

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 handelswijze 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 staart 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 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:

- 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.
- De aanpak van parkeeroverlast objectief benaderen door het volgen van een stappenplan en inzet op een communicatieplan voor het terugdringen van foutief parkeergedrag.
- 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 parkeerkecijfers. 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 autoparkerdruk op de openbare ruimte. Het CROW onderzoekt en publiceert daarom naast kecijfers voor autoparkeren ook kecijfers voor fietsparkeren. In de Nota Parkeerkeernormen 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 kecijfer 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

Overzicht bijlagen

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

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

Bijlage 3

Samenvatting en rekenvoorbeelden voor ontwikkelaars in Bergeijk

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 tijdsduurbepanking 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 (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.