaststelt, treedt de nieuwe regeling per direct in werking. De stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn dan niet meer van toepassing. Dat kan dus ook eerder dan 1 juli 2018 het geval zijn.

Verwerking in bestemmingsplan

Op korte termijn moet bekeken worden of ontwerpbestemmingsplannen eventueel moeten worden aangepast, vóór ze definitief worden vastgesteld. Afhankelijk van de situatie kan gekozen worden voor een voorwaardelijke verplichting in de regels of een verwijzing naar de Nota Parkeernormen.

Daarnaast is het wenselijk om de Nota Parkeernormen onder te brengen in een zogenaamd 'paraplubestemmingsplan'. Met een paraplubestemmingsplan is het mogelijk om de onderliggende bestemmingsplannen gedeeltelijk te herzien, zodat bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen de bouwaanvraag getoetst kan worden aan het bestemmingsplan als het gaat om het onderdeel parkeren.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk één staan de aanleiding en het juridische kader beschreven voor deze Nota Parkeernormen. De parkeernormen voor de auto beschrijft hoofdstuk twee, waarna in hoofdstuk drie de parkeernormen voor de fiets aan de orde komen. De mogelijkheden om maatwerk te bieden worden in hoofdstuk vier uitgelegd. De rapportage sluit af met een begrippenlijst en diverse bijlagen.

2 Parkeernormen auto

2.1 Inleiding

Met behulp van parkeernormen wordt voor ruimtelijke ontwikkelingen de parkeereis bepaald. Parkeernormen worden niet gebruikt om bestaande parkeerdruk in beeld te brengen. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet realiseren. In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor de parkeernormen van Bergeijk en de regels voor het gebruik vermeld.

2.2 Uitgangspunten parkeernormen

De parkeernormen zijn geformuleerd op basis van onderstaande uitgangspunten:

Parkeren op eigen terrein

Bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt de parkeervraag in basis op eigen terrein gerealiseerd of, dit geldt vooral voor grootschalige ontwikkelingen, binnen het plangebied. Bezoekersparkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk te zijn.

Minimale grens

Een berekende parkeerbehoefte kan een minimale of een maximale grens zijn. Uitgangspunt in Bergeijk is de minimale grens. De minimale grens houdt in dat het berekende aantal parkeerplaatsen de ondergrens is. Als men meer parkeerplaatsen wil realiseren dan de norm aangeeft, is dat toegestaan. Er mogen echter niet minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Volgend parkeerbeleid

Uitgangspunt is een volgend parkeerbeleid. De huidige situatie is daarbij het gegeven. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op de bestaande parkeervraag. Het oplossen van eventuele bestaande parkeerdruk-problemen wordt niet bij een initiatiefnemer neergelegd, zoals bij sturend parkeerbeleid wel het geval kan zijn.

CROW

De parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW, publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012. Wanneer het CROW de parkeerkencijfers actualiseert, wordt de Nota Parkeernormen hierop aangepast.

Stedelijkheidsgraad

De parkeerkencijfers van het CROW maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. Deze is voor de gemeente Bergeijk "niet stedelijk"; op basis van de demografische kerncijfers van het CBS per gemeente.

Bandbreedte

De parkeerkencijfers van het CROW geven een bandbreedte aan, minimaal en maximaal. Gemeente Bergeijk wil qua werkwijze aansluiten op omliggende gemeenten. In deze gemeenten wordt het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden als parkeernorm. Gemeente Bergeijk kiest daarom om ook het gemiddelde van de bandbreedte te hanteren als parkeernorm. Tevens hecht de gemeente

Bergeijk veel waarde aan fietsen als duurzaam alternatief voor de auto. Rekening houdend met fietsparkeernormen in deze Nota Parkeernormen, zijn voor voorzieningen waarvoor de fietsparkeernorm van toepassing is, het minimum van de van de bandbreedte aangehouden.

Gebiedsindeling

In de kern Bergeijk wordt voor het toepassen van parkeernormen alleen onderscheid gemaakt tussen het kernwinkelgebied van Bergeijk en de rest. Er wordt geen onderscheid gemaakt naar verschillende gebiedstypen buiten het kernwinkelgebied. Vanwege de schaal van de gemeente Bergeijk is er nauwelijks onderscheid tussen autobezit in deze gebieden. Alle voorzieningen zijn gelijkwaardig bereikbaar. Voor het kernwinkelgebied van Bergeijk wordt een uitzondering gemaakt, omdat in dit gebied een bezoeker meerdere bestemmingen kan hebben binnen loopafstand. In figuur 1 is het kernwinkelgebied weergegeven, zoals dat in de Centrumvisie is gedefinieerd.



figuur 1: kernwinkelgebied Bergeijk

2.3 Parkeernormen per gebiedsprofiel

In bijlage 1 zijn de parkeernormen opgenomen voor de gebiedstypen 'kernwinkelgebied' en 'Overig gemeente Bergeijk'. Daarbij zijn de parkeernormen voor het kernwinkelgebied gebaseerd op de CROW parkeerkcijfers voor 'schil centrum'. Voor ontwikkelingen buiten het kernwinkelgebied wordt het kencijfer 'rest bebouwde kom' gehanteerd. De belangrijkste en meest voorkomende functies zijn opgenomen. Wanneer bepaalde functies niet in de lijst voorkomen, wordt in dat geval door de gemeente een onderbouwde afweging gemaakt welke norm of combinatie van normen moet worden toegepast. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de CROW parkeerkcijfers.

2.4 Parkeervoorzieningen bij woningen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren van de auto op eigen terrein uitgangspunt. Bij woningbouwprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. Daarmee zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van een voertuig, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Gevolg is dat auto's toch regelmatig op de openbare weg parkeren. Bij de toetsing

moet dit worden meegenomen. Hiervoor hanteert Bergeijk enkele rekenwaardes conform de landelijke richtlijnen van het CROW. Deze zijn opgenomen in tabel 1.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	
Garage met enkele oprit	2	1,2	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,5	
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Oprit minimaal 5,0 meter breed

tabel 1: omrekenwaardes parkeervoorzieningen woningen (bron: CROW publicatie 317), aangepast op gemeentelijk inrittenbeleid

Parkeren op de rijbaan komt veel minder vaak voor in een gebied waar het parkeren gereguleerd is (blauwe zone). Daarom wordt tabel 1 alleen toegepast in gebieden waar geen sprake is van parkeerregulering.

In de gemeente Bergeijk is een blauwe zone ingesteld in de kern Bergeijk. In dit gebied kan bij ruimtelijke ontwikkelingen worden uitgegaan van het theoretische aantal parkeerplaatsen van tabel 1.

2.5 Dubbelgebruik

De gemeente Bergeijk kiest ervoor om rekening te houden met dubbelgebruik, daardoor is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen van de dag en de week.

Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn voor alle mogelijke parkeerders. Zo kan een oprit bij een woning niet mee worden geteld voor dubbelgebruik. In tabel 2 zijn de aanwezigheidspercentages van het CROW opgenomen voor de verschillende functies en voor de verschillende momenten.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%

tabel 2: aanwezigheidspercentages

2.6 Uitvoeringsregels

Op basis van de tabellen met parkeernormen in bijlage 1 wordt per ontwikkeling of bouwplan de parkeereis berekend. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager minimaal moet realiseren, waarbij rekening is gehouden met:

- de parkeernormen voor het betreffende gebiedsprofiel
- omrekenfactoren voor parkeren bij woningen
- aanwezigheidspercentages
- bestaande parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' kunnen worden toegeschreven

De volgende uitvoeringsregels zijn van toepassing:

Bezoekersparkeren

De parkeernorm is inclusief het bezoekersparkeren. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn. Het aantal bezoekersplaatsen kan bepaald worden met de waarden in de kolom 'aandeel bezoekers', zoals in bijlage 1 vermeld.

Afronding

De (som van de) berekende parkeereis wordt in hele getallen naar boven afgerond.

Maatvoering parkeerplaatsen

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeerplaatsen belangrijk om de beschikbare parkeerplaatsen goed te kunnen gebruiken. In bijlage 2 staan de minimale maten voor nieuwe parkeerplaatsen en parkeewegen voor personenauto's.

Salderen

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een andere functie. In dat geval kan worden afgeweken van de parkeernorm op eigen terrein, als de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, lager dan of gelijk is aan de parkeervraag van de oude functie op basis van de parkeernorm die gold bij de bouwaanvraag. In dat geval hoeven geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Als de norm voor de nieuwe functie hoger is, moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen de nieuwe parkeereis en de bestaande, aan de oude functie toe te wijzen, parkeerplaatsen extra worden aangelegd. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat het huidige aantal parkeerplaatsen gehandhaafd blijft. Dus wanneer bij de nieuwe ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, moeten deze door de initiatiefnemer gecompenseerd worden.

Er moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de nieuwe en de oude functie.

Bij sloop/nieuwbouw wordt niet gesaldeerd, de parkeerbehoefte voor de nieuwe functie moet worden gerealiseerd.

Functie onbekend

Wanneer vooraf niet bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, wordt per aanvraag bekeken welke parkeereis gesteld moet worden. Hierbij wordt, rekening houdend met de toegestane functies in het bestemmingsplan, uitgegaan van de functie met de hoogste parkeernorm.

Inzet parkeercapaciteit

Als bij een functie door de parkeereis parkeercapaciteit wordt gerealiseerd, dan is deze capaciteit primair bedoeld voor de gebruikers en bezoekers van de betreffende functie. Het is de eigenaar van de parkeerplaatsen niet toegestaan de aan de functie gekoppelde capaciteit, geheel of gedeeltelijk, structureel anders in te zetten, tenzij de eigenaar op basis van ervaringscijfers en een actuele parkeerbalans kan aantonen dat het gebruik van de parkeerplaatsen door een andere dan de beoogde doelgroep(en) geen nadelige gevolgen heeft voor de directe omgeving.

Schoolomgeving

Op basis van de parkeernormen voor basisonderwijs en peuterspeelzaal/kinderdagverblijf wordt het aantal parkeerplaatsen voor werknemers bepaald. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen door ouders wordt een rekenmethode van het CROW gebruikt. Deze rekenmethode is opgenomen in bijlage 3.

3 Parkeernormen fiets

3.1 Belang aandacht voor fietsparkeren

De aantrekkelijkheid van een verplaatsing per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. Goede fietsparkeervoorzieningen zijn daarom een belangrijke aanvulling op het Bergeijkse fietsnetwerk. Het hanteren van een fietsparkeernorm zorgt ervoor dat er passende maatregelen worden getroffen voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen van specifieke voorzieningen. Fietsparkeernormen dragen bij aan het stimuleren van het fietsgebruik en leveren ook een positieve bijdrage aan het verminderen van de autoparkeerdruk op de openbare ruimte. Het CROW onderzoekt en publiceert daarom naast kencijfers voor autoparkeren ook kencijfers voor fietsparkeren. Steeds meer gemeenten hanteren deze cijfers als basis voor parkeernormen voor de fiets.

3.2 Juridisch kader en uitvoeringsregels

Voor de toepassing van fietsparkeernormen geldt in principe hetzelfde juridische kader (zie paragraaf 1.2) en dezelfde uitvoeringsregels en berekeningswijze als voor de parkeernormen voor de auto (zie paragrafen 2.2 en 2.7).

3.3 Parkeernormen fiets

De normen die de gemeente Bergeijk stelt voor fietsparkeren zijn gebaseerd op kencijfers van het CROW. Op basis van het document 'Fietsgebruik per gemeente' van Kenniscentrum Fietsberaad is de gemeente Bergeijk een gemiddelde gemeente voor wat fietsgebruik betreft. Het is daarom niet nodig om af te wijken van de gemiddelde landelijke kencijfers.

Voor de parkeernormen voor de fiets wordt dezelfde gebiedsindeling gehanteerd als bij de parkeernormen voor de auto.

De fietsparkeernormen zijn van toepassing op geselecteerde voorzieningen waarvan het aannemelijk is dat relatief veel bezoekers met de fiets komen. Bij deze functies is er de mogelijkheid om te kiezen voor een betere fietsbereikbaarheid door de fietsparkeernorm toe te passen. Bij het gebruik van de fietsparkeernorm is een lagere parkeernorm (minimale kencijfer van de bandbreedte van het CROW) voor de auto van toepassing. In bijlage 1 is per functie aangegeven wat de lagere parkeernorm is bij het toepassen van de fietsparkeernorm. Voor de functies waar de fietsparkeernorm van toepassing is, zijn fietsparkeernormen opgenomen in bijlage 4.

4 Afwijkingen op parkeernorm en overige bepalingen

4.1 Afwijkingbepaling

Het college kan voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Bergeijk, die niet passen binnen de parkeernormen en/of het maatwerk, besluiten gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In dit artikel is geregeld dat gehandeld wordt conform een vastgestelde beleidsregel tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken in bijzondere en onvoorziene omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet konden worden voorzien. Deze afwijkingsbepaling is van toepassing op de gehele nota en wordt slechts gebruikt indien het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

4.2 Overige afwijkingen en bepalingen

De gemeente Bergeijk conformeert zich aan de Nota Parkeernormen. Echter, om maatwerk mogelijk te maken kan het college ruimte bieden voor afwijken van de parkeereis voor auto's en fietsen. Onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de eis voor parkeren op eigen terrein. Dit hoofdstuk beschrijft op welke wijze in vervangende parkeerruimte kan worden voorzien wanneer de aanvrager ontwikkeling op eigen terrein niet, of in onvoldoende mate, kan voldoen aan de parkeereis. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt in het type ontwikkeling.

Drie mogelijk situaties worden onderscheiden:

1. De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op.
2. De aanvrager realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte.
3. De aanvrager koopt de parkeereis af.

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende vervangende parkeervoorzieningen voor de betreffende functie, zoals beschreven in paragrafen 4.3, 4.4 en 4.5, wordt de aanvraag afgewezen.

4.3 Vervangende private parkeerruimte

Binnen een gebied met parkeerregulering

In een gebied waar sprake is van parkeerregulering (blauwe zone) wordt een parkeergelegenheid, die gelegen is op een kortere loopafstand dan de loopafstand tot de meest dichtstbijzijnde grens van het reguleringsgebied, als vervangende parkeerruimte gezien. Daarbij worden de loopafstanden via logische looproutes gemeten. Als maximale loopafstand gelden de 'acceptabele loopafstanden' zoals vermeld in bijlage 5. De vervangende parkeerruimte is voor de functie voldoende op de juiste momenten. De afmetingen van de autoparkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 2. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en zijn deze openbaar toegankelijk. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

In een gebied waar geen parkeerregulering geldt

In een gebied waar geen sprake is van parkeerregulering wordt als vervangende parkeerruimte een parkeergelegenheid in de onmiddellijke omgeving gezien, waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat gebruikers van de betreffende functie er gebruik van zullen maken. De vervangende parkeerruimte is voor de functie voldoende op de juiste momenten. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 5, worden daarbij in acht genomen. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 2. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en openbaar toegankelijk te zijn. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst tussen de aanvrager en de aanbieder van de private parkeerruimte bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

4.4 Vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte

Vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Als er extra parkeerplaatsen in het openbare gebied -binnen of buiten een gebied met parkeerregulering- aangelegd kunnen worden, moeten deze minimaal voldoen aan de afmetingen van parkeerplaatsen, zoals aangegeven in bijlage 2. De plaatsen moeten bereikbaar zijn op een verkeersveilige wijze. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden altijd het openbare karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 5, worden daarbij in acht genomen. De plaatsen worden op kosten van de aanvrager aangelegd. Bij het vervallen van de functie, blijven de plaatsen behouden, zonder dat daarbij de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheid in het openbaar gebied kan alleen plaatsvinden in overleg met en goedkeuring van de gemeente, die zorg draagt voor het onderhoud, omdat de parkeerplaatsen onderdeel zijn van de openbare weg. Met de aanleg van de parkeerplaatsen ontstaat geen recht op een parkeervergunning.

4.5 Afkoop parkeereis

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende autoparkeervoorzieningen op één van de voorgaande wijzen, kan het College van Burgemeester en Wethouders ontheffing verlenen van de parkeereis en daarvoor een financiële vergoeding verlangen en deze storten in de reserve ROL. Er wordt een overeenkomst tussen de aanvrager en de gemeente opgesteld, waarin de nadere afspraken zijn beschreven.

De gelden worden gereserveerd en worden ingezet met als doel het uitbreiden van de parkeercapaciteit of de bereikbaarheid te vergroten.

4.6 Parkeerdruk meten

De wijze waarop de parkeerdruk wordt berekend staat in bijlage 6.

4.7 Overgangsregeling

Deze Nota Parkeernormen 2017 treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd.

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Dit houdt in dat de Nota Parkeernormen 2017 niet van toepassing is op:

- Een bouwinitiatief waar voor de inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen 2017 een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend. Hierop blijven eerder overeengekomen parkeernormen van toepassing.
- Een principeverzoek dat voor de inwerkingtreding van deze nota is ingediend. Dit onder voorbehoud dat het betreffende principeverzoek, voor wat aard, inhoud en haalbaarheid betreft, redelijkerwijs kan leiden tot verlening van een omgevingsvergunning. Bovendien moet voor het gehele principeverzoek binnen een jaar na de publicatiedatum een omgevingsvergunning zijn ingediend. In dat geval blijven de vastgestelde parkeernormen uit 2008 van toepassing.
- Een bouwinitiatief waarvoor in een overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer, afgesloten voor de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen 2017, is bepaald dat andere parkeernormen van toepassing zijn.

Begrippenlijst

Aanvrager:

Degene die een bouwaanvraag doet voor een ontwikkeling of functie.

Arbeidsextensief:

Arbeidsextensief betekent dat geproduceerd wordt op een manier waarbij er weinig arbeid nodig is. Oftewel, er is weinig handkracht nodig en veel wordt met machines geproduceerd. De oppervlakte per arbeidsplaats is hoog, vaak aanzienlijk hoger dan 35 m². Denk bij arbeidsextensief aan bedrijven in de categorie loods, opslag, transportbedrijf.

Arbeidsintensief:

Arbeidsintensief betekent dat bij het produceren relatief veel arbeid wordt gebruikt. De productiefactor arbeid overheerst en er zijn veel werknemers nodig om het werk te verrichten. Uit bestudering van de kencijfers van het CROW en de toepassing hiervan bij diverse gemeenten blijkt dat er sprake is van een arbeidsintensief bedrijf indien de oppervlakte per arbeidsplaats rond de 25-35 m² of minder is[2]. Denk bij arbeidsintensief aan bedrijven in de categorie industrie, laboratorium en werkplaatsen.

Bestemmingsplan:

Gemeentelijk bestemmingsplan, provinciaal inpassingsplan of rijks inpassingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening dat van toepassing is op de plaats waar de activiteit wordt of zal worden verricht en de krachtens dat plan gestelde nadere eisen. Een bestemmingsplan in Nederland beschrijft wat er met de ruimte in een bepaalde gemeente of gebied mag gebeuren. Bestemmingsplannen bevatten niet alleen regels over het grondgebruik, maar bijvoorbeeld ook over maximale bouwhoogte en breedte van bouwwerken.

Bouwverordening:

Verordening als bedoeld in artikel 8 van de Woningwet. In de bouwverordening kunnen o.a. voorschriften van stedenbouwkundige aard opgenomen worden, waaronder eisen voor voldoende parkeergelegenheid.

Bruto Vloer Oppervlak:

De oppervlakte van een ruimte of een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Dit is de som van alle verdiepingen. Dit is conform NEN2580.

CBS:

Het Centraal Bureau van de Statistiek. Het CBS heeft tot taak het publiceren van betrouwbare en samenhangende statistische informatie, die inspeelt op de behoefte van de samenleving.

Centrum, rest bebouwde kome n buitengebied:

De gebieden zoals gedefinieerd in deze Nota Parkeernormen.

CROW:

Het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Parkeereis:

Het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet aanleggen, waarbij rekening is gehouden met de parkeernormen, meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, de reductiefactoren voor parkeergelegenheid op eigen terrein en al aanwezige parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' konden worden toegeschreven.

Parkeerkencijfers:

De parkeerkencijfers zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel. Ontwerpers kunnen daarmee de orde van grootte bepalen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening.

Parkeernorm:

Dit cijfer geeft aan hoeveel parkeerplaatsen de gemeente eist bij een ruimtelijke ontwikkeling.

Parkeerovereenkomst:

Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de plaatsen toegankelijkheid zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functie en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand). De koppeling tussen de ontwikkeling/functie en de parkeerplaatsen dient objectgericht te zijn en niet subjectgericht.

Reguleringsgebied:

Een gebied waarbinnen sprake is van gereguleerd parkeren, bijvoorbeeld een parkeerschijfzone of betaald parkeren.

Omgevingsadressendichtheid:

Het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. De omgevingsadressendichtheid (o.a.d.) wordt uitgedrukt in adressen per km².

Omgevingsvergunning:

Omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2. van de Wabo.

Ruimtelijke ontwikkeling:

Het bouwen, slopen of veranderen van de gebruiksfunctie van een perceel/pand.

Stedelijkheidsgraad:

Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid. In relatie tot parkeernormen is dit van belang op het aanbod van vervoerswijzen binnen een gemeente.

[2]Bron: Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering, CROW, publicatie 182

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Parkeernormen per gebiedsprofiel

Bijlage 2: Afmetingen parkeerplaatsen

Bijlage 3: Halen en brengen bij scholen

Bijlage 4: Fietsparkeernormen

Bijlage 5: Loopafstanden

Bijlage 6: Parkeerdruk meten

Bijlage 1 Parkeernormen per gebiedsprofiel

Parkeernormen wonen

Woning (per woning)	Kern winkelgebied Bergeijk	Overige gemeente Bergeijk	Aantal bezoekers [3]
Koop, vrijstaand	2,1	2,3	0,3 pp per woning
Koop, twee-onder-een-kap	2,0	2,2	0,3 pp per woning
Koop, tussen/hoek	1,8	2,0	0,3 pp per woning
Koop, etage, goedkoop	1,4	1,6	0,3 pp per woning
Koop, etage, midden	1,7	1,9	0,3 pp per woning
Koop, etage, duur	1,9	2,1	0,3 pp per woning
Huur, etage, midden/goedkoop	1,2	1,4	0,3 pp per woning
Huur, etage, duur	1,7	1,9	0,3 pp per woning
Huurhuis, sociale huur	1,4	1,6	0,3 pp per woning
Huur, vrije sector	1,8	2,0	0,3 pp per woning
Kamerverhuur zelfstandig (per kamer)	0,6	0,7	0,2 pp per kamer
Aanleunwoning, serviceflat	1,1	1,2	0,3 pp per woning

tabel 3: Parkeernormen woningen

[3]Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Toelichting tabel

Koop, etage, goedkoop tot € 195.000,-

Koop, etage, midden tussen € 195.000,- en € 337.000,-

Koop, etage, duur vanaf € 337.000,-

Huur, etage, midden/goedkoop tot € 710,68

Huur, etage, duur vanaf € 701,68

Parkeernormen werken

Werk (per 100 m ² bvo [4])	Kern winkelgebied Bergeijk	O verig gemeente Bergeijk	Aandeel bezoekers [5]
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,3 (2,1)	2,6 (2,3)	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	3,0 (2,7)	3,6 (3,3)	20%

Bedrijf arbeidsintensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	2,0	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief (loods, opslag transport bedrijf)	0,9	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,8 (1,5)	2,0 (1,7)	-

tabel 4: parkeernormen werken (parkeernormen bij toepassing fietsparkeernorm)

[4]bvo = bruto vloer oppervlakte

[5]aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Parkeernormen winkelen en boodschappen

Winkelen en boodschappen (per 100 m ² bvo [6])	Kern winkelgebied Bergeijk	Overige gemeente Bergeijk	Aandeel bezoekers [7]
Buurtsupermarkt	3,3 (3,2)	4,3 (3,3)	89%
Discountsupermarkt Aldi en Lidl	5,8 (4,8)	7,8 (6,8)	96%
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau) C1000, Jumbo, Nettorama	5,6 (4,6)	6,5 (5,5)	93%
Supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau) Plus en AH	4,8 (3,8)	5,8 (4,8)	93%
Groothandel in levensmiddelen	7,3	7,4	80%
Overige winkelruimte (buurt- en dorpscentrum)	3,4 (2,4)	4,1 (3,1)	72%
(week)markt (per m ¹ kraam)	0,18	0,18	85%
Kringloopwinkel	1,3 (1,0)	2,0 (1,7)	89%
Bruin- en witgoedzaken	6,2 (5,4)	8,2 (7,4)	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,7 (1,5)	1,7 (1,7)	91%
Meubel/woonboulevard	2,2 (1,9)	2,5 (2,2)	97%
Outletcentrum	9,5 (8,5)	10,4 (9,4)	94%
Bouwmarkt	1,9 (1,6)	2,4 (2,2)	87%
Tuin-/Groencentrum (>1.000 m ² wvo[8])	2,4 (2,1)	2,7 (2,4)	88%

tabel 5: parkeernormen winkelen en boodschappen (parkeernormen bij toepassing fietsparkeernorm)

[6]bvo = bruto vloer oppervlakte

[7]Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

[8]wvo = winkel vloer oppervlakte

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

S port, cultuur en ontspanning (per 100 m ² bvo [9])	Kern winkelgebied Bergeijk	Overig gemeente Bergeijk	Aandeel bezoekers [10]
Bibliotheek	0,8 (0,5)	1,2 (0,9)	97%
Museum	0,8 (0,7)	1,1 (1,0)	95%
Bioscoop	8,0 (7,0)	11,2 (10,2)	94%
Filmtheater/filmhuis	5,3	7,9	97%
Theater schouwburg	8,0	9,3	87%
Casino	6,1	6,5	86%
Bowlingcentrum	2,3	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	1,2	1,4	87%
Dansstudio	3,9	5,5	93%
Fitnessstudio/sportschool	3,4 (2,9)	4,8 (4,3)	87%
Fitnesscentrum (>1500 m ² bvo)	4,5 (4,0)	6,3 (5,8)	94%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	9,8	99%
Sauna/hamman	4,6	6,7	99%
Sporthal	2,2 (1,9)	2,9 (2,6)	96%
Sportzaal	2,0 (1,7)	2,9 (2,6)	94%

tabel 6: parkeernormen sport, cultuur en ontspanning deel 1 (parkeernormen bij toepassing fietsparkeernorm)

[9]bvo = bruto vloer oppervlakte

[10]Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Sport, cultuur en ontspanning (per 100 m ² bvo [11])	Kern winkelgebied Bergeijk	Overig gemeente Bergeijk	Aandeel bezoekers [12]
---	-------------------------------	-----------------------------	---------------------------

Tennishal	0,4 (0,3)	0,5 (0,4)	87%
Squashhal	2,4 (2,3)	2,7 (2,6)	84%
Zwembad overdekt (100 m ² bassin)	10,7 (9,7)	11,5 (10,5)	97%
Zwembad openlucht (per 100 m ² bassin)	10,1 (9,1)	12,9 (11,9)	99%
Zwemparadijs	n.v.t.	12,5	-
Sportveld (per hectare netto terrein)	20,0 (13,0)	20,0 (13,0)	-
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	51,1	93%
Golfbaan (18 holes) per (18 holes, 60 ha)	n.v.t.	96,0	98%
Indoor speeltuin	3,9	4,7	97%
Manege/paardenhouderij (per box)	n.v.t.	0,4 (0,3)	90%
Dierenpark, Attractie- en pretpark (per ha netto terrein)	8,0 (4,0)	8,0 (4,0)	99%
Volkstuin (per 10 tuinen)	1,3	1,3	100%

tabel 7 : parkeernormen sport, cultuur en ontspanning deel 2 (parkeernormen bij toepassing fietsparkeernorm)

[11]bvo = bruto vloer oppervlakte

[12]Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Parkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Horeca en (verblijfs)recreatie (per 100 m ² bvo [13])	Kern winkelgebied Bergeijk	Overig gemeente Bergeijk	Aandeel bezoekers [14]
Camping (per standplaats)	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	1,7	91%
1* Hotel (per 10 kamers)	2,3	2,5	77%
2* Hotel (per 10 kamers)	2,4	4,3	80%
3* Hotel (per 10 kamers)	3,4	5,2	77%
4* Hotel (per 10 kamers)	5,3	7,5	73%
5* Hotel (per 10 kamers)	7,8	11,0	65%
Café/Bar/Cafeteria	6,0	7,0	80%
Restaurant	11,0 (10,0)	15,0 (14,0)	80%
Discotheek	13,9	20,8	99%

tabel 8: parkeernormen horeca en verblijf (parkeernormen bij toepassing fietsparkeernorm)

[13]bvo = bruto vloer oppervlakte

[14]Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Kern winkelgebied Bergeijk	Overig gemeente Bergeijk	Aandeel bezoekers [15]
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	2,8	3,3	57%
Apotheek (per apotheek)	2,9 (2,6)	3,4 (3,1)	45%
Fysiotherapie praktijk (per behandelkamer)	1,7	2,2	57%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,8	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1,6	2,0	38%
Tandartsenpraktijk (per behandelkamer)	2,2	2,6	47%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	2,1 (1,8)	2,5 (2,2)	55%
Ziekenhuis (per 100 m ² bvo[16])	1,7 (1,6)	1,9 (1,8)	29%
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	30,1 (25,1)	99%
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	31,6 (26,6)	97%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,2 (0,1)	0,2 (0,1)	-
Verpleeg-verzorgingvoorziening (per wooneenheid)	0,6	0,6	60%

tabel 9: parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (parkeernormen bij toepassing fietsparkeernorm)

[15]Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

[16]bvo = bruto vloer oppervlakte

Parkeernormen onderwijs

Onderwijs	Kern winkelgebied Bergeijk	Overig gemeente Bergeijk	Aandeel bezoekers [17]
Kinderdagverblijf/crèche (per 100 m ² bvo[18])	1,2	1,4	0%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,8 (0,5)	0,8 (0,5)	0%
Middelbare school (per 100 leerlingen)	4,6 (3,9)	4,6 (3,9)	11%

ROC (per 100 leerlingen)	5,4 (4,4)	5,9 (4,9)	7%
Avondonderwijs (per 10 studenten)	5,7	8,9	95%

tabel 10: parkeernormen onderwijs (parkeernormen bij toepassing fietsparkeernorm)

[17]Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

[18]bvo = bruto vloer oppervlakte

Bijlage 2 Afmetingen parkeerplaatsen

Afmetingen parkeerplaatsen

Om parkeervoorzieningen goed te kunnen gebruiken, dienen deze aan bepaalde maatvoeringen te voldoen. Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen:

1. de parkeerplaats(en)
2. de parkeerweg(en)

Parkeerplaats

In tabel 11 staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 2012[19].

[19]voor parkeergarages is de NEN 2443 van toepassing. Voor parkeergarages bedraagt de minimumbreedte 2,30 meter bij normaal gebruik en 2,50 meter bij intensief gebruik. De huidige aanbevolen parkeerbreedte is tenminste 2,40 meter.

	Breedte	Lengte
Haaksparkeren of gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	2,5 meter	5,0 meter
Langparkeren	2,0 meter	6,0 meter

tabel 11: minimale breedte en lengte parkeerplaatsen voor personenauto's

Er wordt geen verschil gemaakt tussen lang parkeren en kort parkeren, omdat parkeerplaatsen vaak gebruikt worden door beide doelgroepen. Uitgangspunt is een zodanige maatvoering (zie tabel 11 en tabel 12) dat te allen tijde parkeercomfort wordt geboden. Gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zowel bij haaks-, als langsparkeren 3,5 meter breed te zijn of 3,0 meter als er een vrije uitstapstrook naast het parkeervak is.

Parkeerweg

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat de parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd (zonder te steken). Naarmate de parkeerhoek kleiner is, is minder ruimte nodig. In veel gevallen noodzaken andere eisen (bijvoorbeeld van de brandweer) tot een grotere breedte van de parkeerweg. In tabel 12 staat de breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren (bij een parkeervakbreedte van 2,5 meter), gebaseerd op het ASVV 2012.

	Breedte parkeerweg
Haaks parkeren	6,0 meter
Gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	4,0 meter

tabel 12: breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren voor personenauto's

De genoemde breedte van de parkeerweg geldt bij de minimale breedte van een parkeervak van 2,5 meter. Indien een parkeervak breder wordt gemaakt, kan de parkeerweg smaller worden.

Bijlage 3 Halen en brengen bij scholen

Inleiding

Het met de auto brengen en halen van kinderen genereert een vraag naar parkeerruimte bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang. Deze parkeervraag doet zich voor op vaste momenten van de dag. De auto's blijven slechts korte tijd bij de locatie staan, waardoor zij niet altijd even zorgvuldig worden geparkeerd. In sommige gevallen is dit aanleiding voor klachten van omwonenden. Deze klachten zijn dikwijls te voorkomen door goede communicatie tussen de school, de ouders, de gemeente en de omwonenden. Extra maatregelen zijn immers kostbaar, vaak moeilijk te realiseren en bijkomende regelgeving is moeilijk te handhaven. Daarom is het maar de vraag of met de aanleg van parkeervoorzieningen het probleem verholpen wordt.

4.1 Rekenmethode

Voor gemeenten die toch iets aan de kortstondig optredende problemen van het brengen en halen van kinderen met de auto willen doen, is een rekentool ontwikkeld. In tabel 3 staat een rekenmethode beschreven om het benodigde aantal parkeervoorzieningen bij basisscholen en kinderdagverblijven te berekenen.

4.2 Locatiekeuze

Wanneer de gemeente besluit voor deze parkeerwens een voorziening aan te leggen, moet de locatie van deze parkeerplaatsen zorgvuldig worden gekozen. De plaatsen moeten zoveel mogelijk langs de doorgaande route liggen en een minimale loopafstand naar de school hebben. Er kan eventueel een speciale ingang komen. Parkeerplaatsen die te ver van de school of de ingang liggen, zullen niet worden gebruikt. Hiernaast moet erop worden toegezien dat het personeel deze parkeerplaatsen niet gebruikt. Voor een school met een regionale functie moet bij de dimensionering van de parkeervakken rekening worden gehouden met het feit dat ook personenbusjes gebruikmaken van de parkeervoorziening.

4.3 Rekenvoorbeeld

Hier volgt een voorbeeld voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen voor een school met 160 leerlingen. 60 leerlingen zitten in de groepen 1 t/m 3. Hiervan wordt 30% met de auto gebracht en gehaald. De overige 100 leerlingen zitten in de groepen 4 t/m 8. Hiervan wordt

10% gebracht en gehaald. Ingevuld in de formules van tabel 5 levert dit het volgende:

$$\begin{aligned}
 &60 \times 0,3 \text{ (30\% met de auto)} \times 0,5 \text{ (reductiefactor parkeerduur)} \times 0,75 \text{ (reductiefactor aantal kinderen per auto)} \\
 &+ \\
 &100 \times 0,1 \text{ (10\% met de auto)} \times 0,25 \text{ (reductiefactor parkeerduur)} \times 0,85 \text{ (reductiefactor aantal kinderen per auto)} \\
 &= 6,75 + 2,125 = 8,875
 \end{aligned}$$

Met andere woorden: er zijn 9 parkeerplaatsen nodig.

Tabel 3. Voorbeeld rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

$$\begin{aligned}
 &\text{groepen 1 t/m 3} \\
 &\text{aantal leerlingen} \times \% \text{ leerlingen met auto} \times 0,5^1 \times 0,75^2 \\
 &+ \\
 &\text{groepen 4 t/m 8} \\
 &\text{aantal leerlingen} \times \% \text{ leerlingen met auto} \times 0,25^1 \times 0,85^2 \\
 &+ \\
 &\text{kinderdagverblijf} \\
 &\text{aantal leerlingen} \times \% \text{ leerlingen met auto} \times 0,25^1 \times 0,75^2 \\
 &= \\
 &\text{het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen}
 \end{aligned}$$

- ¹ = reductiefactor parkeerduur
- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
 - groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
 - kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25
- ² = reductiefactor aantal kinderen per auto
- groepen 1 t/m 3 = 0,75
 - groepen 4 t/m 8 = 0,85
 - kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:

- stedelijkheidsgraad
- stedelijke zone
- de gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:

- groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- kinderdagverblijf: 50 - 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.



Bijlage 4 Fietsparkeernorm Achtergrond informatie

Het gewenste aantal fietsparkeervoorzieningen bij een kantoor, een winkel of openbare voorziening wordt bij voorkeur bepaald op basis van tellingen. Dat biedt de beste garantie dat het aanbod voldoet aan de vraag. In een aantal situaties is het echter lastig of onmogelijk om tellingen uit te voeren, bijvoorbeeld omdat het nieuwbouw betreft. In dergelijke situaties kan met behulp van kencijfers het gewenste aantal fietsparkeerplaatsen berekend worden. Dit is vooral van belang als in het ontwerp van het gebouw of de openbare ruimte rekening gehouden moet worden met grote aantallen fietsen. De kencijfers geven inzicht in het te verwachten aantal geparkeerde fietsen bij een bepaalde locatie op een bepaalde locatie op het maatgevende moment van de week. Het aanwijzen van de juiste plek voor fietsparkeerplaatsen gebeurt op praktische wijze. Daar waar daadwerkelijk fietsen worden gestald, worden de fietsparkeerplaatsen gemaakt. Doel van deze werkwijze is vraagvolgend te opereren, om tegemoet te komen aan het daadwerkelijk gebruik. Zo wordt voorkomen dat fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden op plekken die voor gebruikers niet logisch zijn.

Toepassing fietsparkeernormen

Bij het gebruik van de fietsparkeernormen moet met de volgende punten rekening worden gehouden:

- Voor het bepalen van het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen moet worden uitgegaan van een maximale fietsparkeerdruk van 80%.
- Functies die door hun gebruikersprofiel (bijvoorbeeld veel scholieren) afwijken van het gemiddelde, kennen een afwijkende vraag.
- Er moet worden uitgegaan van het drukste moment tijdens een 'normale' week.
- Bij seizoensafhankelijke functies (buitenzwembaden, tuincentra) is sprake van een 'normale' week tijdens het maatgevende seizoen.

De fietsparkeernormen zijn bedoeld voor solitaire functies. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies. Fietsparkeerplaatsen worden daarom vraagvolgend geplaatst. De fietsparkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen in deze bijlage.

Maatgevende moment

Het drukste moment in een normale week of in het jaar is maatgevend voor de norm, tabel 23 en volgende met alternatieve eenheden en maatgevende momenten geven het maatgevende moment voor de verschillende functies weer. Bij het verrichten van tellingen kunnen deze tabellen gebruikt worden om het juiste telmoment te bepalen. In deze tabellen staat ook hoe de eenheden voor de grootte van de functies omgerekend kunnen worden naar alternatieve eenheden.

Standaard is een marge van +20% in de normen verwerkt (uitgezonderd woningen). Deze extra parkeercapaciteit is gewenst, omdat fietsers de lege plekken ook moeten kunnen vinden. Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een beperkte groei van het fietsgebruik te kunnen opvangen.

Voor werklocaties wordt zo veel mogelijk onderscheid gemaakt tussen werknemers en bezoekers.

Fietsparkeernormen

Kantoor	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum	1,7	100 m 2bvo	Hoe meer gespecialiseerde, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.
	Rest bebouwde kom	1,2		
	Buitengebied	0,7		
Kantoor (bezoekers)		5	balie	Minimaal 10

tabel 13: fietsparkeernormen kantoor

Basisscholen	Schoolgrootte	Norm	Per	Opmerking
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	4,3	10 leerlingen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
	250 tot 500 leerlingen	5,0		
	> 500 leerlingen	6,2		
Basisschool (medewerkers)		0,4	10 leerlingen	

tabel 14: fietsparkeernormen basisscholen

Middelbare scholen en ROC's	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Middelbare school (leerlingen)		14	100 m ² bvo	Grote aantallen
Middelbare school (medewerkers)	Centrum	0,6	100 m ² bvo	
	Rest bebouwde kom	0,4		
ROC (leerlingen)		12	100 m ² bvo	Op OV-locaties lager
ROC (medewerkers)		0,9	100 m ² bvo	

tabel 15: fietsparkeernormen middelbare scholen en ROC's

Winkelen en boodschappen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,7	100 m ² bvo	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,9	100 m ² bvo	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	100 m ² bvo	
Tuincentrum	Binnen de bebouwde kom	0,4	100 m ² bvo	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen
	Buiten de bebouwde kom	0,1		

tabel 16: fietsparkeernormen winkelen en boodschappen

Horeca en verblijfsrecreatie	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Fastfoodrestaurant	Centrum	29	Locatie	Terras meetellen
	Rest bebouwde kom	10		

	Buitengebied	5		
Restaurant (eenvoudig)	Binnen de bebouwde kom	18	100 m ² bvo	Bijv. pannenkoekenhuis Terras meetellen
	Buiten de bebouwde kom	15		
Restaurant (luxe)		4	100 m ² bvo	

tabel 17: fietsparkeernormen horeca en verblijfsrecreatie

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	Locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	Locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats/crematorium		5	Gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,3	100 m ² bvo	
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,4	100 m ² bvo	
Kerk/moskee		40	100 zitplaatsen	Protestanten fietsen meer dan katholieken, Moslims het minst
Ziekenhuis (bezoekers)		0,5	100 m ² bvo	Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)	Centrum	0,4	100 m ² bvo	Grote aantallen
	Rest bebouwde kom	0,2		

tabel 18: fietsparkeernormen gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Sport, cultuur en ontspanning	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Bibliotheek		3	100 m ² bvo	
Bioscoop	Centrum	7,8	100 m ² bvo	Grote aantallen
	Rest bebouwde kom	1,4		
Fitness	Centrum	5,0	100 m ² bvo	
	Rest bebouwde kom	2,0		
Museum		0,9	100 m ² bvo	
Sporthal		2,5	100 m ² bvo	
Sportveld		61	ha netto terrein	
Sportzaal		4,0	100 m ² bvo	
Stadion		9	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijk evenement		32		Grote aantallen
Theater	Centrum	24	100 zitplaatsen	Grote aantallen
	Rest bebouwde kom	18		
Zwembad (openlucht)		28	100 m ² bassin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		20	100 m ² bassin	Grote aantallen

tabel 19: fietsparkeernormen sport, cultuur en recreatie

Overstappen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Busstation	Centrum	42	Halterende buslijn	
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,8	Autoparkeerplaats	

tabel 20: fietsparkeernormen overstappen

Woning	Norm 1	Per	Opmerking	Norm 2	Per
Rij- en vrijstaande woning	1	Kamer	Bij voorkeur plus 1	5,5	Woning
Appartement (met fietsenberging)	0,75	Kamer	Minimaal 2 plekken	2,5	Woning
Appartement (zonder fietsenberging)	0,25	Kamer	Ten behoeve van buurstallingen en fietstrommels. Heeft niet de voorkeur.	0,75	Woning
Studentenhuis	1	Kamer			

De tabel betreft alleen de fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 - 1 per woning)

tabel 21: fietparkeernormen woning

Aantal fietsen	Oppervlakte (m ²)	Opmerking
2	4,1	Haaks
3	5,8	Haaks
4	7,3	45°

5	8,4	45°
6	9,5	45°
7	10,6	45°
8	11,8	45°

tabel 22: oppervlak fietsenshuur bij woningen voor het stallen van fietsen, exclusief bergruimte

Alternatieve eenheden en maatgevende momenten fiets parkeren

Kantoor	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Kantoor (personeel)	100 m ² bvo	4 arbeidsplaatsen		werkdagochtend
Kantoor met balie (bezoekers)	Balie			werkdagochtend
Basisscholen	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Basisschool (leerlingen)	10 leerlingen	0,4 leslokalen		Schooltijden
Basisschool (medewerkers)				
Middelbare scholen en ROC's	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Middelbare school (leerlingen)				
Middelbare school (medewerkers)	100 m ² bvo	1 leslokaal		Schooltijden
ROC (leerlingen)				
ROC (medewerkers)				
Winkelen en boodschappen doen	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevens moment
Winkelcentrum	100 m ² bvo	80 m ² vvo	0,56 winkels	Zaterdagmiddag 14-17 uur
Supermarkt	100 m ² bvo	80 m ² vvo	0,5 kassa	Zaterdagmiddag 14-17 uur
Bouwmarkt	100 m ² bvo	90 m ² vvo		Zaterdag (en koopzondag)
Tuincentrum	100 m ² bvo (totaal)	80 m ² vvo (binnen)	80 m ² vvo (totaal)	Zaterdag (en koopzondag)

tabel 23: alternatieve eenheden en maatgevende momenten per solitaire functie, deel 1

Gezondheidszorg en voorzieningen	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Apotheek (bezoekers)				
Apotheek (medewerkers)	Locatie	4 kassa's	12 medewerkers	Werkdag 14-16 uur
Begraafplaats	Gelijktijdige plechtigheid	0,35 locatie		Tijdens plechtigheid
Crematorium		120 zitplaatsen		
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m ²	1,33 behandel kamers		Werkdag 9-12
Gezondheidscentrum (medewerkers)				
Kerk/moskee	100 zitplaatsen			Tijdens dienst
Ziekenhuis (bezoekers)	100 m ² bvo	1,33 bedden		Werkdag 10-12 uur, 14-16 uur en 19-20 uur
Ziekenhuis (medewerkers)				
Horeca en verblijfsrecreatie	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Fastfoodrestaurant	Locatie	15,6 tafels	60 stoelen	Zondag 17-18 uur
Restaurant (eenvoudig)	100 m ² bvo	13 tafels	50 stoelen	Vr-za-zo 18-20 uur
Restaurant (luxe)		6,5 tafels	25 stoelen	Vr-za-zo 18-20 uur

tabel 24: alternatieve eenheden en maatgevende momenten per solitaire functie, deel 2

Sport, cultuur en ontspanning	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Bibliotheek	100 m ² bvo	1000 leden		Woensdag 13-16 uur
Bioscoop	100 m ² bvo	0,15 zalen	33 stoelen	Zaterdag 19-22 uur
Fitness	100 m ² bvo	6 apparaten		Ma-di-wo 19-21 uur
Museum	100 m ² bvo			Buiten schooltijden
Sporthal	100 m ² bvo	0,21 kleedkamers	0,05 locatie	Zaterdag en zondag 13-18 uur
Sportveld	Ha netto terrein	1,15 velden		Speeldag ochtend, evt. wedstrijd met veel publiek
Sportzaal	100 m ² bvo	0,26 kleedkamers	0,05 locatie	Gebruikstijden
Stadion	100 zitplaatsen			Bij thuiswedstrijden
Stedelijk evenement	100 bezoekers			Afhankelijk van evenement
Theater	100 zitplaatsen	0,5 zalen	300 m ² bvo	Zaterdag 19-22 uur
Zwembad (openlucht)	100 m ² bassin			Bij mooi weer, buiten schooltijd
Zwembad (overdekt)	100 m ² bassin			Vrijdag 9-13 uur
Woning	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Rij- en vrijstaande woning	Kamer	25 m ² bvo	0,25 woning	
Appartementen (met fietsenberging)	Kamer	25 m ² bvo	0,33 woning	Avond

Appartementen (zonder fietsenberging)	Kamer	25 m ² bvo	0,33 woning
Studentenhuis	Kamer		

tabel 25: alternatieve eenheden en maatgevende moment per solitaire functie, deel 3

Algemene opmerkingen/definities:

- bvo: bruto vloeroppervlak
- vvo: verkoop vloeroppervlak
- Arbeidsplaats: maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers

Bijlage 5 Loopafstanden

Indien de parkeervraag niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, kan gekeken worden naar vervangende parkeergelegenheid. In tabel 26 is aangegeven wat een acceptabele loopafstand tot deze alternatieve parkeergelegenheid is. De loopafstand wordt bepaald vanaf de eerste deur van een complex. Bij de woning is dat de voordeur, bij een kantoorpand de hoofdingang et cetera.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 meter
Werken	500 meter
Ontspanning	100 meter, in centrum 200 meter in verband met beschikbaarheid en verdeling van de aanwezige parkeercapaciteit
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

tabel 26: acceptabele loopafstanden

Bijlage 6 Parkeerdruk berekenen

In deze bijlage staat beschreven op welke manier de parkeerdruk wordt gemeten. De parkeerdruk is in dit geval het percentage parkeerplaatsen op de openbare weg waarop een auto staat geparkeerd. Daarbij wordt eerst het gebied bepaald waarin het onderzoek zal plaatsvinden. Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen geteld, waarna op de genoemde tijdstippen het aantal geparkeerde auto's wordt geteld.

Afbakening gebied

In bijlage 5 staat de loopafstand waarbinnen een oplossing voor het parkeren gevonden moet worden. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantoorpand de hoofdingang etc. In het gebied dat binnen de in bijlage 5. genoemde loopafstand valt, wordt de parkeerdruk gemeten. Dit gebied wordt op kaart aangegeven.

Aantal parkeerplaatsen

Vervolgens wordt van de legale en openbare parkeerplaatsen het aantal geparkeerde auto's geteld. Een legale plek is: een parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen). Als er geen parkeervakken zijn, wordt de straatlengte in meters gedeeld door zes meter (lengte parkeervak volgens bijlage 2). De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, onderbrekingen (een plaats in een parkeerstrook voor bijv. een boom, speelplek, afvalcontainer of een uitrit). Ook mag vijf meter vanaf een bocht niet worden geparkeerd. Dit moet worden afgetrokken van de straatlengte. Indien de deling leidt tot een getal achter de komma, dan wordt het aantal plaatsen naar beneden afgerond, tenzij het getal achter de komma groter of gelijk is aan acht.

Aantal geparkeerde auto's

Bij deze berekening wordt uitgegaan van de openbare parkeerplaatsen en de auto's die op deze openbare plaatsen zijn geparkeerd. Dit betekent dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet meetellen in deze meting. Het gaat immers om de situatie die mensen tegenkomen als zij in een bepaalde straat willen parkeren. Ook auto's op gehandicaptenparkeerplaatsen en nadere gereserveerde parkeerplaatsen op de openbare weg tellen niet mee.

Tijdstippen van meting

Doordeweekse avond/nacht 23.00-01.00 uur

Doordeweekse ochtend 10.00-12.00 uur

Doordeweekse middag 13.00-15.00 uur

Koopavond 18.00-20.00 uur

Zaterdagmiddag 13.00-15.00 uur

De doordeweekse tellingen geven een beeld van de 'normale parkeerdruk' en worden bij voorkeur op een dinsdag of donderdag uitgevoerd; de tellingen op koopavond en zaterdagmiddag geven een beeld van de tellingen tijdens de wekelijkse piekdruk. De tellingen worden uitgevoerd buiten de vakantieperiodes.

Parkeerdruk

Parkeerdruk bestaand = (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)

Parkeerdruk toekomst = (parkeerbehoefte nieuwe situatie) + (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)

De verschillende tijdstippen kunnen een verschillende parkeerdruk opleveren. Immers 's avonds kunnen de parkeerplaatsen anders gebruikt worden dan overdag. Per tijdstip wordt de bestaande en toekomstige parkeerdruk bepaald.

De hoogste parkeerdruk die wordt gemeten op de aangegeven tijdstippen is maatgevend voor het bepalen of de parkeerdruk boven de 85% uitkomt. Dit betekent dat als op één van de gemeten tijdstippen de parkeerdruk boven de 85% uitkomt, er geen gebruik kan worden gemaakt van de restcapaciteit van de openbare weg.

Bijlage 3 Samenvatting en rekenvoorbeelden voor ontwikkelaars in Bergeijk

Inleiding

De gemeente Bergeijk heeft in 2017 een nieuwe Nota Parkeernormen vastgesteld. Daarin zijn parkeernormen opgenomen voor ruimtelijke ontwikkelingen, met ruimte voor de nodige flexibiliteit en maatwerk.

In de Nota Parkeernormen staat precies aangegeven welke uitgangspunten gehanteerd zijn en waar rekening mee gehouden moet worden bij het bepalen van de parkeereis voor een ontwikkeling in de gemeente Bergeijk. Ook wordt uitgelegd onder welke voorwaarden van de parkeereis mag worden afgeweken, dus wanneer maatwerk mogelijk is. Daarin is onderscheid gemaakt tussen maatwerk voor de te hanteren norm en maatwerk voor de eis van parkeren op eigen terrein.

Samenvatting Nota Parkeernormen

In deze samenvatting worden voor u, als ontwikkelaar of initiatiefnemer, de spelregels van de Nota Parkeernormen toegelicht met rekenvoorbeelden voor het bepalen van de parkeereis. Dit document is een aanvulling op de Nota Parkeernormen van de gemeente Bergeijk en verwijst regelmatig naar de inhoud van de nota. Het is daarom verstandig dat u, bij het lezen van deze samenvatting, ook de Nota Parkeernormen tot uw beschikking hebt.

Uw parkeereis bepalen

Met behulp van parkeernormen wordt de parkeereis bepaald voor ruimtelijke ontwikkelingen. Parkeernormen worden niet gebruikt om bestaande parkeerdruk in beeld te brengen of te corrigeren. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen waar u als ontwikkelaar in moet voorzien. De Nota Parkeernormen beschrijft in hoofdstuk 2 de uitgangspunten voor de parkeernormen van de gemeente Bergeijk en de regels voor het gebruik.

Waar moet ik rekening mee houden?

Parkeernormen

Bijlage 1 van de Nota Parkeernormen bevat de parkeernormen per gebiedsprofiel. De belangrijkste en meest voorkomende functies zijn opgenomen. Wanneer bepaalde functies niet in de lijst voorkomen, wordt in dat geval door de gemeente een onderbouwde afweging gemaakt welke norm of combinatie van normen moet worden toegepast. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de CROW parkeerkencijfers.

Gebiedsprofielen

De parkeernormen maken onderscheid in twee gebiedsprofielen: het kernwinkelgebied en de rest. Paragraaf 2.2 geeft een kaartbeeld met de aanduiding van de gebiedsindeling.

Parkeereis

Met de parkeernormen in bijlage 1 van de Nota Parkeernormen kunt u de parkeereis berekenen. Daarbij moet u rekening houden met de omrekenwaardes voor parkeervoorzieningen bij woningen (paragraaf 2.4), dubbelgebruik (paragraaf 2.5) en enkele uitvoeringsregels (paragraaf 2.6).

In de uitvoeringsregels wordt uitgelegd hoe u om moet gaan met bezoekersparkeren, afronding, maatvoering parkeerplaatsen, salderen, functie onbekend, inzet parkeercapaciteit en schoolomgevingen.

Fietsparkeernormen

Hoofdstuk 3 van de Nota Parkeernormen beschrijft de toepassing van fietsparkeernormen. Deze zijn van toepassing op geselecteerde voorzieningen waarvan het aannemelijk is dat relatief veel bezoekers met de fiets komen. Bij deze functies is er de mogelijkheid om te kiezen voor een betere fietsbereikbaarheid door de fietsparkeernorm toe te passen. Bij het gebruik van de fietsparkeernorm is een lagere parkeernorm (minimale grens parkeerkencijfer) voor de auto van toepassing. In bijlage 1 van de Nota Parkeernormen is per functie aangegeven wat de lagere parkeernorm is bij het toepassen van de fietsparkeernorm. Voor de functies waar de fietsparkeernorm van toepassing is, zijn fietsparkeernormen opgenomen in bijlage 4 van de Nota Parkeernormen.

Rekenvoorbeelden ruimtelijke ontwikkeling

Voorbeeld 1

Een projectontwikkelaar wil tien twee-onder-een-kap woningen en een woonwinkel van 800 m² bouwen in het centrum in Bergeijk. Om de parkeervraag op te vangen realiseert de ontwikkelaar een parkeerterrein op eigen terrein. Deze ontwikkelaar kiest ervoor om geen fietsvoorzieningen te realiseren. De woningen krijgen een enkele oprit met garage.

Voor woningen geldt een parkeernorm van 2,0 parkeerplaats per woning, daarmee wordt de parkeereis 20,0 parkeerplaatsen. Daarvan moeten minimaal 3 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor het bezoek van de woningen ($0,3 \cdot 10 = 3,0$ pp). Door de aanleg van de opritten met garage worden theoretisch 12,0 parkeerplaatsen ($1,2 \cdot 10$ enkele inritten met garage) opgevangen, zie paragraaf 2.4 tabel 2: omrekenwaardes voorzieningen woningen. De overige 8,0 parkeerplaatsen dienen apart nog te worden gerealiseerd.

Voor de woonwinkel moeten minimaal 13,6 parkeerplaatsen worden aangelegd ($1,7 \cdot (800/100) = 13,6$ PP).

In het totale plan moeten op basis van de parkeernormen, buiten de geplande opritten, minimaal 8,0 (woningen) + 13,6 (winkel) = 21,6 openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Echter, als het parkeerterrein toegankelijk is voor zowel de werknemers en bezoekers van de winkel, als voor bewoners en bezoekers van de woningen, mag dubbelgebruik van de parkeerplaatsen worden toegepast. Zie paragraaf 2.6, tabel 2 van de Nota Parkeernormen. Voor dubbelgebruik moet eerst de

maatgevende periode bepaald worden. Dit is in dit geval zaterdagmiddag, waarbij 60% van de bewoners, 60% van het bezoek van de woningen en 100% van het personeel en bezoek van de winkels aanwezig zijn. Dit betekent dat er minimaal 18,4 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd ($5 \text{ pp bewoners} * 0,6 + 3 \text{ pp bezoekers} * 0,6 + 13,6 \text{ pp woonwinkel} * 1,0 = 18,4 \text{ pp}$). Daarnaast moeten bij de woningen 10 inritten met garage worden gerealiseerd. De totale parkeervraag van deze ontwikkeling komt daarmee op 26,4 = 27 parkeerplaatsen. Zie tabel 1 voor een schematische uitwerking van dit voorbeeld.

Uitgangspunten	Aantal	Parkeernorm	
Twee-onder-een-kap-woning	10 woningen	2,0 pp/woning	Waarvan 0,3 pp/woning voor bezoeker
Winkel	800 m2 bvo	1,7 pp/100m2 bvo	91% bezoekers
Parkeervraag bepalen			
Bezoekers woningen	10 woningen	1,7 pp/woning	17,0 parkeerplaatsen
Bezoekers winkels	10 woningen	0,3 pp/woning	3,0 parkeerplaatsen
Winkel	800 m2 bvo	1,7 pp/100m2 bvo	13,6 parkeerplaatsen
33,6 parkeerplaatsen totaal			
Verrekenen parkeren eigen terrein			
Inritten met garage	10 opritten	1,2 pp/inrit met garage	-12,0 parkeerplaatsen
21,6 parkeerplaatsen openbaar			
Dubbelgebruik bepalen voor openbare parkeervraag		Parkeervraag	Aanwezigheid maatgevend moment (zaterdagmiddag)
Bewoners woningen	5,0 (= 17,0 - 12,0)	60%	3,0 parkeerplaatsen
Bezoekers woningen	3,0	60%	1,8 parkeerplaatsen
Winkel	13,6	100%	13,6 parkeerplaatsen
Openbaar			18,4 parkeerplaatsen
Inritten			12,0 parkeerplaatsen
Totale parkeervraag			26,4 = 27 parkeerplaatsen

tabel 1: schematische uitwerking voorbeeld 1

Voorbeeld 2

Een bestaand kantoor in Luyksgestel breidt uit met 600 m2 bvo en bouwt tien dure etagewoningen boven het kantoor erbij voor de verkoop. De woningen krijgen één gereserveerde parkeerplaats per woning. Het kantoor heeft een baliefunctie, door de uitbreiding komen er twee balies bij, en bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein. Een berekening van de parkeereis is alleen van toepassing op de uitbreiding en de extra parkeerbehoefte die deze genereert. De ontwikkelaar wil graag fietsvoorzieningen realiseren voor personeel en bezoekers.

Voor de uitbreiding van het kantoor geldt een parkeernorm van 3,0 pp/100 m2. Echter, omdat de ontwikkelaar fietsvoorzieningen realiseert op basis van de fietsparkeernormen geldt een parkeernorm van 2,7 pp/100 m2. Voor de uitbreiding van 600 m2 bvo moeten minimaal 16,2 parkeerplaatsen worden gerealiseerd ($2,7 * 600 / 100 = 16,2 \text{ pp}$).

Voor een dure etage geldt een parkeernorm van 2,1 parkeerplaats per woning, daarmee wordt de parkeereis 21,0 parkeerplaatsen. Voor tien etagewoningen moeten minimaal drie parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor bezoek van de woningen ($0,3 * 10 = 3 \text{ pp}$).

In het totale plan moeten dus minimaal 16,2 (kantoor) + 21,0 (etage woningen) = 37,2 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Hiervan zijn 10 parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners.

Wanneer de parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor zowel de werknemers en bezoekers van de kantoren, als voor de bewoners en bezoekers van de woningen, kan dubbelgebruik van de parkeerplaatsen worden toegepast. De gereserveerde parkeerplaatsen voor bewoners worden niet meegenomen in de berekening voor dubbelgebruik. Voor dubbelgebruik wordt daarom gerekend met 27,2 parkeerplaatsen. Dit zijn 16,2 parkeerplaatsen voor het kantoor en 11,0 parkeerplaatsen voor de woningen ($21,0 - 10,0 = 11,0$). De parkeerplaatsen worden 's avonds vooral gebruikt door bewoners en overdag door bezoekers en werknemers van het kantoor. Hiervoor moet eerst een maatgevende periode bepaald worden. In dit geval is dat een werkdagmiddag. Dit is de periode dat het kantoor geopend is (100%) en 50% van de bewoners thuis is en 20% van de bezoekersplaatsen bij de woningen gebruikt worden. Dit betekent dat er minimaal 16 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd ($(8 * 0,5) + (3 * 0,2) + (16,2 * 1,0) = 20,7 \text{ pp}$). Daarnaast moeten de 10 gereserveerde parkeerplaatsen voor de bewoners worden gerealiseerd. De totale parkeereis is $20,7 + 10,0 = 30,7 = 31$ parkeerplaatsen. Zie tabel 2 voor een schematische uitwerking van dit voorbeeld.

Uitgangspunten	Aantal	Parkeernorm	
Dure etage	10 woningen	2,1 pp/woning	Waarvan 0,3 pp/woning voor bezoeker
Kantoor met baliefunctie	600 m2bvo	2,7 pp/100 m2bvo	20% bezoekers

Parkeervraag bepalen

Bewoners woningen	10 woningen	1,8 pp/woning	18,0 parkeerplaatsen
Bezoekers woningen	10 woningen	0,3 pp/woning	3,0 parkeerplaatsen
kantoor met balie functie	600 m2bvo	2,7 pp/100 m2bvo	16,2 parkeerplaatsen
			37,2 parkeerplaatsen totaal

Verrekenen parkeren eigen terrein

Gereserveerde parkeerplaatsen	10 parkeerplaatsen	1,0 pp/gereserveerde pp	-10 parkeerplaatsen
			27,2 parkeerplaatsen openbaar

Dubbelgebruik bepalen voor openbare parkeervraag

	Parkeervraag	Aanwezigheid maatgevend moment (werkmiddag)	
Bewoners woningen	8,0 (= 18,0 - 10,0)	50%	4,0 parkeerplaatsen
Bezoekers woningen	2,4	20%	0,5 parkeerplaatsen
Kantoor met baliefunctie	16,2	100%	16,2 parkeerplaatsen
			Openbaar 20,7 parkeerplaatsen
			Gereserveerd 10,0 parkeerplaatsen
			Totaal benodigde parkeerplaatsen 30,7 = 31 parkeerplaatsen

tabel 2: schematische uitwerking voorbeeld 2

Naast de 31 autoparkeerplaatsen moet de ontwikkelaar, op basis van de fietsparkeernormen in bijlage 4 van de Nota Parkeernormen, fietsparkeerplaatsen realiseren. De fietsparkeernorm voor personeel is 1,2 fietspp per 100 m2, per balie komen daar nog 5 fietsparkeerplaatsen bij. In totaal moet de ontwikkelaar dus $7,2 (1,2 * 600/100) + 10,0 (2 \text{ balies} * 5,0) = 17,2 = 18$ fietsparkeerplaatsen realiseren.

Voorbeeld 3

Een vrijstaande woning in Walik wordt omgebouwd tot een kleinschalige sportschool met een bruto vloeroppervlak van 180 m2. Deze ontwikkelaar kiest ervoor om geen fietsvoorzieningen te realiseren. Op dit moment is er geen parkeervoorziening op eigen terrein aanwezig.

De parkeernorm voor een sportschool in de rest bebouwde kom is 4,8 parkeerplaats per 100 m' bvo. De sportschool vraagt om minimaal 9 parkeerplaatsen ($4,8 * 180/100 = 8,6$ pp). Echter, de vraag van de grote woning vervalt, ondanks dat er in de huidige situatie geen feitelijke parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig waren. Dit zijn 2,3 parkeerplaatsen. Er moeten dus minimaal 7 parkeerplaatsen worden gerealiseerd ($8,6 - 2,3 = 6,3 = 7$ pp).

Uitgangspunten	Aantal	Parkeernorm	
Sportschool	180 m2 bvo	4,8 pp/100 m2 bvo	87%
Woning >90 m2	1 woning	2,3 pp/woning	Waarvan 0,3 pp/woning voor bezoeker

Parkeervraag bepalen

Sportschool	180 m2 bvo	4,8 pp/100 m2 bvo	8,6 parkeerplaatsen
			8,6 parkeerplaatsen totaal

Salderen

Woning >90 m2	1 woning	2,0 pp/woning	-2,3 parkeerplaatsen
			6,3 parkeerplaatsen openbaar
			Totaal benodigde parkeerplaatsen 6,3 = 7 parkeerplaatsen

tabel 3: schematische uitwerking voorbeeld 3

Rekenvoorbeeld schoolomgeving

In een woonwijk in Bergeijk wordt een nieuwe basisschool gebouwd. De school gaat 250 kinderen huisvesten in 8 lokalen. 100 leerlingen in de onderbouw en 150 leerlingen in de bovenbouw. De parkeervraag van een school bestaat uit twee onderdelen:

- parkeervraag personeel
De parkeernorm voor een basisschool is 0,8 parkeerplaats per klaslokaal. Voor het personeel moeten minimaal 6,4 parkeerplaatsen worden gerealiseerd ($0,8 * 8 = 6,4 = 7$ pp)
- parkeervraag brengen en halen kinderen
Voor het brengen en halen van kinderen wordt gebruik gemaakt van de rekenmethodiek in bijlage 3 van de Nota Parkeernormen. Deze maakt onderscheid tussen de onderbouw (groep 1 tot en met 3) en bovenbouw (4 tot en met 8). Het autogebruik moet door onderzoek worden bepaald. Dit rekenvoorbeeld gaat uit van gemiddeld gebruik. Dat is voor de onderbouw 45% en de bovenbouw 22,5%.

Voor halen en brengen van kinderen uit de onderbouw moeten minimaal 16,9 parkeerplaatsen worden gerealiseerd: $(100 * 45\% * 0,5 * 0,75 = 16,9 = 17 \text{ pp})$
Voor de bovenbouw moeten minimaal 7,2 parkeerplaatsen worden gerealiseerd:
 $(150 * 22,5\% * 0,25 * 0,85 = 7,2 = 8 \text{ pp})$.

In totaal moeten minimaal 31 parkeerplaatsen worden gerealiseerd: $(6,4 + 16,9 + 7,2 = 30,5 = 31 \text{ pp})$. Eventueel kan een gedeelte van de vraag worden opgevangen door een Kiss & Ride strook, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn. Deze wordt voornamelijk gebruikt door ouders van leerlingen van de bovenbouw. Ouders van leerlingen in de onderbouw lopen namelijk vaker mee naar binnen, waardoor de Kiss & Ride strook niet efficiënt gebruikt wordt. Uitgangspunt daarbij is dat de Kiss & Ride strook vrij gehouden wordt van parkeerders.

Mogelijkheden voor maatwerk

In de gemeente Bergeijk gelden de parkeernormen en uitgangspunten van de Nota Parkeernormen. Echter, om maatwerk mogelijk te maken, kan het college ruimte geven voor de parkeereis. Onder bepaalde omstandigheden is een aangepaste parkeereis passend of kan worden afgeweken van de eis voor parkeren op eigen terrein. Hiervoor zijn regels voor maatwerk opgesteld. Deze regels geven aan in welke gevallen medewerking aan maatwerk kan worden verleend.

Daarnaast kent de Nota Parkeernormen een afwijkingsbepaling. Dat geeft het College van Burgemeester en Wethouders de mogelijkheid af te wijken van de nota voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Bergeijk en die niet passen binnen de parkeernormen en/of maatwerk.

Maatwerk voor verplichting parkeren op eigen terrein

Wanneer u de berekende parkeereis niet of niet volledig op eigen terrein kunt realiseren is in sommige gevallen maatwerk mogelijk.

Hierbij worden de volgende situaties onderscheiden:

1. U geeft een vervangende private parkeerruimte op.
2. U realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte.
3. U koopt de parkeereis af.

Nadere uitleg over de voorwaarden beschrijft paragraaf 4.1 van de Nota Parkeernormen. Wanneer u, na goedkeuring van de gemeente, in aanmerking komt voor afkoop van de parkeereis, dan maakt u gebruik van het mobiliteitsfonds, zoals beschreven in bijlage 7 van de nota.

Afwijkingsbepaling en overgangsregeling

Nadere informatie over de afwijkingsbepaling en overgangsregeling is te vinden in de paragrafen 4.5 en 4.6 van de Nota Parkeernormen.

Bijlage 4 Beleidsregels ontheffing parkeerschijfzone

Ontheffingenbeleid

Regels voor het krijgen van een ontheffing voor de parkeerschijfzone in het centrum van Bergeijk.

Artikel 1: Begripsbepaling

Motorvoertuigen: alle gemotoriseerde voertuigen behalve bromfietsen, fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen;

Ontheffing: een door of namens burgemeester en wethouders te verstrekken ontheffing waarmee zonder tijdsduurbepaling bij de blauwe markering in de blauwe zone in het centrum van Bergeijk mag worden geparkeerd;

Ontheffinghouder: de natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie een ontheffing is verleend;

Parkeerschijfzone: een parkeerschijfzone, ook wel blauwe zone genoemd, als bedoeld in artikel 25 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990);

Parkeren: het gedurende een aaneengesloten periode doen of laten staan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen dan wel het onmiddellijk laden of lossen van goederen.

Artikel 2: Voorwaarden voor ontheffingsverlening

Voor de parkeerschijfzone centrum Bergeijk kan op een daartoe strekkend verzoek ontheffing worden verleend door het gemeentebestuur van de gemeente Bergeijk. Voorwaarden voor ontheffingverlening:

1. De ontheffing kan uitsluitend worden verleend aan houders of gebruikers van motorvoertuigen met dien verstande dat nadere voorwaarden kunnen worden gesteld aan categorie, gewicht, lengte en breedte van het motorvoertuig waarvoor ontheffing wordt verleend.
2. Een ontheffing wordt uitsluitend verleend indien alle voor de aanvraag van desbetreffende ontheffing benodigde gegevens c.q. bescheiden zijn overlegd en door de aanvrager wordt voldaan aan alle in deze verordening beschreven omstandigheden om voor een ontheffing in aanmerking te komen. GVM, Module Parkeren, gemeente Bergeijk.
3. De ontheffing wordt pas verleend nadat de aan de ontheffing verbonden legeskosten zoals beschreven in artikel 6, zijn voldaan.
4. De aanvrager staat ingeschreven als bewoner in de gemeentelijke basisadministratie (GBA) op een adres gelegen binnen de parkeerschijfzone centrum Bergeijk.
5. De ontheffing geldt alleen voor de parkeerschijfzone centrum Bergeijk.
6. Er wordt maximaal één ontheffing per adres verleend en er is slechts één kentekenvermelding per ontheffing mogelijk.
7. De ontheffing geldt alleen voor het voertuig waarvan het kenteken op de ontheffing is vermeld.
8. Het kenteken van het voertuig staat op naam van de aanvrager of de aanvrager overlegt een schriftelijke verklaring van de eigenaar van het voertuig of een kopie van het leasecontract.
9. Er is geen eigen parkeergelegenheid behorende bij de woning op het adres van de aanvrager.
10. Voor het adres van de aanvrager is geen gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar.
11. Een verstrekte ontheffing dient ten behoeve van controle met de voorzijde duidelijk zichtbaar achter de voorruit van het geparkeerde motorvoertuig aanwezig te zijn.
12. De ontheffinghouder vrijwaart de gemeente Bergeijk voor alle aanspraken van derden die voortvloeien uit het gebruik van de ontheffing.
13. Bij de aanschaf van een ander voertuig dient een nieuwe ontheffing te worden aangevraagd tegen inlevering van oude ontheffing.
14. Afhankelijk van het aantal aanwezige parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone in het centrum van Bergeijk is de gemeente gerechtigd om aan het aantal te verlenen ontheffingen een maximum te stellen.
15. Een ontheffing biedt geen garantie op een vrije parkeerplaats.

Artikel 3: Gegadigden voor ontheffing

Voor een ontheffing voor de parkeerschijfzone centrum Bergeijk komen in aanmerking:

Groep A: Permanent onbeperkt. Deze ontheffing verleent de ontheffinghouder het recht om altijd vrij te parkeren op de daarvoor bestemde parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone.

Groep B: Permanent gedurende de geldigheidsduur van de ontheffing. Deze ontheffing geeft de ontheffinghouder het recht om op alle momenten en tijdstippen vrij te parkeren op de daarvoor bestemde parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone gedurende de geldigheidsduur van de ontheffing.

Groep C: Tijdelijk. Deze ontheffing verschaft de ontheffinghouder het recht om vrij te parkeren op de daarvoor bestemde parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone gedurende een bepaalde termijn tot een maximumtermijn van 3 maanden. De dagen van de week en de uren op een dag waarvoor de ontheffing geldt, kunnen per ontheffing bepaald worden en kunnen variëren per ontheffinghouder.

Tot groep A behoren: Politie, Brandweer, GGD en Beheer Openbare Ruimte van de gemeente Bergeijk. Voor deze groep is uitzondering verleend in het RVV 1990 of middels een ontheffing verleend door het college van burgemeester en wethouders.

Tot groep B behoren: Bewoners / huurders van het binnen de parkeerschijfzone gelegen gebied.

Tot groep C behoren: Kermis- en evenementenexploitanten en aannemers van werk in het gebied.

Artikel 4: Aanvraag ontheffing

Een aanvraag voor een parkeeronthefing moet worden ingediend op een door burgemeester en wethouders vastgesteld (digitaal) formulier.

Artikel 5: Geldigheidsduur

De ontheffing is in principe één (kalender)jaar geldig. De ontheffing verliest haar geldigheid indien:

1. de geldigheidsduur van de ontheffing is verstreken
2. bij overlijden van de ontheffinghouder
3. de ontheffing door het college is ingetrokken of gewijzigd (zie artikel 7)

De gemeente Bergeijk zal ontheffinghouders tijdig informeren betreffende het aflopen van de ontheffing. Het tijdig verlengen van een ontheffing is en blijft echter de verantwoordelijkheid van de ontheffinghouder. Een aanvraag voor verlenging van een ontheffing dient uiterlijk zes weken voor verstrijken van de geldigheidsduur van de ontheffing te zijn aangevraagd. De gemeente Bergeijk heeft de bevoegdheid ten alle tijden te controleren of een aanvrager (nog) voldoet aan de criteria voor het verstrekken van een ontheffing.

Artikel 6: Kosten ontheffing

De te betalen vergoeding voor een ontheffing wordt geregeld in de Legesverordening.

Artikel 7: Intrekking of wijziging van de ontheffing

Het college kan een ontheffing intrekken of wijzigen:

1. op verzoek van de ontheffinghouder
2. wanneer de ontheffinghouder niet (meer) voldoet aan de gestelde criteria
3. wanneer er een wijziging voordoet in één van de omstandigheden die relevant waren voor het verlenen van de ontheffing
4. wanneer de ontheffinghouder handelt in strijd met de aan de ontheffing verbonden voorschriften of beperkingen
5. wanneer blijkt dat de ontheffinghouder bij de aanvraag onjuiste gegevens heeft verstrekt
6. wanneer voor het betreffende gebied het stelsel van ontheffingen komt te vervallen
7. wanneer blijkt dat de ontheffinghouder niet meewerkt aan een controle op juistheid van de (verstrekking van de) ontheffing
8. om redenen van algemeen belang

Artikel 8: Ontheffingen voor bijzondere situaties

In bijzondere gevallen kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen aan bewoners, bezoekers, bedrijven of instellingen die niet woonachtig of gevestigd zijn op een adres binnen de blauwe zone in het centrum van Bergeijk.

Artikel 9: Hardheidsclausule

Het gemeentebestuur is bevoegd, in gevallen waarin de toepassing van dit besluit naar haar oordeel tot onaanvaardbare gevolgen voor een betrokkenen kan leiden, ten gunste van de aanvrager af te wijken.

Artikel 10: Bezwaar en beroepsmogelijkheden

Een ontheffing is een beschikking. Tegen het (niet) verkrijgen is bezwaar en beroep mogelijk in het kader van de Algemene Wet Bestuursrecht.

Deze regeling kan worden aangehaald als 'Regeling parkeerschijfzone centrum Bergeijk'.

Bijlage 5 Beleidsregels toewijzing gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen

Beleidsregels toewijzing gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen

Voorgesteld wordt voortaan de volgende beleidsregels te hanteren bij de beoordeling van aanvragen voor gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen:

- De aanvrager dient de beschikking te hebben over een geldige Europese Gehandicapten parkeerkaart voor bestuurders.
- De aanvrager heeft op eigen terrein niet de beschikking over een eigen parkeerplaats, zoals een garage, oprit, verharde voortuin met als doel parkeren. Tenzij de parkeerplaats op eigen terrein niet bruikbaar is gegeven de handicap van de aanvrager.
- Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen worden enkel aangelegd nabij het woonadres van de aanvrager. Elders is de aanvrager aangewezen op de eventueel aanwezige algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en overige parkeerplaatsen.
- De verkeersveiligheid en/of verkeersdoorstroming mag niet nadelig beïnvloed worden door de aanleg van een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats.
- Voor het vaststellen van een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats is de Openbare Uniforme Voorbereidingsprocedure van toepassing.
- Voor het in behandeling nemen van een aanvraag voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats hoeven geen legeskosten betaald te worden.
- De kosten voor aanleg en onderhoud van gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen komen voor rekening van de gemeente.
- De kosten voor het opruimen van een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats komen voor rekening van de gemeente.
- In zeer bijzondere omstandigheden, ter beoordeling van het College van Burgemeester en Wethouders, waarbij afwijzing van een verzoek om in aanmerking te komen voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats, krachtens deze regeling of de toepassing van bepalingen in deze regeling tot kennelijk onredelijke situaties zou leiden, kan het College van Burgemeester en Wethouders ten gunste van de aanvrager van dit beleid afwijken.