

Parkeerbeleid gemeente Bergeijk 2022 - 2026

De gemeenteraad van Bergeijk,
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 16 augustus 2022,
gezien het advies van de commissie GZ d.d. 06 september 2022,
besluit:

1. Het parkeerbeleid gemeente Bergeijk 2022 vast te stellen.
2. De Module Parkeren, vastgesteld op 23 februari 2017, wordt ingetrokken op de dag na bekendmaking van dit beleid.

1. Inleiding

Gemeente Bergeijk hanteert de parkeerkcijfers van het CROW voor het bepalen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen. In de Nota Parkeernormen 2017 welke door de gemeenteraad op 28 juni 2018 voor het laatst geactualiseerd is zijn de parkeernormen specifiek in de vorm van tabellen opgenomen in het beleid. Met de vaststelling van het beleidsdocument "Parkeerbeleid, gemeente Bergeijk" komen deze tabellen te vervallen en verwijzen we naar de meest actuele parkeerkcijfers van het CROW.

1.1 Doelstelling

Het doel van het parkeerbeleid is 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.

1.2 Wat is een parkeernorm

Iedere ruimtelijke functie zoals wonen, werken en winkelen trekt een bepaalde hoeveelheid aan 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 parkeerplaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij de ontwikkeling hoort.

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstige, 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 vervoerswijze. 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.

2. Beleidskader

Het parkeerbeleid van de gemeente Bergeijk maakt als beleidsdocument onderdeel uit van de Gemeentelijke Visie Mobiliteit. Daarnaast moet het parkeerbeleid goed inpasbaar zijn binnen de Omgevingswet en de Omgevingsvisie van de gemeente Bergeijk.

2.1 Gemeentelijke Visie Mobiliteit

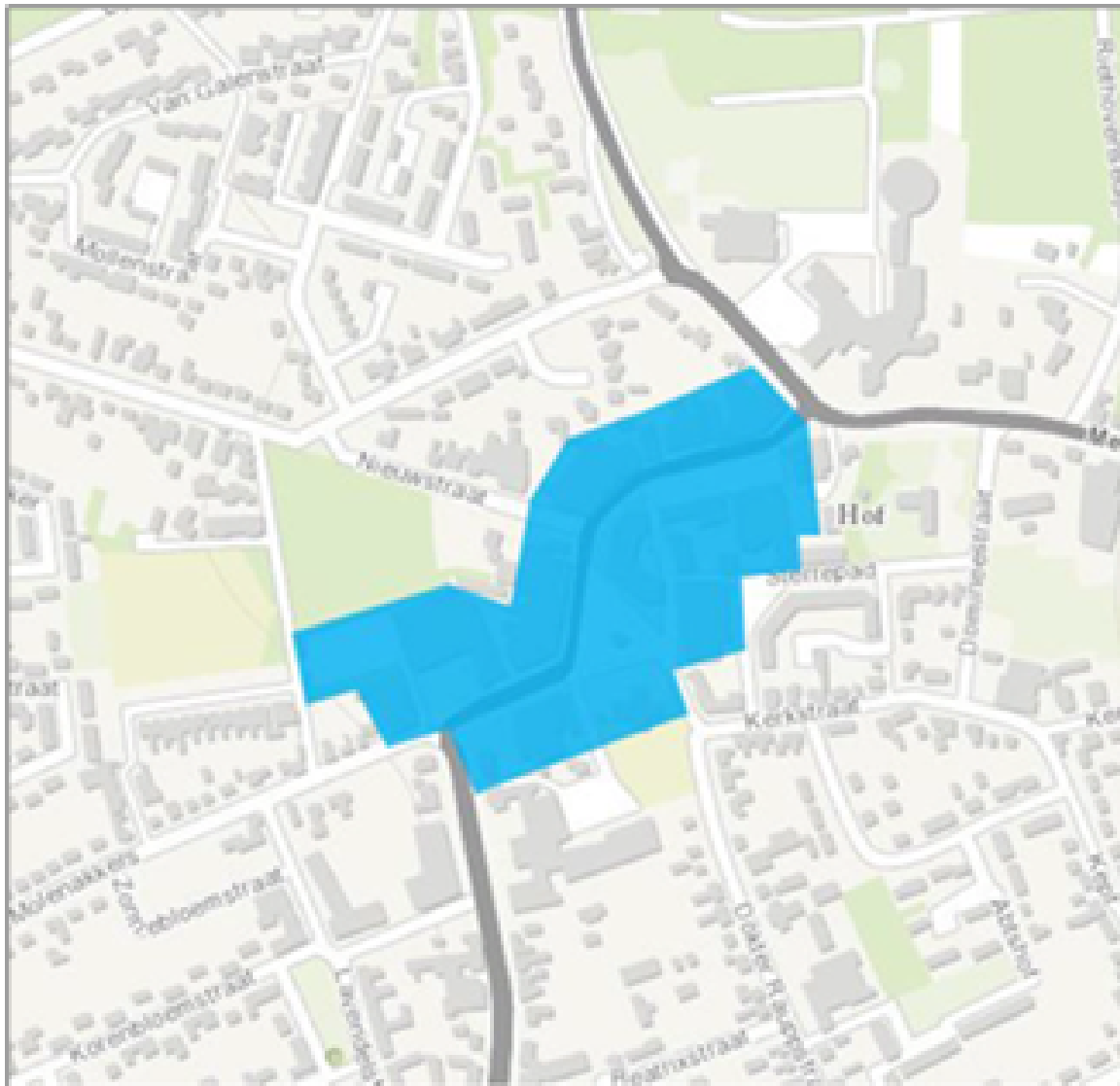
De Gemeentelijke Visie Mobiliteit van de gemeente Bergeijk vormt de basis voor het parkeerbeleid. Dit plan volgt de belangrijke trends van mobiliteitstransitie, risico gestuurde aanpak, mensgerichte aanpak verkeersveiligheid en gedragsverandering. Het parkeerbeleid dient zoveel als mogelijk rekening te houden met deze ontwikkelingen.

Het parkeerbeleid biedt handvatten om gedragsverandering in gang te zetten bij burgers, reisgedrag van burgers en bezoekers te veranderen en de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Hierbij kan het ook gaan over sturing op parkeergedrag, acceptatie van loopafstanden en navolging van parkeerregels.

Het parkeerbeleid van de gemeente Bergeijk is in lijn met de ambities en visie uit de Gemeentelijke Visie Mobiliteit.

2.2 Kernwinkelgebied

Gemeente Bergeijk kent voor het toepassen van parkeernormen alleen onderscheid tussen het kernwinkelgebied van Bergeijk en de rest. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen verschillende gebiedstypen buiten het kernwinkelgebied. Vanwege de schaal van de gemeente Bergeijk is er nauwelijks onderscheid tussen autobezit in 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 het kernwinkelgebied is sinds 2011 een blauwe zone van kracht waarbij een maximale parkeerduur geldt van 2 uur. Het is mogelijk voor direct aanwonenden om een ontheffing aan te vragen voor het permanent parkeren in de blauwe zone. De gemeente heeft hiervoor in 2011 een beleidsregel opgesteld welke goed functioneert. De beleidsregel is opgenomen in bijlage 6 van het parkeerbeleid.

2.3 Parkeren grote voertuigen

Het reguleren van het parkeren van grote voertuigen is geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). In "artikel 5:8 Parkeren van grote voertuigen" is het parkeren ten aanzien van grote voertuigen geregeld. Er is geen aanwijzingsbesluit waarin een parkeerverbod is geregeld. Er zijn geen gevallen van overlast bekend.

2.4 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.

2.5 Parkeren elektrische voertuigen

Bergeijk vindt het als groene gemeente belangrijk om bij te dragen aan een duurzame samenleving. Het gebruik van elektrische voertuigen ontwikkeld zich snel. Deze ontwikkeling is wenselijk binnen een gemeente die duurzaamheid belangrijk vindt. Gemeente Bergeijk heeft haar beleid ten aanzien van elektrische laden vastgelegd in de beleidsregel "Openbare laadinfrastructuur". De beleidsregel wordt in 2023 geactualiseerd en aangepast op de uitgangspunten zoals beschreven in dit parkeerbeleid. De beleidsregel "Openbare laadinfrastructuur", die in 2023 wordt geactualiseerd, zal de komst van meerdere laadpalen bij woningbouwprojecten en bedrijfslocaties stimuleren. Dit ter bevordering van de gedragsverandering zoals benoemd in paragraaf 3.1 van de Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2022-2026. De gemeente Bergeijk kent meerdere openbare parkeerplaatsen die voorzien zijn van een oplaadvoorziening en gereserveerd zijn voor elektrische voertuigen. Het betreft de volgende locaties:

- de Kattendans, Bergeijk
- Raadhuishof, Bergeijk
- Boogerd, Luijksgestel
- Willibordusstraat, Riethoven
- camping Volmolen, Riethoven
- de Buitengaander, Westerhoven
- Aan de Heerstraat, Westerhoven
- Kerk, Weebosch

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. Ten aanzien van de woonwijken hanteert de gemeente het principe "paal volgt auto". Daarnaast maken we als gemeente Bergeijk de uitzondering om elektrisch laden toe te staan aan de voorzijde van woningen, bij voorkeur niet in de voortuin, en maken daarbij een uitzondering op het bestemmingsplan. Daarnaast houden we de toetsingsgronden van inritvergunningen in stand. Hiermee stimuleren we elektrisch rijden in de gemeente Bergeijk.

2.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Gemeente Bergeijk realiseert gehandicaptenparkeerplaatsen op locaties waar parkeerdruk hoog is en bij openbare gebouwen. Daarbij wordt nagestreefd om 1 op de 50 parkeerplaatsen te reserveren voor gehandicapte bestuurders.

Particulieren kunnen op verzoek een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats nabij hun woning krijgen. Deze verzoeken worden getoetst aan de geldende beleidsregels, welke zijn opgenomen in bijlage 7 van het parkeerbeleid.

2.7 Aanpak parkeeroverlast

Meldingen ten aanzien van parkeeroverlast die bij de gemeente binnenkomen, hebben vooral betrekking op het ervaren van parkeeroverlast door bewoners en ondernemers. De ervaren overlast varieert van fout geparkeerde voertuigen tot te weinig parkeercapaciteit. Op klachten en meldingen over parkeeroverlast wordt ad-hoc gehandeld.

Doordat parkeeroverlast vaak terug te leiden is de oorzaken capaciteitstekort of ongewenst parkeergedrag, heeft de gemeente Bergeijk in 2017 een stappenplan opgesteld ten aanzien van parkeeroverlast. Met dit stappenplan kan worden bepaald welke vorm van parkeeroverlast ervaren wordt en welke maatregelen wanneer toegepast kunnen worden.

Het stappenplan is opgenomen in bijlage 1 van het parkeerbeleid.

2.8 Uitgangspunten parkeernormen

Gemeente Bergeijk hanteert ten aanzien van de parkeernormen te allen tijde de meest recente richtlijnen ten aanzien van kencijfers parkeren en verkeersgeneratie van het CROW.

Dit beleidsplan bevat geen tabellen. Enkel wordt verwezen naar de meest recente parkeerkencijfers van het CROW. Zo is parkeerbeleid adaptief en is het beleid niet afhankelijk van wijzigingen bij in de CROW normen. In het beleidsplan worden enkel de uitgangspunten omschreven. Verder conformeert gemeente Bergeijk zich aan de kencijfers van het CROW.

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, conformeert de gemeente Bergeijk zich aan de meest recente parkeerkencijfers en worden de 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. Het kernwinkelgebied is in de Centrumvisie is gedefinieerd.

De parkeernormen voor het kernwinkelgebied gebaseerd op de CROW parkeerkencijfers voor 'schil centrum'. Voor ontwikkelingen buiten het kernwinkelgebied wordt het kencijfer 'rest bebouwde kom' gehanteerd. De belangrijkste en meest voorkomende functies zijn opgenomen in de kencijfers van het CROW. Wanneer bepaalde functies niet in de kencijfers 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.

3. Parkeernormen auto

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.

3.1 Gemeentelijke Visie Mobiliteit

De Gemeentelijke Visie Mobiliteit van de gemeente Bergeijk vormt de basis voor het parkeerbeleid. Dit plan volgt de belangrijke trends van mobiliteitstransitie, risico gestuurde aanpak, mensgerichte aanpak verkeersveiligheid en gedragsverandering. Het parkeerbeleid houdt zoveel als mogelijk rekening te houden met deze ontwikkelingen.

Bij woningbouw initiatieven of bij de realisatie van bedrijventerreinen kan er op een andere manier gekeken worden naar het reizen van en naar de ontwikkellocaties. Dit kan effect hebben op de parkeerbehoefte, maar ook op de inrichting van de openbare ruimte. In het parkeerbeleid van de gemeente Bergeijk nemen we de mogelijkheid op voor ontwikkelaars om met een goed onderbouwd mobiliteitsplan, deelvervoer mogelijk te maken. Afhankelijk van het mobiliteitsplan kan het college middels de hardheidsclausule van dit beleid dan gemotiveerd afwijken van de parkeernorm.

Als gemeente willen we slimme mobiliteitsoplossingen en deelvervoer stimuleren zodat we daarmee een goed alternatief kunnen bieden voor de auto.

3.2 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.

3.3 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.

Wij hanteren de meest recente aanwezigheidspercentages van het CROW.

3.4 Uitvoeringsregels

Op basis van de CROW kencijfers 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 CROW kencijfers 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 gesaldeer, 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.

4. Parkeernormen fiets

4.1 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.

4.2 Juridisch kader en uitvoeringsregels

Voor de toepassing van fietsparkeernormen geldt in principe hetzelfde juridische kader (zie paragraaf 1.3) en dezelfde uitvoeringsregels en berekeningswijze als voor de parkeernormen voor de auto (zie paragrafen 2.8 en 3.4).

4.3 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. Voor de functies waar de fietsparkeernorm van toepassing is, zijn fietsparkeernormen opgenomen in de kencijfers van het CROW.

5. Afwijkingen op parkeernorm en overige bepalingen

5.1 Afwijkingsbepaling

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.

5.2 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 5.3, 5.4 en 5.5, wordt de aanvraag afgewezen.

5.3 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 4. 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 4, 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).

5.4 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 4, 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.

5.5 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.

5.6 Parkeerdruk meten

De wijze waarop de parkeerdruk wordt berekend staat in bijlage 5.

Zoals besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van Bergeijk van 29 september 2022.

De gemeenteraad,

Y. van Bakel

Raadsgriffier

A. Callewaert-de Groot

Voorzitter

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 brandweer-auto 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
- Meld- en herstellijn
- 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 handavingsinzet 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 bewoners-parkeren. 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: 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 3 staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 2012[1].

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

tabel 3: 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 3 en tabel 4) 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 4 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 (60o, 45o of 30o)	4,0 meter

tabel 4: 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.

[1] 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.

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 rekenmodel 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 parkeervraag 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. Daarnaast 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:

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

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.



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 gemeente en omwonenden. Extra maatregelen zijn immers kostbaar, vaak moeilijk te realiseren en bijkomende regelge-

ving is moeilijk te handhaven. Daarom is het maar de vraag of met de aanleg van parkeervoorzieningen het probleem verholpen wordt.

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.

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 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.

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:

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

Met andere woorden: er zijn 9 parkeerplaatsen nodig.

Tabel 3. Voorbeeld rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven groepen 1 t/m 3

aantal leerlingen \times % leerlingen met auto $\times 0,5^1 \times 0,75^2$
groepen 4 t/m 8

aantal leerlingen \times % leerlingen met auto $\times 0,5^1 \times 0,85^2$
kinderdagverblijf

aantal leerlingen \times % leerlingen met auto $\times 0,5^1 \times 0,75^2$
= het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen

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 20 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 de 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: Loopafstanden

Indien de parkeervraag niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, kan gekeken worden naar vervangende parkeergelegenheid. In tabel 5 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 5: acceptabele loopafstanden

Parkeerdruk meten

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 kantorenpand 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.

Beleidsregels ontheffing Parkeerschijfzone

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.
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 onbepakt. 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 (verstreking 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'.

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.