



NOTA PARKEERBELEID OUDE KERN EIJSDEN

Versie 2.0
Behoort bij collegebesluit van 02-12-2025
Z/21/143383

Samenvatting

De gemeente Eijsden-Margraten heeft een nieuw parkeerbeleid opgesteld voor de historische dorpskern van Eijsden, gericht op het verbeteren van de leefbaarheid, het beschermen van karakteristieke plekken en het ondersteunen van de lokale economie. Deze nota geeft een toelichting bij dit parkeerbeleid.

Door toenemende parkeerdruk en onduidelijkheid over bestaande regels ontstond onvrede bij bewoners, ondernemers en bezoekers. Uit parkeerdrukonderzoeken blijkt dat er geen capaciteitsprobleem is, maar een verdeelprobleem: de parkeerdruk concentreert zich in enkele straten terwijl parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern onderbenut blijven.

Het nieuwe beleid maakt onderscheid tussen kort parkeren in de kern voor bewoners en klanten van de winkels en lang parkeren aan de rand voor horecabezoekers. Zones worden duidelijker ingericht en fysiek gescheiden, met logische bewegwijzering. De Vroenhof wordt heringericht als plein en bewoners krijgen ruimere mogelijkheden voor vergunningen of ontheffingen. Het beleid is tot stand gekomen via participatie, onderzoek en afstemming met belanghebbenden, en wordt juridisch verankerd via formele besluiten.

Deze nota vervangt een eerdere versie die gekoppeld was aan een collegebesluit van 28 oktober 2025. In deze nieuwe versie is opgenomen dat het nieuwe parkeerbeleid ingevoerd zal worden op 2 februari 2026.

Inhoud

1.	Inleiding.....	3
	De oude kern van Eijsden.....	3
	Waarom nieuw parkeerbeleid?	3
	Hoe werd het nieuwe beleid opgezet?	4
2.	Parkeerdrukonderzoeken	5
3.	Nieuw parkeerbeleid	9
	Doelstelling.....	9
	Uitgangspunten	9
	Maatregelen	10
4.	Invoering en evaluatie	14
5.	Bijlages	15
	Bijlage 1 Verkeersbesluit uitbreiden en aanpassen parkeerschijfzone Kerkstraat in Eijsden	15
	Bijlage 2 Aanwijzingsbesluit parkeervergunningzones.....	21
	Bijlage 3 Nadere regels uitgifte parkeervergunningen Eijsden-Margraten	26
	Bijlage 4 Nadere regels uitgifte ontheffingen parkeerschijfzones Eijsden-Margraten.....	29
	Bijlage 5 Nota van zienswijzen.....	32

1. Inleiding

De oude kern van Eijsden

De historische kern van het dorp Eijsden bevindt zich langs de Maas in het gebied rond de Diepstraat en de Vroenhof. Het gebied wordt gekenmerkt door een middeleeuws stratenpatroon met veel karakteristieke gebouwen en enkele bijzondere rijksmonumenten. In 1971 werd het gebied dan ook aangewezen als beschermd dorpsgezicht. Net ten zuiden van de oude kern ligt Kasteel Eijsden, gebouwd in de 17^{de} eeuw. Het kasteel ligt in een parkachtige omgeving die grotendeels onbebouwd gebleven is en een groen rustpunt vormt aan de rand van het dorp.

Mede als gevolg van de ingebruikname van een voet- en fietsveer over de Maas in 2004 en de overname/uitbreiding van enkele horecazaken trekt de oude kern de afgelopen decennia steeds meer bezoekers. Bovendien zijn er in de Kerkstraat en Diepstraat enkele winkels en voorzieningen gevestigd die voornamelijk overdag klanten ontvangen. Hoewel er rond de Breusterstraat een winkelcentrum gebouwd werd, vervullen deze winkels en voorzieningen nog steeds een belangrijke rol in de economische structuur van het dorp en de omgeving.

Door bovenstaande ontwikkelingen, gekoppeld aan het toenemend autobezit van bewoners, zijn de wegen in de oude kern langzaam maar steeds meer in gebruik geraakt als parkeerplaats. Voornamelijk de Vroenhof staat vaak vol met geparkeerde auto's. Dit plein heeft daardoor met de jaren het karakter van een parkeerplaats gekregen. Hierdoor is de functie als plein verloren gegaan. Ook in de bermen van de Graaf de Geloeslaan, in de directe omgeving van het kasteel, wordt veelvuldig geparkeerd. De monumentale bomen in deze laan dreigen hierdoor te worden beschadigd.

Sinds de eeuwwisseling heeft de gemeente enkele maatregelen genomen om het parkeren in de oude kern in goede banen te leiden. Zo werd er in 2001 een parkeerschijfzone ingevoerd in de Kerkstraat om hier parkeerplaatsen vrij te houden voor de winkels en voorzieningen in die straat. In 2015 heeft de gemeente in de omgeving van de Diepstraat en de Spauwenstraat een vergunninghouderszone ingevoerd. In deze zone mag 's avonds en in de weekenden alleen geparkeerd worden door bewoners met een vergunning.

Op verschillende plekken rond de oude kern heeft de gemeente de parkeercapaciteit uitgebreid. Zo werden er rond 2020 parkeerplaatsen aangelegd in de Stiegel en in de Veldjesstraat. Op deze twee parkeerplaatsen samen kunnen zeventig auto's geparkeerd worden. Daarnaast liggen er ook nog 58 parkeerplaatsen in de Treffersteeg en 38 op het parkeerterrein op het Veldje. Beide liggen vlakbij de oude kern.

Waarom nieuw parkeerbeleid?

De situatie rond parkeren in de oude kern van Eijsden leidt de afgelopen jaren tot toenemende onvrede bij bewoners, ondernemers en bezoekers. Bovendien zorgt de toenemende parkeerdruk op de Vroenhof en in de Graaf de Geloeslaan ervoor dat deze karakteristieke plekken worden aangetast.



Figuur 1 Huidige borden vergunninghouderszone

Ondanks dat de gemeente regelmatig handhaaft, blijkt dat veel bezoekers van de oude kern, waarschijnlijk per ongeluk, parkeren in de vergunninghouderszone of op plaatsen waar dit verboden is. Dit leidt tot onvrede bij bewoners. Zij hebben een parkeervergunning voor de zone, maar kunnen hun auto hier niet altijd kwijt omdat er bezoekers geparkeerd staan. Bezoekers van de oude kern zijn vaak lang op zoek naar een parkeerplaats. Hierdoor ontstaat zoekverkeer en wordt foutparkeren in de hand gewerkt.

Tegelijkertijd blijkt uit tellingen dat de bestaande parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern nauwelijks gebruikt worden. Bezoekers weten deze parkeerplaatsen niet goed te vinden en worden door het huidige parkeerbeleid gestimuleerd om eerst een parkeerplek dichterbij hun bestemming te zoeken.

In 2021 werd door de gemeenteraad een motie aangenomen waarin het college de opdracht krijgt om te onderzoeken hoe de Vroenhof (grotendeels) autovrij gemaakt kan worden om hier zo weer een echt

dorpsplein van te maken. De gemeente is naar aanleiding van die motie en van de toenemende onvrede aan de slag gegaan met het opstellen van nieuw parkeerbeleid.

Hoe werd het nieuwe beleid opgezet?

In 2021 is de gemeente begonnen met het verzamelen van alle relevante informatie om nieuw parkeerbeleid voor te bereiden. Om het proces te begeleiden en de gemeente te adviseren werd een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau ingeschakeld.

In 2021 werden meerdere digitale participatiebijeenkomsten gehouden. Uit deze bijeenkomsten kwam duidelijk naar voren dat er veel onvrede was over het huidige parkeerbeleid. Ook werden er in 2021 en 2022 parkeerdrukmetingen uitgevoerd in en rond de oude kern. Meer informatie over deze metingen en de resultaten zijn opgenomen in hoofdstuk 2.

In 2022 heeft de gemeente, samen met het adviesbureau, drie verschillende scenario's opgesteld en deze vervolgens met een enquête voorgelegd aan inwoners en andere belanghebbenden. Uit die enquête bleek dat geen van de voorgelegde scenario's op voldoende draagvlak kon rekenen.

De gemeente is daarom aan de slag gegaan met het uitwerken van een ander scenario. Hierbij zijn de reacties op de enquête gebruikt. In de zomer van 2023 was dit nieuwe scenario af. Dit scenario heeft de gemeente vervolgens gepresenteerd in gesprekken met verschillende groepen bewoners en ondernemers. Uit deze gesprekken werd duidelijk dat ook dit scenario, met name bij ondernemers, niet voldoende draagvlak had.

Een groep ondernemers heeft vervolgens aan het college voorgesteld om zelf, in overleg met bewoners, een scenario te ontwikkelen dat wel op voldoende draagvlak zou kunnen rekenen in de hele oude kern. In juni 2024 heeft de gemeente dit scenario ontvangen waarna het college het scenario heeft aangepast als een zesde scenario dat weer met diverse belanghebbenden is besproken. De ondernemers konden zich hierin niet vinden en hebben hun scenario doorontwikkeld en besproken met de bewoners. De gemeente heeft in oktober 2024 een definitieve versie van het scenario van de ondernemers ontvangen.

De gemeente heeft, samen met het adviesbureau, het scenario van de ondernemers beoordeeld. Uit reacties van inwoners bleek dat het scenario niet door alle belanghebbenden gesteund werd. Bovendien bevatte het scenario enkele maatregelen waar het college niet achter kon staan. Het college zag echter wel ruim voldoende aanknopingspunten om op basis van dit scenario verder te werken. Het college heeft dit daarom als startpunt gebruikt bij het ontwikkelen van een nieuw ontwerp voor nieuw parkeerbeleid.

Uiteindelijk heeft het college in juni 2025 het ontwerp voor nieuw parkeerbeleid vastgesteld. Dit ontwerp is via verschillende kanalen bekend gemaakt. Bewoners en andere belanghebbenden hadden tot 26 augustus 2025 de gelegenheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerpbeleid. Er zijn 35 verschillende zienswijzen ingediend. De reactie op deze zienswijzen is opgenomen in bijlage 5.

2. Parkeerdrukonderzoeken

De afgelopen jaren heeft de gemeente verschillende parkeerdrukonderzoeken laten uitvoeren en ook zelf onderzoeken uitgevoerd. Zo werd de parkeerdruk gemeten op verschillende momenten in 2017 en 2021. Op 25 mei 2022 heeft de gemeente een controleonderzoek laten uitvoeren om bij het opstellen van nieuw parkeerbeleid over de meest recente informatie te beschikken. Bij het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid is de gemeente uitgegaan van dit onderzoek. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn op zaterdag 30 augustus en donderdag 16 oktober 2025 nog controle-onderzoeken uitgevoerd.

Hoe werkt een parkeerdrukonderzoek?

Voor een parkeerdrukonderzoek wordt eerst het aantal parkeerplaatsen per straat of plein geteld. Wanneer er geen parkeervakken zijn aangebracht wordt bepaald hoeveel auto's er op een bepaalde strook passen.

Vervolgens wordt op één of meerdere representatieve momenten geteld hoeveel auto's er geparkeerd staan. Op basis hiervan wordt berekend hoeveel procent van de beschikbare parkeerplaatsen bezet is. Dit is de parkeerdruk.

Wanneer meer dan 85 procent van de beschikbare parkeerplaatsen bezet is, dan spreekt men van een hoge parkeerdruk. Bij deze bezettingsgraad is het voor automobilisten vaak lastig om direct een vrije plek te vinden, wat kan leiden tot zoekverkeer en parkeerproblemen. Een parkeerdruk boven de 95% wordt gezien als zeer hoog of overbelast.

De parkeerdruk varieert gedurende de dag. In een woonstraat ligt de parkeerdruk overdag meestal lager omdat bewoners dan niet allemaal thuis zijn. In een winkelgebied is de parkeerdruk overdag juist hoger. In een gemengd gebied, met woningen en winkels, kunnen parkeerplaatsen daardoor door verschillende groepen gebruikt worden. 's Nachts staan er dan vooral bewoners geparkeerd. Wanneer zij overdag deels weg zijn, komen er parkeerplaatsen beschikbaar voor winkelend publiek. Dit noemt men dubbelgebruik.

De parkeeronderzoeken zijn bedoeld om te bepalen of er in de oude kern van Eijsden sprake is van een capaciteitsprobleem of van een verdeelprobleem. Bij een capaciteitsprobleem zijn er te weinig parkeerplaatsen. Dit kan alleen opgelost worden door het aanleggen van extra parkeerplaatsen of door mensen te verleiden met ander vervoer te komen. Bijvoorbeeld met de fiets.

Wanneer er sprake is van een verdeelprobleem zijn er wel genoeg parkeerplaatsen. Toch worden deze als 'vol' ervaren en zijn er straten waar de parkeerplaatsen daadwerkelijk vol staan. Op andere plekken is bij een verdeelprobleem wel nog capaciteit beschikbaar.

Uit de uitgevoerde parkeerdrukonderzoeken bleken steeds twee dingen:

- De parkeerdruk in enkele straten of wegvakken in de oude kern is regelmatig hoog.
- De parkeerdruk in de oude kern en omgeving als geheel is laag. Met name op de grote parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern is de parkeerdruk heel laag.

Op basis van deze resultaten kan daarom geconcludeerd worden dat er in de oude kern van Eijsden sprake is van een verdeelprobleem. De parkeerdruk concentreert zich 's avonds en in de weekenden rond de as Graaf de Gelooslaan-Kerkstraat-Vroenhof. Wanneer de vergunninghouderszone geldt, zijn dit de parkeerplaatsen die voor bezoekers het meest centraal gelegen zijn. Zij rijden daarom naar de parkeerplaatsen in deze straten. Wanneer hier geen plek is, wordt regelmatig fout geparkeerd. Dit wordt versterkt door de onduidelijke zoneborden met uiteenlopende venstertijden.

Tegelijkertijd is er op de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern nog ruim voldoende capaciteit beschikbaar. Deze parkeerplaatsen, met name het Veldje en de Treffersteeg, worden nauwelijks gebruikt. Hoewel de parkeerplaatsen met bewegwijzeringsborden zijn aangeduid weten bezoekers deze parkeerplaatsen niet te vinden.

Er is geen sprake van een capaciteitsprobleem. In en rond de oude kern zijn ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor zowel bewoners als bezoekers van de oude kern.

Parkeerdrukonderzoeken 30 augustus 17 oktober 2025

Parkeerplaatsen in de oude kern

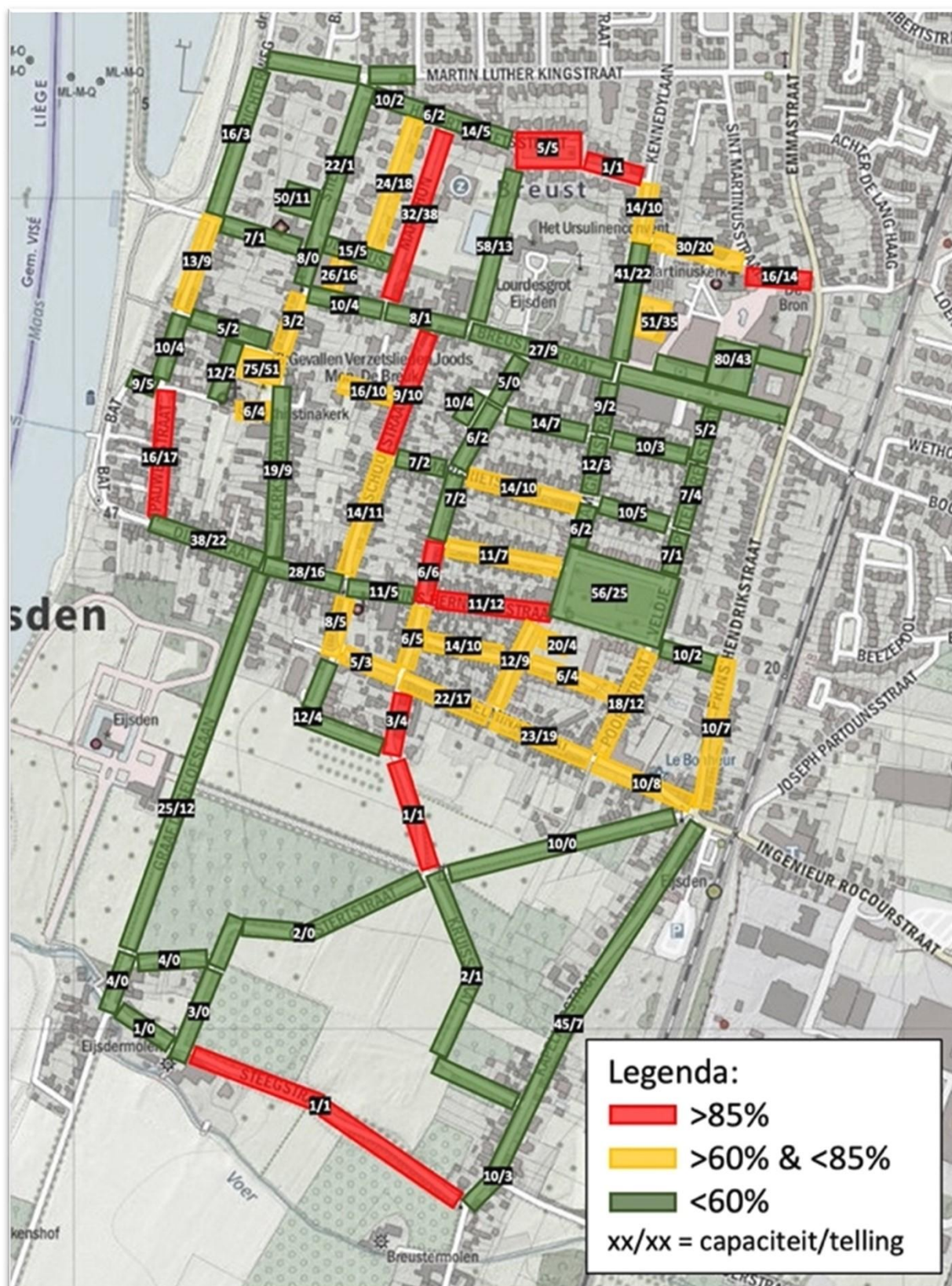
	Capaciteit	Za. 30-8-25 13.00 uur		Za. 30-8-25 19.00 uur		Do. 16-10-25 21.30 uur	
Vroenhof	56	54	96 %	46	82 %	49	88 %
Kerkstraat	20	20	100 %	23	115 %	14	70 %
Graaf de Geloeslaan	17	10	59 %	46	271 %	5	29 %
Totaal oude kern	93	84	90 %	115	124 %	68	73 %

Parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern

Treffersteeg	58	12	21 %	8	14 %	13	22 %
Stiegel	50	35	70 %	41	82 %	11	22 %
Veldjesstraat	20	10	50 %	7	35 %	5	25 %
Veldje	38	2	7 %	5	13 %	5	13 %
Totaal parkeerplaatsen	166	59	36 %	61	37 %	34	20 %

Opmerking 1: Tijdens de metingen van 30 augustus 2025 werd op de Vroenhof een jeu de boulesstoernooi georganiseerd waardoor naar schatting 20 parkeerplaatsen niet beschikbaar waren. De auto's die hier normaal zouden staan, stonden in plaats daarvan waarschijnlijk in de Stiegel en 's avonds deels in de Kerkstraat.

Opmerking 2: In de Graaf de Geloeslaan werden alleen de auto's zonder parkeervergunning geteld. De reden hiervoor is dat deze tellingen bedoeld waren om te onderzoeken hoeveel auto's van bezoekers er in de oude kern geparkeerd worden.



Figuur 2 Parkeerdrukonderzoek mei 2022

Een verdeelprobleem vraagt om verleiden en verbieden

Wanneer er een verdeelprobleem wordt vastgesteld, kan dit opgelost worden met twee soorten maatregelen:

- *Verleidingsmaatregelen*: de weggebruiker kan verleid worden om gebruik te maken van de parkeerplaatsen op rustigere locaties. Dit kan bijvoorbeeld door het plaatsen van duidelijke bewegwijzering en het aantrekkelijk inrichten van deze parkeerplaatsen. In steden en dorpen met betaald parkeren worden weggebruikers vaak verleid door op rustigere parkeerplaatsen een lager parkeertarief te heffen.
- *Verbodsmaatregelen*: een gemeente kan ervoor kiezen om het parkeren voor bepaalde groepen gebruikers te verbieden op drukke parkeerplaatsen. Deze groepen parkeerders moeten dan in plaats daarvan gebruik maken van de andere parkeerplaatsen waardoor de parkeerdruk verspreid wordt.

In Eijsden heeft de gemeente de afgelopen decennia gebruik gemaakt van beide soorten maatregelen. Om bezoekers gebruik te laten maken van de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern werden alleen verleidingsmaatregelen toegepast. Er werd extra parkeergelegenheid aangelegd aan de rand van de oude kern en bezoekers werden hier met bewegwijzeringsborden naartoe geleid. Uit de parkeeronderzoeken blijkt dat de verleidingsmaatregelen niet het beoogde effect hebben gehad. De parkeerplaatsen aan de rand worden immers nauwelijks gebruikt terwijl de parkeerdruk in de oude kern regelmatig hoog is.

Binnen de oude kern zelf werden twee verbodsmaatregelen toegepast.

- *Parkeerschijfzone Kerkstraat*
De maximale parkeerduur in deze zone is 1 uur. Hierdoor kunnen overdag alleen klanten van de winkels en voorzieningen in deze straat parkeren. Bewoners en bezoekers van de horeca worden hierdoor gedwongen om op andere plaatsen te parkeren.
- *Vergunninghouderszone*
Door deze zone kunnen bezoekers van de horeca 's avonds en in het weekend niet parkeren in enkele straten in de oude kern. De bedoeling was dat bezoekers daardoor gestimuleerd worden om te parkeren op de parkeerplaatsen aan de rand. Uit de parkeeronderzoeken blijkt dat de vergunninghouderszone in de praktijk enkel zorgt voor een verschuiving van de parkeerdruk binnen de oude kern en niet voor een verschuiving naar de rand van de oude kern, zoals beoogd was. In de straten waar geen vergunninghouderszone geldt, is de parkeerdruk regelmatig hoog. De parkeerdruk concentreert zich in straten waar daarvoor niet voldoende plaatsen beschikbaar zijn.

3. Nieuw parkeerbeleid

Doelstelling

De gemeente heeft nieuw parkeerbeleid opgesteld met de volgende doelstellingen:

- de leefbaarheid voor bewoners in en rond de oude kern beschermen en waar mogelijk versterken;
- de economische functie van het gebied in stand houden en ruimte bieden aan ondernemerschap;
- aantasting van karakteristieke plekken in de oude kern zo veel mogelijk voorkomen.

Deze doelstellingen staan regelmatig op gespannen voet met elkaar. Wanneer de parkeerdruk in een straat hoog is, tast dit de leefbaarheid van het gebied bijvoorbeeld aan. Maar voor ondernemers in het gebied is het juist van belang dat hun klanten in de buurt kunnen parkeren. Voor het opstellen van nieuw parkeerbeleid was het daarom nodig om deze doelstellingen tegen elkaar af te wegen en hier een balans in te vinden. Bovendien moet de gemeente bij deze belangenafweging rekening houden met de kaders die zijn gesteld in landelijke en gemeentelijke regelgeving.

Uitgangspunten

Duidelijkheid

Uit gesprekken met bewoners en ondernemers werd duidelijk dat het huidige parkeerbeleid als onduidelijk wordt ervaren. Dit blijkt ook uit het grote aantal boetes dat jaarlijks wordt uitgedeeld voor foutparkeren. Dit wordt veroorzaakt door onduidelijke zoneborden met uiteenlopende venstertijden. Een afwisseling van verschillende parkeerregimes zorgt voor verwarring. Bovendien staan zoneborden nu in het beschermd dorpsgezicht. Bezoekers worden op deze plekken afgeleid door de omgeving. Daardoor zien ze de borden waarschijnlijk over het hoofd.

De gemeente kiest in het nieuwe parkeerbeleid daarom voor duidelijkheid. De indeling van de zones wordt logischer en deze worden duidelijker aangegeven.

De oude kern voor kort parkeren en bewoners

Voor de detailhandelszaken in de Kerkstraat en Diepstraat en voor voorzieningen, zoals bijvoorbeeld de beide kerken, het fitnesscentrum en het notariskantoor is het van groot belang dat klanten voor een kort bezoek in de directe nabijheid kunnen parkeren. Ook voor bewoners en hun eigen bezoek is het belangrijk dat zij vlakbij hun woning kunnen parkeren.

Een uitgangspunt voor het nieuwe beleid is daarom dat parkeren in de oude kern alleen toegestaan is voor bewoners, hun bezoekers en voor kort parkerende klanten van detailhandelszaken en voorzieningen. Voor deze groepen zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

Bezoekers kunnen lang parkeren aan de rand

Op dit moment wordt ook nog midden in de oude kern geparkeerd door lang parkerende bezoekers van de horeca. Deze groep zorgt daarmee voor een hoge parkeerdruk in enkele straten, waardoor de leefbaarheid hier onder druk staat. Bovendien worden karakteristieke plekken als de Vroenhof en de Graaf de Geloeslaan hierdoor aangetast.

Een ander uitgangspunt voor het nieuwe beleid is daarom dat lang parkerende bezoekers van de horeca moeten parkeren op de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern.

Karakteristieke plekken beschermen

Het laatste uitgangspunt voor het nieuwe parkeerbeleid is dat karakteristieke plekken zo veel mogelijk beschermd worden. De gemeente heeft hierbij met name aandacht voor de Vroenhof en de parkachtige omgeving van het kasteel. Deze twee plekken worden op dit moment sterk aangetast door de grote hoeveelheid geparkeerde auto's.

Een parkeerplaats in de Graaf de Geloeslaan is niet nodig

In gesprekken met bewoners en ondernemers kwam veelvuldig de wens naar voren om extra parkeergelegenheid te creëren. Hierbij werd meestal de Graaf de Geloeslaan aangewezen als mogelijke locatie. De gemeente heeft verschillende gesprekken gevoerd met de eigenaren van de percelen langs de Graaf de Geloeslaan om de mogelijkheden en voorwaarden voor de aanleg van een parkeerplaats te onderzoeken. Uiteindelijk kiest het college ervoor om hier geen parkeerplaats aan te leggen.

De belangrijkste reden voor deze keuze is dat uit parkeeronderzoeken blijkt dat er geen tekort is aan parkeerplaatsen in de omgeving van de oude kern. Er werd vastgesteld dat er sprake is van een verdeelprobleem en niet van een capaciteitsprobleem (zie hoofdstuk 0). Het aanleggen van extra parkeerplaatsen is geen goede oplossing in het geval van een verdeelprobleem.

De gemeente heeft hierbij steeds als uitgangspunt aangehouden dat aanleg van een parkeerplaats in de Graaf de Geloeslaan, en daarmee aantasting van de parkachtige omgeving rond het kasteel, alleen gebeurt, wanneer op basis van parkeeronderzoek blijkt dat er een tekort aan parkeerplaatsen is. Dat is vooralsnog niet het geval.

De aanleg van een parkeerplaats in de Graaf de Geloeslaan zou een uitgebreide en langdurige ruimtelijke procedure vergen. De gemeente wil voorkomen dat, wanneer bij evaluatie van het nieuwe parkeerbeleid blijkt dat er alsnog een extra parkeerplaats nodig is, deze procedure nog opgestart moet worden. Deze ruimtelijke procedure zal daarom voor de zekerheid opgestart worden in het voorjaar van 2026. Daarbij is het uitgangspunt dat daadwerkelijke aanleg van een parkeerplaats alleen zal gebeuren wanneer in de toekomst blijkt dat de bestaande parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern te klein zijn.

Maatregelen

Uitbreiding gereguleerd gebied

Het huidige parkeerbeleid leidt tot een verdeelprobleem. Lang parkerende bezoekers van de horeca parkeren midden in de oude kern. Hier zijn niet voldoende parkeerplaatsen voor hen beschikbaar. Aan de rand van de oude kern liggen parkeerterreinen waar wel nog voldoende capaciteit beschikbaar is.

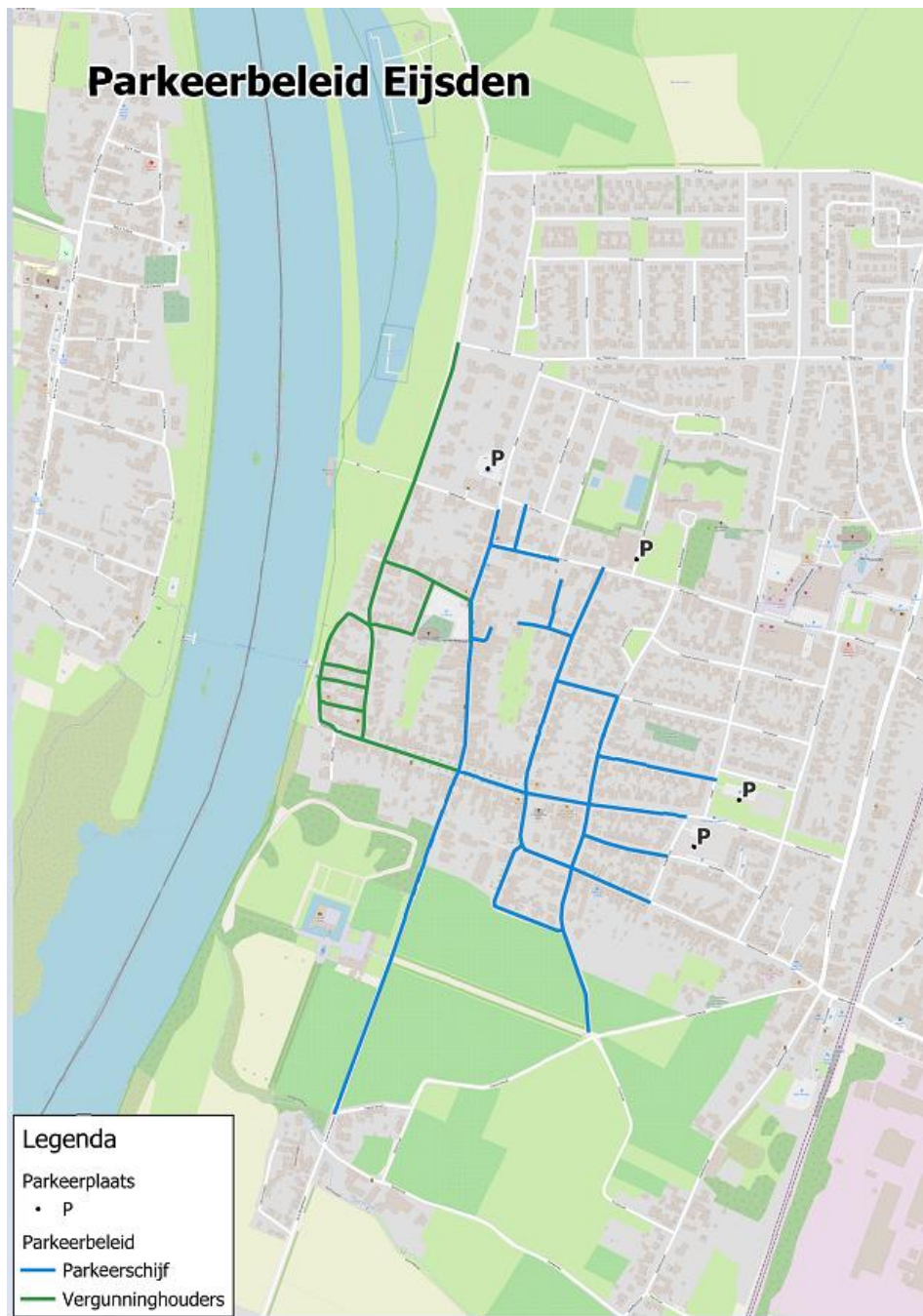
Om ervoor te zorgen dat lang parkerende bezoekers ook daadwerkelijk gebruik maken van de parkeerplaatsen aan de rand van het gebied, zal voor deze groep het parkeren in de oude kern zelf verboden worden.

Verschuivende overlast en het waterbedeffect

Wanneer parkeren in een bepaald gebied gereguleerd wordt, dan ontstaat er in de praktijk vaak een waterbedeffect. De parkeerdruk net buiten het gereguleerde gebied stijgt omdat mensen die niet meer in het gereguleerde gebied mogen parkeren net hierbuiten zullen gaan parkeren.

In het ontwerp voor nieuw parkeerbeleid dat de gemeente in juni 2025 gepresenteerd heeft was een kleiner gereguleerd gebied opgenomen. Tijdens de zienswijzeprocedure bleek dat veel bewoners van het gebied tussen deze kleinere zone en de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern zich zorgen maakten over het waterbedeffect. Om tegemoet te komen aan deze zorgen kiest de gemeente ervoor om de parkeerschijfzone verder uit te breiden tot aan de grote parkeerplaatsen. Hierdoor zal het waterbedeffect optreden bij de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern, precies zoals beoogd.

In een aantal zienswijzen werd juist gevraagd om het gereguleerde gebied kleiner te maken om te voorkomen dat er een waterbedeffect zal ontstaan. Daardoor zou het waterbedeffect echter groter zijn. Wanneer de afstand tussen het gereguleerde gebied en de parkeerplaatsen aan de rand groter is, is het voor bezoekers aantrekkelijker om in dit gebied te parkeren. De gemeente kiest daarom voor uitbreiding van het gebied.



Figuur 3 Kaart van het gereuleerde gebied in de oude kern. De vergunninghouderszone is aangeduid in oranje. De parkeerschijfzone is aangeduid in blauw.

Het hele gebied tussen de parkeerplaatsen aan de rand wordt daarvoor gereuleerd door middel van een parkeerschijfzone en een vergunninghouderszone. De toegangen tot deze zones worden aangeduid met markeringen en borden. Bij de belangrijkste toegangen worden portalen geplaatst en waar nodig wegversmallingen aangelegd om de toegang extra te accentueren.

Voor het gereuleerde gebied zullen geen tijdsvensters meer gelden. Hiermee wordt voorkomen dat de regels rond parkeren gedurende de dag wisselen, wat voor verwarring kan zorgen bij bezoekers. Bovendien is het daardoor mogelijk om duidelijkere borden aan te brengen bij de toegangen van de zones. Zonder tijdsvenster hoeft er op die plekken geen bord geplaatst te worden waarop de dagen en uren van het tijdsvenster vermeld zijn. De borden zijn hierdoor sneller te interpreteren door weggebruikers en leiden tot minder verwarring.



Figuur 4 Voorbeeld markering toegang parkeerschijfzone

Fysieke splitsing vergunninghouderszone en parkeerschijfzone

Omdat lang parkerende bezoekers van de horeca buiten de oude kern parkeren, blijven de parkeerplaatsen in de oude kern zelf beschikbaar voor bewoners en bezoekers en klanten van de detailhandel en voorzieningen. Om deze laatste groep de mogelijkheid te geven om in de buurt te parkeren wordt het grootste deel van de oude kern aangeduid als parkeerschijfzone. In deze zone kan men 1 uur parkeren met een parkeerschijf. Dit is voldoende voor de meeste voorzieningen in het gebied. Wanneer men voor deze voorzieningen toch langer in de oude kern moet zijn, dan kan men parkeren op de parkeerplaatsen aan de rand. Bij een langer bezoek geldt dat ook een langere loopafstand acceptabel is.¹

In het westelijke deel van de oude kern liggen geen detailhandelszaken en voorzieningen die kort bezoek aantrekken. Een uitzondering hierop vormt de St. Christinakerk aan de rand van dit deel van de oude kern. In het westelijke deel van de oude kern zal de bestaande vergunninghouderszone daarom gehandhaafd blijven.

Om te voorkomen dat bezoekers per ongeluk in de vergunninghouderszone terecht komen wordt het gebied fysiek gesplitst. Momenteel is het al verboden om de Diepstraat af te rijden vanaf de kruising met de Kerkstraat en is in de Drekkesteege gemotoriseerd verkeer verboden. Ook de toegang van het westelijke deel van de oude kern via de Vroenhof zal afgesloten worden. Om te parkeren in de vergunninghouderszone zal men daarom moeten aanrijden via de Trichterweg. Vooral op de Vroenhof is deze splitsing van belang omdat op dit plein de twee parkeerregimes in de oude kern elkaar raken en voorkomen moet worden dat men per ongeluk in de verkeerde zone parkeert.

Herinrichting Vroenhof

In 2026 zal gestart worden met de werkzaamheden voor een herinrichting van de Vroenhof. Omdat hier niet meer door lang parkerende bezoekers geparkeerd zal worden, kan het pleingedeelte van de Vroenhof weer in gebruik genomen worden als plein. Om de inrichting bij dit gebruik aan te laten sluiten, wordt deze

¹ Enkele parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone zullen aangeduid worden met een witte P. Op deze plaatsen kan men onbeperkt parkeren. Deze plekken kunnen gebruikt worden door klanten van de winkels en voorzieningen die net iets meer tijd nodig hebben voor hun bezoek dan de maximale parkeerduur. Omdat het om slechts enkele plaatsen gaat, is de verwachting dat het voor lang parkerende bezoekers van de horeca niet interessant zal zijn om deze plaatsen in het gebied te zoeken en dat zij buiten de parkeerschijfzone zullen blijven.

aangepast. In de loop van 2026 krijgen omwonenden van de Vroenhof de gelegenheid om mee te denken over de gewenste inrichting.

Uitbreiden parkeermogelijkheden bewoners

Bewoners van de vergunninghouderszone kunnen in het oude beleid maximaal één parkeervergunning krijgen. Een eventuele tweede auto parkeren zij op eigen terrein of buiten de zone. Bewoners van de bestaande parkeerschijfzone kunnen overdag zelfs helemaal niet in die zone parkeren.

Omdat het in het nieuwe beleid niet meer mogelijk is om onbeperkt zonder vergunning of ontheffing te parkeren op de Vroenhof wordt de mogelijkheid

gecreëerd voor bewoners om twee vergunningen of ontheffingen aan te vragen.

Verskil tussen een ontheffing en een vergunning

Vergunningen en ontheffingen lijken op elkaar. Vergunningen geven de mogelijkheid om te parkeren in de vergunninghouderszone, ontheffingen in de parkeerschijfzone.

Ze zijn verschillend omdat ze uitgegeven worden op basis van een andere wettelijke grondslag. Parkeervergunningen worden uitgegeven op basis van de Algemene Verordening, ontheffingen op basis van de het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990. De regels voor uitgifte van vergunningen en ontheffingen in de oude kern worden wel zo veel mogelijk gelijkgesteld.

De parkeervergunning of ontheffing wordt niet voorzien van een kenteken zodat bewoners deze kunnen gebruiken voor privébezoek. De verwachting is dat hierdoor veel bewoners een vergunning of ontheffing zullen aanvragen voor bezoek die het grootste deel van de tijd niet in gebruik is. In het oude parkeerbeleid is een maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen vastgesteld. Wanneer dat aantal bereikt is, worden nieuwe aanvragen op een wachtlijst geplaatst. Om te voorkomen dat er een wachtlijst ontstaat door vergunningen en ontheffingen die nauwelijks worden gebruikt, zal in het nieuwe beleid geen maximaal aantal meer vastgesteld worden.

Aanpassen bewegwijzering parkeerplaatsen

De huidige bewegwijzering van de parkeerroute rond de oude kern levert verwarring op. Op de gebruikte wegwijzers staat niet aangegeven waar deze naartoe leiden, waardoor het voor bezoekers niet duidelijk is of ze deze wegwijzers moeten volgen.

Er zullen daarom nieuwe wegwijzers geplaatst worden die worden voorzien van de naam van de belangrijkste bestemmingen in Eijsden en de namen van de parkeerplaatsen.

4. Invoering en evaluatie

Voor de invoering van het nieuwe parkeerbeleid zijn meerdere formele besluiten nodig. Deze besluiten zijn op 28 oktober 2025 voor de eerste keer vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. Het gaat hierbij om:

- Aanwijzingsbesluit vergunningparkeren Eijsden-Margraten
- Nadere regels uitgifte parkeervergunningen Eijsden-Margraten
- Nadere regels uitgifte ontheffingen parkeerschijfzones

Daarnaast werd op 29 oktober 2025 ook het Verkeersbesluit uitbreiden en aanpassen parkeerschijfzone Kerkstraat in Eijsden vastgesteld. Dit verkeersbesluit is op 17 november 2025 gepubliceerd in het Gemeenteblad.

Op 2 december 2025 heeft het college van burgemeester en wethouders gewijzigde versies vastgesteld van het aanwijzingsbesluit en de twee nadere regels. Deze versies vervangen de versies die zijn vastgesteld op 28 oktober 2025. In de gewijzigde versies is, in tegenstelling tot de oorspronkelijke versies, een datum opgenomen waarop het aanwijzingsbesluit en de nadere regels in werking treden. De ingangsdatum is 2 februari 2026. Het gewijzigde aanwijzingsbesluit en de gewijzigde nadere regels worden op 15 december 2025 gepubliceerd in het Gemeenteblad.

De vastgestelde formele besluiten zijn opgenomen in bijlages 1 tot en met 4.

Bewoners van de oude kern zijn begin november 2025 met een brief geïnformeerd over de veranderingen in hun straat. Wanneer het nieuwe parkeerbeleid volledig ingevoerd wordt zal hierover ook gecommuniceerd worden via de algemene communicatiekanalen van de gemeente, zoals de nieuwsbrief.

In de zomer van 2026 zal er een nieuw parkeerdrukonderzoek uitgevoerd worden. Hiermee wordt gecontroleerd of er door het parkeerbeleid ergens capaciteitsknelpunten optreden. Mocht dit onderzoek aanleiding geven voor aanpassingen, dan wordt het parkeerbeleid verder bijgestuurd.

5. Bijlages

Bijlage 1 Verkeersbesluit uitbreiden en aanpassen parkeerschijfzone Kerkstraat in Eijsden

(Verkeersbesluit gemeente Eijsden-Margraten)

Ons kenmerk: Z/25/269238

Burgemeester en wethouders van de gemeente Eijsden-Margraten

Aanleiding

In 2015 heeft de gemeente in een deel van de oude kern van Eijsden, het gebied rond de Diepstraat en Kerkstraat, een vergunninghouderszone ingevoerd. Deze zone is er toen gekomen in overleg met inwoners en ondernemers. In de Kerkstraat is er een blauwe zone waar mensen maximaal 1 uur mogen parkeren. De afgelopen jaren is het drukker geworden in de oude kern. Er komen meer bezoekers en inwoners hebben steeds meer eigen auto's. Daarnaast heeft de gemeenteraad in 2021 uitgesproken dat ze willen dat de Vroenhof deels autovrij wordt.

In overleg met verschillende groepen bewoners en ondernemers heeft het college van burgemeester en wethouders daarom nieuw parkeerbeleid opgesteld voor de oude kern waarbij zo veel mogelijk rekening is gehouden met uiteenlopende belangen van verschillende groepen in het gebied. Onderdeel van dit nieuwe parkeerbeleid is het aanpassen van de vergunninghouderszone en parkeerschijfzone. Voor het aanpassen van de parkeerschijfzone is een verkeersbesluit nodig.

Bevoegdheidsgrondslag

Op grond van artikel 18 eerste lid, onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna WVV1994) zijn burgemeester en wethouders bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten in de gemeente Eijsden-Margraten voor wegen die niet onder het beheer van het Rijk, de provincie of het waterschap vallen.

Op grond van de Mandaat- en machtigingsregeling van de gemeente Eijsden-Margraten 2024 is de bevoegdheid om verkeersbesluiten te nemen gemandateerd aan het afdelingshoofd van de afdeling Openbare Ruimte.

Grondslag voor het besluit

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVV1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of dit wordt gewijzigd.

Dit besluit wordt genomen, mede gelet op:

- de WVV1994;
- het BABW;
- de uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens;
- het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna RVV1990);
- de Algemene wet bestuursrecht (hierna Awb);

Doelstellingen van het besluit

Op grond van artikel 21 van het BABW moet een verkeersbesluit vermelden welke doelstelling of doelstellingen vermeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WVV1994 met het verkeersbesluit worden beoogd. De doelstellingen van dit verkeersbesluit zijn:

- a. het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg;
- b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade;
- c. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Overwegingen

Overwegende dat:

- dit verkeersbesluit gaat over de 12 Septemberstraat, Diepstraat, Graaf de Geloeslaan, Graaf de Liedekerkestraat, Kerkstraat, Kleteborg, Kruisstraat, Margrietstraat, Oude Raadhuis, Prins Bernhardstraat, Prinses Beatrixplein, Professor Duboisstraat, Raadhuisstraat, Schoolstraat, Stiegel, Ursulinenstraat, Vroenhof en de Wilhelminastraat in Eijsden, hierna aangeduid als oude kern;
- deze wegen in eigendom, beheer en onderhoud van de gemeente Eijsden-Margraten zijn;
- de gemeente op basis van artikel 18 BABW bevoegd is tot het nemen van verkeersbesluiten voor deze wegen;
- de oude kern vooral een woongebied is, maar de aanwezige horecazaken en detailhandel ook bezoekers trekken die niet in het gebied wonen;
- er in de Kerkstraat en op het Prinses Beatrixplein een parkeerschijfzone ingesteld werd om ervoor te zorgen dat hier parkeergelegenheid beschikbaar blijft voor de bezoekers van de detailhandel in de Kerkstraat;
- in enkele andere straten van de oude kern een vergunninghouderszone ingesteld werd om het parkeren in de avonduren en weekenden voor te behouden aan bewoners van het gebied;
- de vergunninghouderszone de 1e Batsteeg, 2e Batsteeg, 3e Batsteeg, Bat, Diepstraat, Mariaplein, Spauwenstraat, Spriemenstraat, Vogelzang en een deel van de Graaf de Geloeslaan en Trichterweg omvat;
- bewoners van de vergunninghouderszone op basis van het Besluit uitgifte en nadere regels parkeervergunningen 2015 nu maximaal één parkeervergunning krijgen en voor het parkeren van meer dan één auto afhankelijk zijn van parkeerplaatsen op eigen terrein of buiten de vergunninghouderszone;
- de Vroenhof een plein is dat gebruikt wordt als parkeerplaats door omwonenden, klanten van de detailhandel in de Kerkstraat, bezoekers van de horecagelegenheden in de oude kern, bewoners van de parkeerschijfzone en door bewoners van de vergunninghouderszone die niet voor al hun auto's een parkeervergunning of parkeerplaats op eigen terrein hebben;
- de parkeerdruk op de Vroenhof sinds de invoering van de parkeerschijfzone en vergunninghouderszone is toegenomen waardoor hier regelmatig buiten de parkeervakken geparkeerd wordt en er niet altijd parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor omwonenden en bewoners van de parkeerschijfzone en de vergunninghouderszone;
- de verkeersborden die de parkeerschijfzone en vergunninghouderszone aangeven door hun locatie regelmatig over het hoofd gezien worden waardoor bezoekers van het gebied parkeren op plaatsen waar zij dat niet mogen;
- de gemeenteraad op 13 juli 2021 een motie heeft aangenomen waarin zij het college verzoekt om maatregelen te nemen om de Vroenhof grotendeels autovrij te maken om er zo voor te zorgen dat dit plein weer het karakter van een dorpsplein krijgt;
- naar aanleiding van deze motie er een enquête gehouden is en er gesprekken hebben plaatsgevonden met verschillende groepen bewoners en ondernemers in de oude kern;
- uit de gesprekken blijkt dat de verschillende belangen in het gebied sterk uiteenlopen, zo willen bewoners in de buurt van hun woning kunnen parkeren en is het voor ondernemers belangrijk dat hun klanten ook in de buurt kunnen parkeren;
- het college de belangen tegen elkaar afgewogen heeft en nieuw parkeerbeleid uitgewerkt heeft op basis van deze belangenafweging;
- in het nieuwe parkeerbeleid er twee verschillende parkeerregimes zullen gelden;
- in het deel van de oude kern ten westen van de Kerkstraat een vergunninghouderszone ingesteld wordt zonder venstertijd waardoor het parkeren in dit gebied volledig voorbehouden is voor bewoners, andere rechthebbenden van een parkeervergunning en houders van een gehandicaptenparkeerkaart;
- de vergunninghouderszone uitgebreid wordt met de Trichterweg ten zuiden van de kruising met de M.L. Kingstraat, de Sint-Christinastraat en de westzijde van de Vroenhof om bezoekers te stimuleren gebruik te maken van de parkeerplaatsen in de Stiegel en Treffersteeg en de verkeersborden op een duidelijkere locatie te kunnen plaatsen;

- de aanpassing van de vergunninghouderszone wordt geregeld met een aanwijzingsbesluit als bedoeld in artikel 2.12.1.1 van de Algemene Verordening gemeente Eijsden-Margraten en daarom geen deel uitmaakt van dit verkeersbesluit;
- in het deel van de oude kern ten oosten van de Kerkstraat, inclusief de Kerkstraat, een parkeerschijfzone ingesteld wordt zonder venstertijd en met een maximale parkeertijd van één uur waardoor bezoekers van de detailhandel hier in de buurt kunnen parkeren en de parkeerplaatsen voor de rest beschikbaar blijven voor bewoners;
- de bestaande parkeerschijfzone hiervoor uitgebreid wordt en zal gelden in:
 - o 12 Septemberstraat;
 - o Breusterstraat voor het deel tussen de Raadhuisstraat en de Marathon;
 - o Diepstraat voor het deel tussen de Kerkstraat en de Wilhelminastraat;
 - o Constantsteeg;
 - o Graaf de Geloeslaan voor het deel tussen de Diepstraat en de Caestertstraat;
 - o Graaf de Liedekerkestraat;
 - o Kerkstraat;
 - o Kleteborg;
 - o Kruisstraat;
 - o Margrietstraat voor het deel tussen de Schoolstraat en de Ursulinenstraat;
 - o Oude Raadhuis;
 - o Prinses Beatrixplein;
 - o Prins Bernhardstraat voor het deel tussen de Schoolstraat en de Veldjesstraat;
 - o Professor Duboisstraat;
 - o Raadhuisstraat;
 - o Schoolhof;
 - o Schoolstraat;
 - o Stiegel voor het deel tussen de Breusterstraat en de Olympus;
 - o Ursulinenstraat voor het deel tussen de Prins Bernhardstraat en de Margrietstraat;
 - o Vroenhof, de oostzijde;
 - o Wilhelminastraat voor het deel tussen de Diepstraat en de Veldjesstraat;
- er nadere regels opgesteld zijn voor de uitgifte van vergunningen en ontheffingen voor de vergunninghouderszone en parkeerschijfzone waarin het uitgangspunt is dat huishoudens recht hebben op twee vergunningen of ontheffingen;
- een deel van de auto's die nu op de Vroenhof geparkeerd worden in de vergunninghouderszone en parkeerschijfzone geparkeerd zal gaan worden;
- er borden geplaatst zullen worden die bezoekers naar de parkeerplaatsen in de Stiegel, Treffersteeg en op het Veldje leiden;
- uit onderzoek blijkt dat op deze parkeerplaatsen voldoende capaciteit beschikbaar is voor bezoekers van de oude kern die nu nog op de Vroenhof en in de Graaf de Geloeslaan parkeren;
- een ontwerp van dit verkeersbesluit van 16 juli tot en met 26 augustus 2025, samen met andere ontwerpbesluiten met betrekking tot het parkeerbeleid in Eijsden, ter inzage heeft gelegen via publicatie in het Gemeenteblad;
- er 35 unieke zienswijzen werden ingediend;
- ondernemers en bewoners aangeven dat de uitbreiding van de parkeerschijfzone, in combinatie met de andere onderdelen van het nieuwe parkeerbeleid, ervoor zorgt dat er te weinig parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn voor klanten en personeel van de horeca, detailhandelszaken en voorzieningen in de oude kern;
- het college met het parkeerbeleid beoogt dat langparkerende bezoekers van de horeca gaan parkeren op de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern en uit onderzoek blijkt dat hier voor deze bezoekers voldoende plekken beschikbaar zijn;
- het college beoogt om in de parkeerschijfzone dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor bewoners en kortparkerende klanten van de detailhandel en voorzieningen mogelijk te maken en dat dit mogelijk is omdat een groot deel van de bewoners tijdens openingstijden van de detailhandel niet thuis is;
- omwonenden van de parkeerschijfzone aangeven dat zij vrezen voor een waterbedefferd waarbij de parkeerdruk van de oude kern zal verschuiven naar de straten tussen de parkeerschijfzone en de parkeerplaatsen aan de rand van het gebied;

- het college in reactie daarop in dit verkeersbesluit de parkeerschijfzone uitbreidt tot aan de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern en er hierdoor geen waterbedeffect meer zal kunnen optreden in de straten tussen de oude kern en deze parkeerplaatsen;
- een aantal mensen aangeeft dat door het voorgenomen parkeerverbod in de Graaf de Geloeslaan een bezoek aan het daar gelegen kasteel onmogelijk zal worden;
- het college in reactie daarop en om ervoor te zorgen dat het parkeerbeleid voor bezoekers zo duidelijk mogelijk is de parkeerschijfzone in dit verkeersbesluit in de Graaf de Geloeslaan uitbreidt tot aan de Caestertstraat en bij het kasteel enkele parkeervakken aanduidt die gebruikt kunnen worden door bezoekers van het kasteel;
- de Nota parkeerbeleid oude kern Eijsden een uitgebreide motivering van het nieuwe parkeerbeleid bevat en deze wordt bijgevoegd bij publicatie van dit besluit.

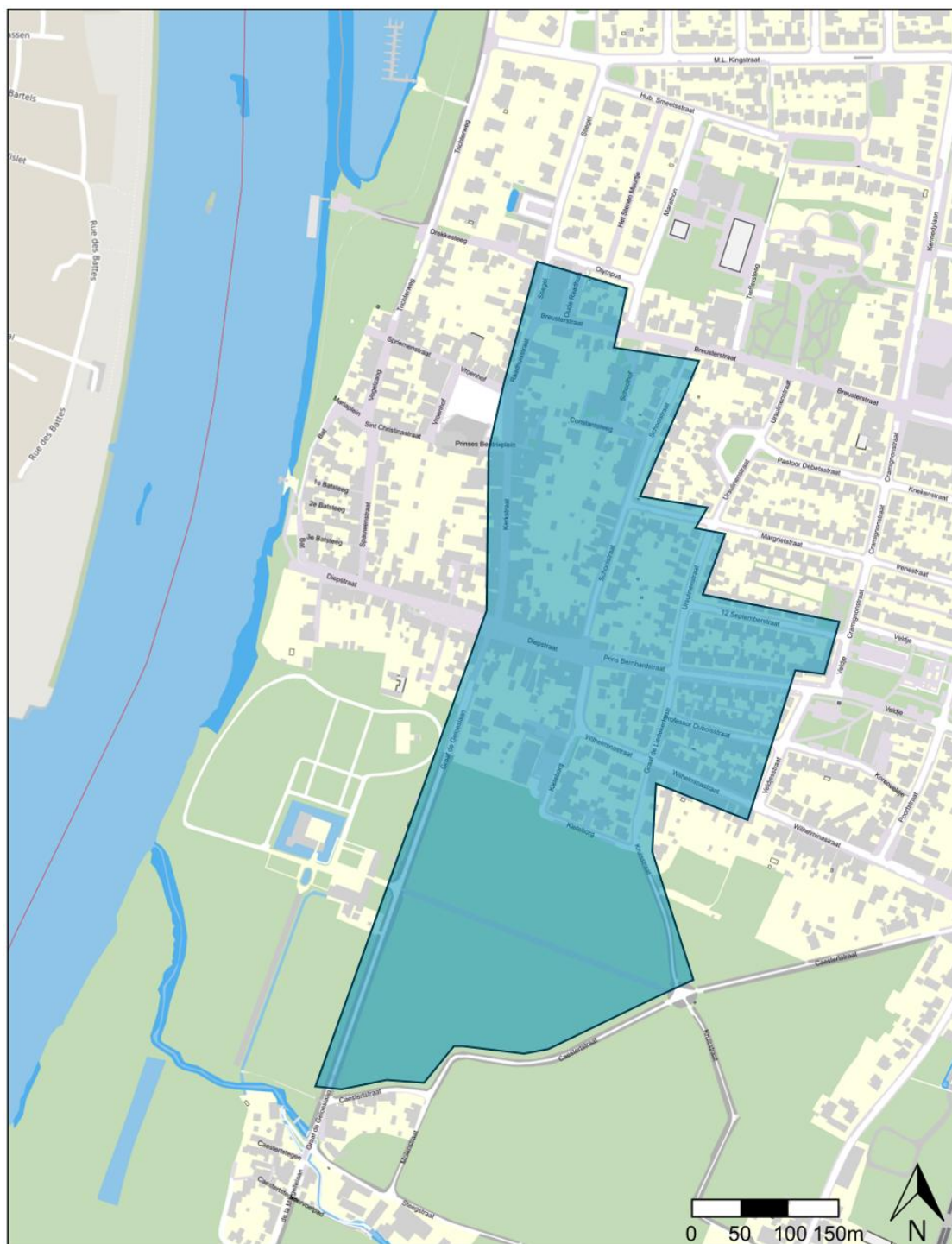
Op grond van artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met de politie inzake de handhaafbaarheid. De politie heeft op 24 oktober 2025 schriftelijk kenbaar gemaakt dat dit besluit handhaafbaar en voor de politie derhalve aanvaardbaar is.

BESLUIT

In overeenstemming met de tekening in de bijlage 1, die onderdeel is van dit besluit, wordt besloten tot de volgende verkeersmaatregelen:

1. Er wordt een parkeerschijfzone ingesteld in de volgende straten in Eijsden:
 - 12 Septemberstraat;
 - Breusterstraat voor het deel tussen de Raadhuisstraat en de Marathon;
 - Constantsteeg;
 - Diepstraat voor het deel tussen de Kerkstraat en de Wilhelminastraat;
 - Graaf de Geloeslaan voor het deel tussen de Diepstraat en de Caestertstraat;
 - Graaf de Liedekerkestraat;
 - Kerkstraat;
 - Kleteborg;
 - Kruisstraat;
 - Margrietstraat voor het deel tussen de Schoolstraat en de Veldjesstraat;
 - Oude Raadhuis;
 - Prins Bernhardstraat voor het deel tussen de Schoolstraat en de Veldjesstraat;
 - Prinses Beatrixplein;
 - Professor Duboisstraat;
 - Raadhuisstraat;
 - Schoolhof;
 - Schoolstraat;
 - Stiegel voor het deel tussen de Breusterstraat en de Olympus;
 - Ursulinenstraat voor het deel tussen de Prins Bernhardstraat en de Margrietstraat
 - Vroenhof, de oostzijde;
 - Wilhelminastraat voor het deel tussen de Diepstraat en de Veldjesstraat.
2. De maximale parkeertijd in de zone is 1 uur.
3. De zone wordt aangeduid met borden E10 en E11 uit bijlage 1 van het RVV 1990.
4. De zone vervangt de bestaande parkeerschijfzone en parkeerverbodszone in dit gebied.

Bijlage 1



Eijsden-Margraten, 29 oktober 2025

namens dezen,

T.H.P. Ruijters

Afdelingshoofd openbare ruimte

Mededelingen

Tegen het besluit kan iedere belanghebbende die rechtstreeks in zijn belang is getroffen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 7:1 juncto artikel 6:4 van de Algemene wet bestuursrecht binnen 6 weken na de datum van bekendmaking (= datum van publicatie) van dit besluit een gemotiveerd bezwaarschrift indienen bij het college van burgemeester en wethouders van Eijsden-Margraten.

Tevens kan de indiener van het bezwaarschrift de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Limburg, Sector Bestuursrecht, Postbus 950, 6040 AZ Roermond verzoeken een voorziening te treffen, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. U kunt ook digitaal verzoeken een voorziening te treffen bij de genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Het ondertekende bezwaarschrift/verzoekschrift dient ten minste te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener
- b. de dagtekening
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht
- d. de gronden van het bezwaar

Bijlage 2 Aanwijzingsbesluit vergunningparkeren Eijsden-Margraten

Burgemeester en wethouders van Eijsden-Margraten

Aanleiding

In 2015 heeft de gemeente in een deel van de oude kern van Eijsden, het gebied rond de Diepstraat en Kerkstraat, een vergunninghouderszone ingevoerd. Deze zone is er toen gekomen in overleg met inwoners en ondernemers. In de Kerkstraat is er een blauwe zone waar mensen maximaal 1 uur mogen parkeren. De afgelopen jaren is het drukker geworden in de oude kern. Er komen meer bezoekers en inwoners hebben steeds meer eigen auto's. Daarnaast heeft de gemeenteraad in 2021 uitgesproken dat ze willen dat de Vroenhof deels autovrij wordt.

In overleg met verschillende groepen bewoners en ondernemers heeft het college van burgemeester en wethouders daarom nieuw parkeerbeleid opgesteld voor de oude kern waarbij zo veel mogelijk rekening is gehouden met uiteenlopende belangen van verschillende groepen in het gebied. Onderdeel van dit nieuwe parkeerbeleid is het aanpassen van de vergunninghouderszone en parkeerschijfzone. Voor het aanpassen van de vergunninghouderszone moet het geldende aanwijzingsbesluit vervangen worden.

Bevoegdheidsgrondslag

Op grond van artikel 2.12.1.1 van de Algemene verordening gemeente Eijsden-Margraten zijn burgemeester en wethouders bevoegd tot het aanwijzen van vergunningzones voor het parkeren door vergunninghouders en het vaststellen van tijdstippen waarop het parkeren alleen voor vergunninghouders is toegestaan.

Overwegingen

Overwegende dat:

- de oude kern van Eijsden vooral een woongebied is, maar de aanwezige horecazaken en detailhandel ook bezoekers trekken die niet in het gebied wonen;
- er in de Kerkstraat en op het Prinses Beatrixplein een parkeerschijfzone ingesteld werd om ervoor te zorgen dat hier parkeergelegenheid beschikbaar blijft voor de bezoekers van de detailhandel in de Kerkstraat;
- in enkele andere straten van de oude kern een vergunninghouderszone ingesteld werd om het parkeren in de avonden en weekenden voor te behouden aan bewoners van het gebied;
- de vergunninghouderszone de 1e Batsteeg, 2e Batsteeg, 3e Batsteeg, Bat, Diepstraat, Mariaplein, Spauwenstraat, Spriemenstraat, Vogelzang en een deel van de Graaf de Geloeslaan en Trichterweg omvat;
- bewoners van de vergunninghouderszone op basis van het Besluit uitgifte en nadere regels parkeervergunningen 2015 nu maximaal één parkeervergunning krijgen en voor het parkeren van meer dan één auto afhankelijk zijn van parkeerplaatsen op eigen terrein of buiten de vergunninghouderszone;
- de Vroenhof een plein is dat gebruikt wordt als parkeerplaats door omwonenden, klanten van de detailhandel in de Kerkstraat, bezoekers van de horecagelegenheden in de oude kern, bewoners van de parkeerschijfzone en door bewoners van de vergunninghouderszone die niet voor al hun auto's een parkeervergunning of parkeerplaats op eigen terrein hebben;
- de parkeerdruk op de Vroenhof sinds de invoering van de parkeerschijfzone en vergunninghouderszone is toegenomen waardoor hier regelmatig buiten de parkeervakken geparkeerd wordt en er niet altijd parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor omwonenden en bewoners van de parkeerschijfzone en de vergunninghouderszone;
- de verkeersborden die de parkeerschijfzone en vergunninghouderszone aangeven door hun locatie regelmatig over het hoofd gezien worden waardoor bezoekers van het gebied parkeren op plaatsen waar zij dat niet mogen;
- de gemeenteraad op 13 juli 2021 een motie heeft aangenomen waarin zij het college verzoekt om maatregelen te nemen om de Vroenhof grotendeels autovrij te maken om er zo voor te zorgen dat dit plein weer het karakter van een dorpsplein krijgt;
- naar aanleiding van deze motie er een enquête gehouden is en er gesprekken hebben plaatsgevonden met verschillende groepen bewoners en ondernemers in de oude kern;

- uit de gesprekken blijkt dat de verschillende belangen in het gebied sterk uiteenlopen, zo willen bewoners in de buurt van hun woning kunnen parkeren en is het voor ondernemers belangrijk dat hun klanten ook in de buurt kunnen parkeren;
- het college de belangen tegen elkaar afgewogen heeft en nieuw parkeerbeleid uitgewerkt heeft op basis van deze belangenafweging;
- in het nieuwe parkeerbeleid er twee verschillende parkeerregimes zullen gelden;
- in het deel van de oude kern ten westen van de Kerkstraat een vergunninghouderszone ingesteld wordt zonder venstertijd waardoor het parkeren in dit gebied volledig voorbehouden is voor bewoners, andere rechthebbenden van een parkeervergunning en houders van een gehandicaptenparkeerkaart;
- de vergunninghouderszone uitgebreid wordt met de Trichterweg ten zuiden van de kruising met de M.L. Kingstraat, de Sint-Christinastraat en de westzijde van de Vroenhof om bezoekers te stimuleren gebruik te maken van de parkeerplaatsen in de Stiegel en Treffersteeg en de verkeersborden op een duidelijkere locatie te kunnen plaatsen;
- in het deel van de oude kern ten oosten van de Kerkstraat, inclusief de Kerkstraat, een parkeerschijfzone ingesteld wordt zonder venstertijd en met een maximale parkeertijd van één uur waardoor bezoekers van de detailhandel hier in de buurt kunnen parkeren en de parkeerplaatsen voor de rest beschikbaar blijven voor bewoners;
- de aanpassing van de parkeerschijfzone wordt geregeld met een verkeersbesluit en daarom geen deel uitmaakt van dit aanwijzingsbesluit;
- er nadere regels opgesteld zijn voor de uitgifte van vergunningen en ontheffingen voor de vergunninghouderszone en parkeerschijfzone waarin het uitgangspunt is dat huishoudens recht hebben op twee vergunningen of ontheffingen;
- een deel van de auto's die nu op de Vroenhof geparkeerd worden in de vergunninghouderszone en parkeerschijfzone geparkeerd zal gaan worden;
- er borden geplaatst zullen worden die bezoekers naar de parkeerplaatsen in de Stiegel, Treffersteeg en op het Veldje leiden;
- uit onderzoek blijkt dat op deze parkeerplaatsen voldoende capaciteit beschikbaar is voor bezoekers van de oude kern die nu nog op de Vroenhof en in de Graaf de Geloeslaan parkeren;
- een ontwerp van dit aanwijzingsbesluit van 16 juli tot en met 26 augustus 2025, samen met andere ontwerpbesluiten met betrekking tot het parkeerbeleid in Eijsden, ter inzage heeft gelegen via publicatie in het Gemeenteblad;
- er 35 unieke zienswijzen werden ingediend;
- ondernemers en bewoners aangeven dat de uitbreiding van de vergunninghouderszone, in combinatie met de andere onderdelen van het nieuwe parkeerbeleid, ervoor zorgt dat er te weinig parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn voor klanten en personeel van de horeca, detailhandelszaken en voorzieningen in de oude kern;
- het college met het parkeerbeleid beoogt dat langparkerende bezoekers van de horeca gaan parkeren op de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern en uit onderzoek blijkt dat hier voor deze bezoekers voldoende plekken beschikbaar zijn;
- het college beoogt om in de parkeerschijfzone dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor bewoners en kortparkerende klanten van de detailhandel en voorzieningen mogelijk te maken en dat dit mogelijk is omdat een groot deel van de bewoners tijdens openingstijden van de detailhandel niet thuis is;
- de overige zienswijzen geen betrekking hebben op de afbakening van de vergunninghouderszone;
- de Nota parkeerbeleid oude kern Eijsden een uitgebreide motivering van het nieuwe parkeerbeleid bevat en deze wordt bijgevoegd bij publicatie van dit besluit.
- in de Limburgerstraat in Cadier en Keer reeds jaren een vergunninghouderszone aanwezig is maar deze nooit geregeld werd in een aanwijzingsbesluit;
- het college dat met dit aanwijzingsbesluit rechtzet;
- de vergunninghouderszone in de Limburgerstraat bedoeld is voor bewoners van het appartementencomplex aan de oostzijde van de Pastoor Frissenstraat die niet beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein.

BESLUIT

1. Vaststelling van het Aanwijzingsbesluit vergunningparkeren Eijsden-Margraten;

2. Intrekking van het Besluit tot aanwijzing plaatsen vergunning parkeren in Eijsden 2015;
3. Intrekking van het Aanwijzingsbesluit vergunningparkeren Eijsden februari 2019;
4. Dit besluit treedt in werking op 2 februari 2026.

Aanwijzingsbesluit vergunningparkeren Eijsden-Margraten

Artikel 1 Vergunningzones

Als vergunningzone, als bedoeld in artikel 2.12.1.1 van de Algemene verordening gemeente Eijsden-Margraten, zijn aangewezen:

1. in de Oude kern van Eijsden, conform de in rood aangegeven arcering op de kaart ‘Parkeervergunningzone oude kern Eijsden’ in bijlage 1:
 - a. 1^e Batsteeg;
 - b. 2^e Batsteeg;
 - c. 3^e Batsteeg;
 - d. Bat;
 - e. Diepstraat voor het weggedeelte gelegen tussen Kerkstraat en Bat;
 - f. Mariaplein;
 - g. Sint Christinastraat;
 - h. Spauwenstraat;
 - i. Spriemenstraat;
 - j. Trichterweg voor het weggedeelte gelegen tussen Spriemenstraat en M.L. Kingstraat;
 - k. Vogelzang;
 - l. Vroenhof voor het weggedeelte gelegen tussen Raadhuisstraat en Sint-Christinastraat.
2. de Limburgerstraat te Cadier en Keer, conform de in rood aangegeven arcering op de kaart ‘Parkeervergunningzone Limburgerstraat Cadier en Keer’ in bijlage 1: het parkeerterrein ter hoogte van het adres Limburgerstraat 61.

Artikel 2 Tijdstippen

Voor alle vergunningzones geldt dat het parkeren op alle momenten alleen is toegestaan voor vergunninghouders.

Bijlage 1 Kaarten parkeervergunningzones

Parkeervergunningzone oude kern Eijsden



Parkeervergunningzone Limburgerstraat Cadier en Keer



Eijsden-Margraten, 2 december 2025

Burgemeester en wethouders van de gemeente Eijsden-Margraten,

De secretaris,

De burgemeester

Drs. J.M.F. Kool

Mr. A.P. Krijnen

Mededelingen

Tegen het besluit kan iedere belanghebbende die rechtstreeks in zijn belang is getroffen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 7:1 juncto artikel 6:4 van de Algemene wet bestuursrecht binnen 6 weken na de datum van bekendmaking (= datum van publicatie) van dit besluit een gemotiveerd bezwaarschrift indienen bij het college van burgemeester en wethouders van Eijsden-Margraten.

Tevens kan de indiener van het bezwaarschrift de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Limburg, Sector Bestuursrecht, Postbus 950, 6040 AZ Roermond verzoeken een voorziening te treffen, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. U kunt ook digitaal verzoeken een voorziening te treffen bij de genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Het ondertekende bezwaarschrift/verzoekschrift dient ten minste te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener
- b. de dagtekening
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht
- d. de gronden van het bezwaar

Bijlage 3 Nadere regels uitgifte parkeervergunningen Eijsden-Margraten

Intitulé

Besluit tot vaststelling 'Nadere regels uitgifte parkeervergunningen Eijsden-Margraten'.

Op grond van artikel 1.1.12 Algemene verordening gemeente Eijsden-Margraten (hierna: Av) kan het bevoegde bestuursorgaan nadere regels vaststellen ter invulling van een aan dit bestuursorgaan bij of krachtens deze Verordening toekomende bevoegdheid. Op grond van artikel 2.12.1.2 van de Av is het college van burgemeester en wethouders bevoegd om parkeervergunningen te verlenen voor het parkeren op belanghebbendenplaatsen. Ten behoeve van de rechtszekerheid, ter bescherming van de openbare veiligheid en vermindering van de regeldruk maakt het college van burgemeester en wethouders gebruik van de mogelijkheid om nadere regels in te stellen ter invulling van deze bevoegdheid. Daarom besluit het college van burgemeester en wethouders tot vaststelling van de 'Nadere regels uitgifte parkeervergunningen Eijsden-Margraten' ter vervanging van het 'Besluit uitgifte en nadere regels parkeervergunningen 2015 gemeente Eijsden-Margraten'.

Hoofdstuk 1 Definities en begripsomschrijvingen

Artikel 1 Definities en begripsomschrijvingen

1. De definities zoals opgenomen in bijlage 1 van de Av zijn van overeenkomstige toepassing.
2. De vergunninghouderszones waarnaar in deze nadere regels wordt verwezen, zijn de zones die worden beschreven in het Aanwijzingsbesluit vergunningparkeren 2025.

Hoofdstuk 2 Vergunninghouderszone Oude kern in Eijsden

Artikel 2 Soorten parkeervergunningen

De volgende soorten parkeervergunningen kunnen worden verleend:

- bewonersparkeervergunningen;
- werkparkeervergunningen;
- (mantel)zorgparkeervergunningen, en

Artikel 3 Uitgiftecriteria bewonersparkeervergunningen

1. Voor een bewonersparkeervergunning komen alleen aanvragers in aanmerking die wonen in de vergunninghouderszone.
2. Per huishouden worden maximaal twee bewonersparkeervergunningen verleend.
3. Als op één adres meer huishoudens staan ingeschreven, heeft ieder huishouden apart recht op bewonersparkeervergunningen.
4. In een bewonersparkeervergunning wordt het adres van de bewoner opgenomen.

Artikel 4 Uitgiftecriteria werkparkeervergunningen

1. Werkparkeervergunningen worden uitgegeven op naam van een onderneming.
2. Voor een werkparkeervergunning komen alleen ondernemingen in aanmerking die een hoofd- of nevenvestiging in de vergunninghouderszone hebben of daarin zeer regelmatig werkzaamheden moeten uitvoeren.
3. Geen werkparkeervergunning wordt verleend aan aanvragers die in de vergunninghouderszone wonen.
4. In een werkparkeervergunning worden de naam van de onderneming en maximaal twee kentekens opgenomen.
5. De onderneming moet het motorvoertuig of de motorvoertuigen waarvoor een parkeervergunning wordt aangevraagd in eigendom hebben of hierover het gebruiksrecht hebben. De aanvrager dient dit aan te tonen met een kopie van het kentekenbewijs en, als de onderneming niet de eigenaar is, ook met een leaseovereenkomst of een schriftelijke verklaring van de eigenaar waarin het gebruiksrecht wordt aangetoond. Als de onderneming een eenmanszaak is, dan moet worden aangetoond dat de eigenaar van deze eenmanszaak het eigendom of gebruiksrecht heeft over het motorvoertuig of de motorvoertuigen.

Artikel 5 Uitgiftecriteria (mantel)zorgparkeervergunningen

1. Voor een (mantel)zorgparkeervergunning komen in aanmerking:
 - a. een geregistreerde huisarts of verloskundige, die werkzaam is in een in Eijsden gevestigde praktijk, gebruik maakt van een motorvoertuig en dit regelmatig moet parkeren op wisselende plaatsen in de vergunninghouderszone;
 - b. een thuiszorginstelling die voor de uitoefening van de thuiszorgwerkzaamheden gebruik maakt van een motorvoertuig en dit regelmatig moet parkeren op wisselende plaatsen in de vergunninghouderszone voor het verlenen van zorg of hulp aan personen die wonen in de vergunninghouderszone;
 - c. een ambulancedienst voor dieren die gebruik maakt van de als zodanig herkenbare ambulancevoertuigen, of
 - d. een professionele, in Eijsden gevestigde, eerstelijnszorginstelling die voor de uitoefening van de werkzaamheden gebruik maakt van een motorvoertuig en dit regelmatig moet parkeren op wisselende plaatsen in de vergunninghouderszone.
2. Geen (mantel)zorgparkeervergunning wordt verleend aan aanvragers die in de vergunninghouderszone wonen.
3. In een (mantel)zorgparkeervergunning worden de naam van de praktijk, instelling of dienst en maximaal twee kentekens opgenomen.

Hoofdstuk 3 Vergunninghouderszone Limburgerstraat in Cadier en Keer

Artikel 6 Soorten uit te geven parkeervergunningen

De volgende soorten parkeervergunningen worden uitgegeven:

- Bewonersparkeervergunningen.

Artikel 7 Maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen

1. Het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen bedraagt 11.
2. Als het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen bereikt is, worden nieuwe aanvragen in de binnen gekomen volgorde op een wachtlijst geplaatst.

Artikel 8 Uitgiftecriteria bewonersparkeervergunningen

1. Voor een bewonersparkeervergunning komen alleen aanvragers in aanmerking die wonen in de Pastoor Frissenstraat in Cadier en Keer aan de kant met oneven huisnummers.
2. Per adres wordt maximaal één bewonersparkeervergunning verleend.
3. Op een bewonersparkeervergunning worden maximaal twee kentekens opgenomen.
4. De aanvrager moet het motorvoertuig of de motorvoertuigen waarvoor een parkeervergunning wordt aangevraagd in eigendom hebben of hierover het gebruiksrecht hebben. De aanvrager dient dit aan te tonen met een kopie van het kentekenbewijs en, als hij niet de eigenaar is, ook met een leaseovereenkomst of een schriftelijke verklaring van de eigenaar waarin het gebruiksrecht wordt aangetoond.

Hoofdstuk 4 Procedure verlenging, uitgifte of intrekking van parkeervergunningen

Artikel 9 Geldigheidsduur van parkeervergunningen

Parkeervergunningen zijn twee jaar geldig. Na afloop van de geldigheidsduur kan de aanvrager een nieuwe parkeervergunning aanvragen. De geldigheidsduur wordt vermeld op de parkeervergunning.

Artikel 10 Aanvraag aanvullen of verbeteren

1. Als een aanvraag niet voldoet aan de eisen of regels, wordt de aanvrager in de gelegenheid gesteld de aanvraag binnen een termijn van ten hoogste twee weken, nadat hem dit is medegedeeld, aan te vullen of te verbeteren.
2. Als de aanvrager van de in het vorige lid bedoelde gelegenheid onvoldoende of geen gebruik maakt, verklaart het college van burgemeester en wethouders hem in zijn aanvraag niet-ontvankelijk.

Artikel 11 Intrekking van parkeervergunningen

Als een parkeervergunning oneigenlijk wordt gebruikt, kan deze worden ingetrokken. Een aanvraag om een nieuwe parkeervergunning wordt pas behandeld na afloop van de geldigheidsduur van de ingetrokken parkeervergunning.

Hoofdstuk 5 Hardheidsclausule

Artikel 12 Hardheidsclausule

Als het college van burgemeester en wethouders vindt dat het strikt toepassen van deze regels in een specifiek geval tot een onredelijke uitkomst leidt, kan het besluiten om van de regels af te wijken.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 13 Inwerkingtreding en citeertitel

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van 2 februari 2026.
2. Dit besluit vervangt het Besluit uitgifte en nadere regels parkeervergunningen 2015 gemeente Eijsden-Margraten.
3. Dit besluit kan worden aangehaald als Nadere regels uitgifte parkeervergunningen.

Eijsden-Margraten, 2 december 2025

Burgemeester en wethouders van de gemeente Eijsden-Margraten,

De secretaris,

Drs. J.M.F. Kool

De burgemeester,

Mr. A.P. Krijnen

Bijlage 4 Nadere regels uitgifte ontheffingen parkeerschijfzones Eijsden-Margraten

Intitulé

Besluit tot vaststelling 'Nadere regels uitgifte ontheffingen parkeerschijfzones Eijsden-Margraten'.

Op grond van artikel 87 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) kan het bevoegde bestuursorgaan een ontheffing verlenen van artikel 62 zover het betreft de verkeerstekens E10 en E11. Het bestuursorgaan kan nadere regels vaststellen ter invulling van deze bevoegdheid. Ten behoeve van de rechtszekerheid, ter bescherming van de openbare veiligheid en vermindering van de regeldruk maakt het college van burgemeester en wethouders gebruik van deze mogelijkheid. Daarom besluit het college van burgemeester en wethouders tot vaststelling van de 'Nadere regels uitgifte ontheffingen parkeerschijfzones Eijsden-Margraten'.

Hoofdstuk 1 Definities en begripsomschrijvingen

Artikel 1 Definities en begripsomschrijvingen

De definities en begripsomschrijvingen zoals opgenomen in artikel 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 zijn van overeenkomstige toepassing.

Hoofdstuk 2 Parkeerschijfzone Oude kern te Eijsden

Artikel 2 Wegen en weggedeelten

De parkeerschijfzone Oude kern in Eijsden omvat de volgende wegen en weggedeelten, zoals opgenomen op de kaart in bijlage 1 bij dit besluit:

- 12 Septemberstraat;
- Breusterstraat voor het weggedeelte tussen de Raadhuisstraat en de Marathon;
- Constantsteeg
- Diepstraat voor het weggedeelte tussen de Kerkstraat en de Wilhelminastraat;
- Graaf de Geloeslaan voor het weggedeelte tussen de Diepstraat en de Caestertstraat;
- Graaf de Liedekerkestraat;
- Kerkstraat
- Kleteborg;
- Kruisstraat;
- Margrietstraat voor het weggedeelte tussen de Schoolstraat en de Veldjesstraat;
- Oude Raadhuis;
- Prins Bernhardstraat voor het weggedeelte tussen de Schoolstraat en de Veldjesstraat;
- Prinses Beatrixplein;
- Professor Duboisstraat;
- Raadhuisstraat;
- Schoolhof
- Schoolstraat;
- Stiegel voor het weggedeelte tussen de Breusterstraat en de Olympus;
- Ursulinenstraat voor het weggedeelte tussen de Prins Bernhardstraat en de Margrietstraat;
- Vroenhof voor het weggedeelte tussen het Prinses Beatrixplein en de Raadhuisstraat;
- Wilhelminastraat voor het weggedeelte tussen de Diepstraat en de Veldjesstraat.

Artikel 3 Soorten uit te geven ontheffingen

De volgende soorten ontheffingen worden uitgegeven:

- bewonersontheffingen;
- werkontheffingen;
- ontheffingen voor religieuze instellingen.

Artikel 4 Uitgiftecriteria bewonersonthefingen

1. Voor een bewonersonthefing komen alleen aanvragers in aanmerking die wonen in de parkeerschijfzone.
2. Per huishouden worden maximaal twee bewonersonthefingen verleend.
3. Als op één adres meer dan één huishouden staat ingeschreven, heeft ieder huishouden apart recht op bewonersonthefingen.
4. In een bewonersonthefing wordt het adres van de bewoner opgenomen.

Artikel 5 Uitgiftecriteria werkontheffingen

1. Werkontheffingen worden uitgegeven op naam van een onderneming.
2. Voor een werkontheffing komen alleen ondernemingen in aanmerking die een hoofd- of nevenvestiging in de parkeerschijfzone hebben of daarin zeer regelmatig werkzaamheden moeten uitvoeren.
3. Geen werkontheffing wordt verleend aan aanvragers die in de parkeerschijfzone wonen.
4. In een werkontheffing worden de naam van de onderneming en maximaal twee kentekens opgenomen.
5. De onderneming moet het motorvoertuig of de motorvoertuigen waarvoor een ontheffing wordt aangevraagd in eigendom hebben of hierover het gebruiksrecht hebben. De aanvrager dient dit aan te tonen met een kopie van het kentekenbewijs en, als de onderneming niet de eigenaar is, ook met een leaseovereenkomst of een schriftelijke verklaring van de eigenaar waarin het gebruiksrecht wordt aangetoond. Als de onderneming een eenmanszaak is, dan moet aangetoond worden dat de eigenaar van deze eenmanszaak het eigendom of gebruiksrecht heeft over het motorvoertuig of de motorvoertuigen.

Artikel 6 Uitgiftecriteria ontheffingen voor religieuze instellingen

1. Ontheffingen voor religieuze instellingen worden uitgegeven op naam van een vereniging, stichting of organisatie die religieuze diensten organiseert in een gebouw in de parkeerschijfzone of binnen een afstand van tweehonderd meter van deze zone.
2. Per religieuze instelling worden maximaal vijf ontheffingen verleend.
3. In een ontheffing voor religieuze instellingen wordt de naam van de instelling opgenomen.

Hoofdstuk 3 Overige parkeerschijfzones

Artikel 7 Overige parkeerschijfzones

1. De overige parkeerschijfzones zijn alle andere wegen en weggedeelten die zijn aangeduid met verkeersborden E10 en/of E11 uit bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990.
2. Voor de overige parkeerschijfzones worden geen ontheffingen verleend.

Hoofdstuk 4 Procedure verlenging, uitgifte of intrekking van ontheffingen

Artikel 8 Geldigheidsduur van ontheffingen

Ontheffingen zijn twee jaar geldig. Na afloop van de geldigheidsduur kan de aanvrager een nieuwe ontheffing aanvragen. De geldigheidsduur wordt vermeld in de ontheffing.

Artikel 9 Aanvraag aanvullen of verbeteren

1. Als een aanvraag niet voldoet aan de eisen of regels, wordt de aanvrager in de gelegenheid gesteld de aanvraag binnen een termijn van ten hoogste twee weken, nadat hem dit is medegedeeld, aan te vullen of te verbeteren.
2. Als de aanvrager van de in het vorige lid bedoelde gelegenheid onvoldoende of geen gebruik maakt, verklaart het college van burgemeester en wethouders hem in zijn aanvraag niet-ontvankelijk.

Artikel 10 Intrekking van ontheffingen

Als een ontheffing oneigenlijk wordt gebruikt, kan deze worden ingetrokken. Een aanvraag voor een nieuwe ontheffing wordt pas behandeld na afloop van de geldigheidsduur van de ingetrokken ontheffing.

Hoofdstuk 5 Hardheidsclausule

Artikel 11 Hardheidsclausule

Als het college van burgemeester en wethouders vindt dat het strikt toepassen van deze regels in een specifiek geval tot een onredelijke uitkomst leidt, kan het besluiten om van de regels af te wijken.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

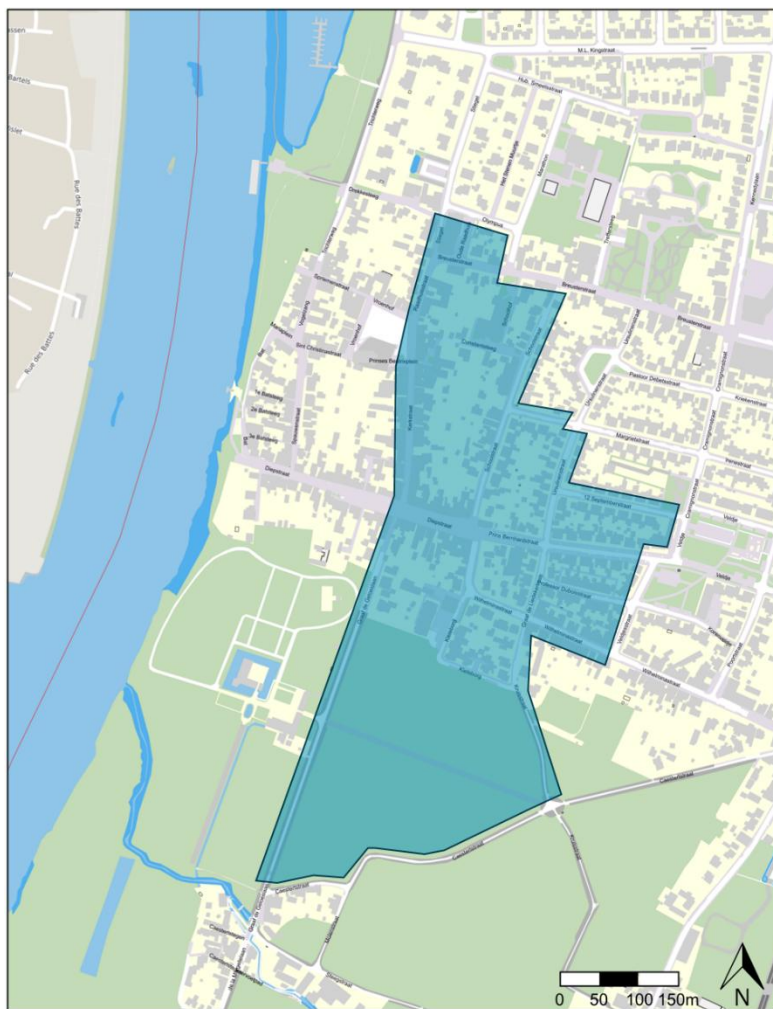
Artikel 12 Overgangsbepaling

Parkeervergunningen die zijn verleend op basis van het Besluit uitgifte en nadere regels parkeervergunningen 2015 zijn geldig als ontheffing voor de parkeerschijfzone Oude kern in Eijsden.

Artikel 13 Inwerkingtreding en citeertitel

1. Dit besluit treedt in werking met ingang van 2 februari 2026.
2. Dit besluit kan worden aangehaald als Nadere regels uitgifte ontheffingen parkeerschijfzones 2025.

Bijlage 1



Eijsden-Margraten, 2 december 2025

Burgemeester en wethouders van de gemeente Eijsden-Margraten,

De secretaris,

Drs. J.M.F. Kool

De burgemeester,

Mr. A.P. Krijnen

Bijlage 5 Nota van zienswijzen

	Reactie indiener	Gemeentelijke standpunt	Aanpassing in besluiten
1			
1.1	Voor de belangen van bewoners, de verkeersveiligheid en toeristische overwegingen is het aan te bevelen om de oude kern van Eijsden verkeersveiliger en autoluwer te maken. Door de geplande maatregelen zullen de verkeersstromen in de oude kern afnemen. De indiener is daar blij mee.	Door de geplande maatregelen zullen langparkerende bezoekers niet meer in de oude kern parkeren, maar doen zij dat aan de randen van het gebied. Hierdoor zal er naar verwachting inderdaad minder verkeer door de oude kern rijden wat positieve gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid en het woongenot van bewoners.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
1.2	Verkeer dat Eijsden binnenrijdt en verlaat via de Schansweg leidt tot verkeersgevaarlijke situaties in de Graaf de Geloeslaan, Kerkstraat en Raadhuisstraat.	Verkeer dat vanaf de Schansweg naar of van de oude kern rijdt zal vanaf de De la Margellelaan met bewegwijzering verwezen worden naar de parkeerplaatsen aan de rand van het gebied en daardoor waarschijnlijk minder vaak door de Graaf de Geloeslaan, Kerkstraat en Raadhuisstraat rijden.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
1.3	Verkeer dat vanuit Withuis naar de oude kern rijdt zal de Ursulinenstraat mijden omdat deze straat smal is en in plaats daarvan via de Kerkstraat naar de Stiegel en Treffersteeg rijden. Indiener stelt voor om de parkeerroute in plaats daarvan via de Cramignonstraat te leiden of ruimer via de Prins Hendrikstraat en M.L. Kingstraat.	Mensen die Eijsden binnenrijden vanuit het zuidoosten zullen in de eerste instantie langs de parkeerplaatsen op het Veldje geleid worden. Op de twee parkeerclusters op het Veldje zijn 58 parkeerplaatsen beschikbaar. De verwachting is dat dit meestal voldoende zal zijn voor langparkeerders vanuit het zuiden. Pas wanneer deze parkeerterreinen vol zijn zal men, via de parkeerroute, doorrijden naar de parkeerterreinen aan de noordzijde van de oude kern, in de Treffersteeg en Stiegel. Het gaat daarbij naar verwachting slechts om enkele, hooguit enkele tientallen, auto's per dag. De Ursulinenstraat is wat betreft inrichting geschikt om deze extra verkeersintensiteit veilig te verwerken. Andersom zullen langparkeerders die Eijsden vanuit het noorden of oosten binnenrijden in de eerste instantie naar de parkeerplaatsen in de Stiegel en Treffersteeg geleid worden. Op die twee parkeerplaatsen samen zijn in totaal 108 parkeerplaatsen beschikbaar. De verwachting is dat dit meestal voldoende zal zijn	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

		voor langparkeerders uit het noorden en oosten. Er werd gekozen voor een parkeerroute door de Ursulinenstraat omdat deze hiermee direct aansluit aan de parkeerschijfzone. Daarmee wordt voorkomen dat men eerst zo ver mogelijk doorrijdt, tot de grens van de zone, en op dat moment geen route meer heeft om te volgen. De praktijk in het huidige parkeerbeleid wijst uit dat men in zo'n geval alsnog de zone inrijdt omdat men de alternatieve parkeerplaatsen niet meer weet te vinden. Ook wordt hiermee voorkomen dat de parkeerroute door de parkeerschijfzone rond het winkelcentrum loopt. Dat zou verwarring kunnen veroorzaken omdat de parkeerroute enkel voor de oude kern bedoeld is.	
1.4	Hett doorgaand verkeer via de Schansweg zou gereguleerd moeten worden door deze weg af te sluiten of door de Graaf de Geloeslaan éénrichtingsverkeer te maken richting oude kern.	De verwachting is dat door de geplande maatregelen er minder verkeer via deze route de oude kern in zal rijden. Het college ziet op dit moment geen noodzaak/redenen om verdere maatregelen te nemen om verkeer op deze route te reguleren.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
1.5	Verkeer vanuit richting Withuis naar de parkeerplaatsen aan de Stiegel en Treffersteeg zou gereguleerd moeten worden door de Diepstraat volledig éénrichtingsverkeer te maken om daarmee te voorkomen dat dit verkeer door de oude kern rijdt.	De verwachting is dat langparkeerders meestal een parkeerplaats zullen vinden op het Veldje. Wanneer deze parkeerplaatsen vol staan zal men met een parkeerroute door de Ursulinenstraat naar de Treffersteeg en Stiegel geleid worden. Hiermee wordt voorkomen dat dit verkeer door de oude kern rijdt.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
1.6	De parkeerroute door de Ursulinenstraat zou heroverwogen moeten worden en in plaats daarvan zou gekozen moeten worden voor een route door de Cramignonstraat of een andere route buitenom.	Zie hiervoor de reactie op punt 1.3.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
2			
2.1	Wij kunnen ons verenigen met het voornemen om de Diespstraat tussen Kerkstraat en Bat aan te wijzen als vergunningzone waarin parkeren op alle momenten	Het college neemt kennis van deze opmerking.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

	alleen is toegestaan voor vergunninghouders.		
2.2	Verzocht wordt om in het Aanwijzingsbesluit te verduidelijken dat het niet toegestaan is om te parkeren op het gedeelte van de Diepstraat dat gelegen is achter de woningen 26A en 26G omdat hier geen parkeervakken aangeduid zijn. Indieners geven aan dat er in toenemende mate geparkeerd wordt door andere personen dan de bewoners van dit gedeelte. Bewoners worden daardoor belemmerd bij het in- en uitrijden van hun garages en ook het voetpad dat vanaf dit gebied naar de Kerkstraat loopt geblokkeerd wordt.	Op basis van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 is het verboden om in een vergunninghouderszone te parkeren buiten de aangeduide parkeervakken. Ook het parkeren op het genoemde deel van de Diepstraat is daarom verboden. Dit verbod geldt ook voor bewoners. Het is overbodig om deze bepaling te herhalen in het Aanwijzingsbesluit.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
3			
3.1	Indiener ziet zijn inbreng bij twee eerder ingevulde enquêtes niet terug in het voorgestelde nieuwe parkeerbeleid.	Het college heeft de afgelopen jaren via verschillende kanalen informatie en meningen van bewoners/belanghebbenden opgehaald over het parkeren in de oude kern van Eijdsen. Eén van de instrumenten die daarvoor gebruikt is, is een enquête. Hoewel de inbreng van de indiener mogelijk niet direct herkenbaar is in het voorgestelde beleid is deze wel meegenomen bij het opstellen hiervan.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
3.2	In de omgeving van de Vogelzang en het Mariaplein parkeren veel mensen onbewust zonder de benodigde vergunning. Het beboeten van argeloze bezoekers past niet bij het gastvrije Eijdsen en voorgesteld wordt om in plaats daarvan aan de randen van Eijdsen grote parkeerterreinen aan te leggen waarnaar bezoekers bij aankomst met borden verwezen worden.	Het college herkent dat er in de omgeving van de Vogelzang en het Mariaplein vaak geparkeerd wordt zonder vergunning door mensen die de borden die de vergunninghouderszone aanduiden over het hoofd zien. Om dit te voorkomen worden er in het nieuwe parkeerbeleid drie maatregelen genomen: - door het gebruik van een vergunning op alle momenten verplicht te stellen wordt de bebording van de vergunninghouderszone duidelijker. Het onderbord met dagen en tijdstippen kan daardoor namelijk vervallen; - door het uitbreiden van de vergunninghouderszone tot aan de M.L. Kingstraat	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

		wordt het mogelijk om de toegang van de zone duidelijker aan te duiden; - verkeer dat de oude kern vanuit de noordzijde bereikt zal via een parkeeroute naar de parkeerplaatsen op de Stiegel en in de Treffersteeg geleid worden. Uit parkeertellingen blijkt dat er op de bestaande parkeerterreinen voldoende ruimte is om het parkeren door bezoekers van de horeca op te vangen. Het college verwacht daarom dat het niet nodig zal zijn extra parkeercapaciteit aan te leggen.	
3.3	Bij herinrichting van de Vroenhof dient het huidige profiel van het plein, op de natuurlijke helling van het Maasterras, onaangetast te blijven.	Voor de herinrichting van de Vroenhof zal in de ontwerpfase ruimte zijn voor omwonenden en andere belanghebbenden om mee te denken.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
3.4	Waarom wordt ervoor gekozen om de situatie rond parkeren ingewikkelder te maken dan deze nu al is?	Het college beoogt met de voorgestelde maatregelen de situatie juist te vereenvoudigen. In de oude kern gelden nu al twee parkeerregimes (vergunninghouderszone en parkeerschijfzone). Deze regimes gelden bovendien op verschillende momenten. Daarnaast rijdt verkeer door de Kerkstraat nu steeds door beide zones. Dat veroorzaakt verwarring. Door de beide zones op alle momenten te laten gelden en fysiek duidelijker van elkaar te splitsen ontstaat er voor bezoekers een duidelijkere situatie. De verwachting is daarom dat er minder fout geparkeerd zal worden.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
4			
4.1	Indiener verwacht dat de parkeeroute niet gaat werken omdat er nu veel sluipverkeer over de Schansweg en Graaf de Geloeslaan rijdt dat zorgt voor verkeersdruk in de oude kern. Hij stelt voor om deze route af te sluiten voor doorgaand verkeer.	Zie hiervoor de reactie op punt 1.2 en punt 1.4.	

5			
5.1	De afstand tot publieke parkeergelegenheden wordt in het voorgestelde beleid te groot voor bewoners zonder vergunning of ontheffing.	De verwachting is dat er voor alle bewoners die dat willen een parkeervergunning of -ontheffing, en waarschijnlijk ook een tweede, uitgegeven kan worden. Zij kunnen daarmee in de directe omgeving van hun woning parkeren.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
5.2	De parkeerdruk in aangrenzende straten zoals de Schoolstraat, Wilhelminastraat, Prins Bernhardstraat en Ursulinenstraat is nu al hoog. Het vervallen van parkeeropties op de Vroenhof, Trichterweg en Graaf de Geloeslaan zal deze druk verder vergroten.	De verwachting is dat er voor langparkeerders voldoende parkeerplekken zijn op de terreinen op het Veldje in de Treffersteeg en in de Stiegel. Zij worden met bewegwijzering hiernaartoe geleid om te voorkomen dat zij een parkeerplaats gaan zoeken in de woonwijken. Er zullen geen parkeeropties vervallen in de Trichterweg.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
5.3	Het voornemen om de vergunningszone permanent te maken, bemoeilijkt het bezoek van familie, vrienden en informele mantelzorgers. Zeker als zij vanwege omstandigheden de auto nabij de woning moeten parkeren.	Bezoekers en mantelzorgers zouden op basis van de ontwerpbesluiten inderdaad gebruik moeten maken van de parkeerterreinen aan de rand van de oude kern. Het college is het met de indiener eens dat dit onwenselijk is en zal de nadere regels hiervoor aanpassen.	Om bezoek van bewoners toch zo veel mogelijk te faciliteren zal in de definitieve nadere regels voor de uitgifte van parkeervergunningen en -ontheffingen opgenomen worden dat er op een eerste bewonersvergunning/-ontheffing enkel een adres en geen kenteken vermeld wordt. Bewoners kunnen deze dan gebruiken voor bezoekers. Omdat een deel van de vergunningen hierdoor waarschijnlijk weinig gebruikt zal worden, zal het maximaal aantal uit te geven vergunningen en ontheffingen geschrapt worden. Hiermee wordt voorkomen dat er bewoners op een wachtlijst terecht komen terwijl er nog voldoende parkeerplekken vrij zijn.
5.4	De permanente instelling van de zone zal leiden tot meer aanvragen voor vergunningen of ontheffingen. Ook voor incidenteel gebruik. Hierdoor kunnen mensen die structureel een tweede vergunning nodig hebben, misgrijpen door schaarste.	In reactie op punt 5.3 wordt het maximaal aantal uit te geven vergunningen of ontheffingen geschrapt.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
5.5	Volgens het beleid zijn er maximaal 132 vergunningen	In reactie op punt 5.3 wordt het maximaal aantal uit te geven	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

	beschikbaar. Aangezien er meer dan 130 adressen zijn, kunnen er in theorie ruim 260 vergunningen worden aangevraagd. Zonder onderscheid tussen woningen met en zonder eigen parkeergelegenheid, ontstaat een onhoudbare situatie van schaarste.	vergunningen of ontheffingen geschrapt.	
5.6	Bij verkoop van een woning komt een vergunning vrij. Volgens het beleid krijgen bewoners zonder vergunning dan voorrang. Dit kan ertoe leiden dat een koper zonder eigen parkeergelegenheid geen vergunning krijgt, terwijl een andere bewoner met oprit deze wél krijgt. Dit heeft mogelijk negatieve gevolgen voor de woningwaarde.	In reactie op punt 5.3 wordt het maximaal aantal uit te geven vergunningen of ontheffingen geschrapt.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
5.7	Voorgesteld wordt om iedere bewoner zonder eigen parkeergelegenheid het recht te geven op minimaal één parkeervergunning en de rest van de vergunningen vrij uit te geven aan bewoners met en bewoners zonder eigen parkeergelegenheid.	In reactie op punt 5.3 wordt het maximaal aantal uit te geven vergunningen of ontheffingen geschrapt.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
5.8	Voorgesteld wordt om bij de vergunningverlening niet uit te gaan van het principe 'wie het eerst komt', maar van bijvoorbeeld de afstand tot een openbare parkeergelegenheid of de aard van het gebruik.	In reactie op punt 5.3 wordt het maximaal aantal uit te geven vergunningen of ontheffingen geschrapt.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
5.9	De indiener stelt voor om vergunningen en ontheffingen te verlenen zonder vermelding van een kenteken zodat bewoners deze flexibel kunnen gebruiken voor bezoek, mantelzorgers etc.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.3.
5.10	De indiener vraagt om een parkeerplaats aan te leggen in de Graaf de Geloeslaan om de piekdruk op te vangen. Deze parkeerplaats kan dienen voor bezoekers en voor bewoners zonder parkeervergunning of ontheffing.	De aanleg van een parkeerplaats in de Graaf de Geloeslaan werd de afgelopen jaren meermalen besproken met verschillende groepen bewoners en ondernemers in de oude kern. Veel bewoners en ondernemers zien de aanleg van een extra parkeerplaats als essentieel om ervoor te zorgen dat alle bewoners en bezoekers van de oude kern in de omgeving kunnen parkeren.	Het college zal de procedure voor de aanleg van een parkeerplaats in de Graaf de Geloeslaan opstarten. Deze parkeerplaats zal vervolgens enkel aangelegd worden als in de praktijk blijkt dat er in het nieuwe parkeerbeleid een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat.

		Het college heeft ervoor gekozen om geen extra parkeerplaats aan te leggen. De belangrijkste redenen hiervoor zijn: - Uit parkeerdrukmetingen blijkt dat er op de bestaande parkeerplaatsen op het Veldje, in de Treffersteeg en in de Stiegel voldoende capaciteit beschikbaar is voor het opvangen van de parkeervraag van langparkerende bezoekers, ook wanneer deze groep niet meer op de Vroenhof kan parkeren. Voor bewoners en kortparkerende bezoekers (voornamelijk klanten detailhandel) is er voldoende plaats beschikbaar in de twee zones in de oude kern. - Een eventuele parkeerplaats in de Graaf de Geloeslaan ligt nauwelijks dichterbij de oude kern dan de bestaande parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern. Het verschil is slechts 100-150 meter. - Het gebied tegenover het kasteel, waar een parkeerplaats zou kunnen komen, is onderdeel van het beschermd dorpsgezicht. Het college is van mening dat dit gebied enkel aangetast moet worden wanneer de noodzaak van deze parkeerplaats ook cijfermatig aangetoond kan worden. Dat is niet het geval. - Op basis van het geldende bestemmingsplan is het niet zomaar toegestaan om in de Graaf de Geloeslaan een parkeerplaats aan te leggen. De procedure om hiervoor een omgevingsvergunning aan te vragen kent een	
--	--	---	--

		lange doorlooptijd en een onzekere uitkomst. Aangezien er al jaren gesproken wordt over nieuw parkeerbeleid voor de oude kern en veel mensen hierop aan het wachten zijn, kiest het college ervoor om invoering van het nieuwe parkeerbeleid niet afhankelijk te maken van deze langdurige en onzekere procedure. Ondanks dat het college verwacht dat er ook zonder een parkeerplaats aan de Graaf de Geloeslaan voldoende parkeercapaciteit zal zijn in en rond de oude kern, zal zij voor de zekerheid de voorbereidingen voor een extra parkeerplaats wel in gang zetten. Wanneer na invoering van het nieuwe parkeerbeleid blijkt dat er toch te weinig parkeercapaciteit is, dan kan er daarna zo snel mogelijk alsnog een extra parkeerplaats aangelegd worden.	
6			
6.1	De maximale parkeerduur van 1 uur in de blauwe zone is te kort voor de gasten van het restaurant	De parkeerdruk in en rond de oude kern van Eijdsden wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door de gasten van de restaurants in het gebied. Het is fysiek onmogelijk om zowel bewoners als deze bezoekers allemaal in de Diepstraat en directe omgeving te laten parkeren. Het idee van het nieuwe parkeerbeleid is daarom dat de bezoekers van de horeca parkeren op de grote parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern (Stiegel, Veldje en Treffersteeg). Om te voorkomen dat zij toch een parkeerplaats in de oude kern zelf zoeken wordt in de parkeerschijfzone een maximale parkeerduur van 1 uur aangehouden, zoals ook nu al het geval is in de parkeerschijfzone in de Kerkstraat. 1 uur is voldoende voor een bezoek aan de detailhandel, maar bewust niet voor een uitgebreide lunch of diner of een hotelbezoek. Voor bezoekers die langer in de oude	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

		kern verblijven is een grotere loopafstand acceptabel dan voor bezoekers die enkel kleine boodschappen komen doen.	
6.2	Hotelgasten moeten door de uitbreiding van de blauwe zone op een onaanvaardbare afstand van het hotel parkeren. Dit is voornamelijk belemmerend voor gasten die slecht ter been zijn.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.1. Houders van een gehandicaptenparkeerkaart mogen onbeperkt parkeren in de parkeerschijfzone. Zij kunnen dus voor de deur van het hotel parkeren. Andere hotelgasten kunnen parkeren op het Veldje, op 250 meter van het hotel.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
6.3	Wanneer alleen bewoners mogen parkeren op de Vroenhof zal de parkeeroverlast verschuiven naar de Stiegel en omliggende straten	Het is de bedoeling dat langparkerende bezoekers die nu op de Vroenhof parkeren in plaats daarvan op parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern gaan parkeren, zoals de Stiegel. Zij worden hier met bewegwijzering naartoe geleid om te voorkomen dat zij per ongeluk in woonstraten terecht komen. Omdat veel bewoners zich in de ingediende zienswijzen zorgen maken over een mogelijke toename van de parkeeroverlast in het gebied tussen de parkeerschijfzone en de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern zal het college de parkeerschijfzone uitbreiden. Hiermee wordt voorkomen dat er een waterbedeffect ontstaat in dit gebied.	Om tegemoet te komen aan de zorgen over toenemende parkeerdruk in het gebied tussen de parkeerschijfzone en de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern zal het college de parkeerschijfzone uitbreiden met de volgende weggedeelten: - De Stiegel tussen de Breusterstraat en de Olympus - Het Oude Raadhuis - De Breusterstraat tussen de Raadhuisstraat en de Marathon - De Constantsteeg - De Schoolhof - De Schoolstraat. - De Margrietstraat tussen de Schoolstraat en de Ursulinenstraat - De Ursulinenstraat tussen de Prins Bernhardstraat en de Margrietstraat - De 12 Septemberstraat - De Prins Bernhardstraat tussen de Ursulinenstraat en de Veldjesstraat - De Professor Duboisstraat - De Graaf de Liedekerkestraat - De Wilhelminastraat tussen de Graaf de Liedekerkestraat en de Veldjesstraat

			- De Kruisstraat tussen Wilhelminastraat en Caestertstraat - De Kleteborg - De Graaf de Geloeslaan tot aan de kruising met de Caestertstraat Door deze aanpassing zal verkeer dat via de Wilhelminastraat, Veldje, Breusterstraat of Stiegel naar de oude kern rijdt ter hoogte van de parkeerplaatsen de borden tegenkomen die de parkeerschijfzone aanduiden. Zij kunnen dan direct op die parkeerplaatsen parkeren en komen niet, per ongeluk, in de woonstraten terecht. Hiermee wordt ook een verder waterbedeffect voorkomen. Eventuele verschuivende parkeerdruk komt terecht op de parkeerplaatsen waar nog voldoende plaatsen beschikbaar zijn. Om te voorkomen dat zoekverkeer in de parkeerschijfzone terecht komt zal de parkeerroute aangepast worden zodat deze door de Margrietstraat en de Olympus loopt. Voor de duidelijkheid zal de voorgenomen parkeerverbodszone in de Graaf de Geloeslaan vervangen worden door een parkeerschijfzone. Binnen deze zone is het enkel toegestaan om te parkeren in de parkeervakken. Voor bezoekers van het kasteelpark zullen enkele parkeerplaatsen aangelegd worden in de directe omgeving van het kasteel.
7			
7.1	Verwacht wordt dat bezoekers gaan parkeren in de	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3

	Wilhelminastraat waardoor daar geen plaats meer beschikbaar is voor bewoners.		
7.2	Handhaving is geen oplossing omdat de foutgeparkeerde auto's hiermee niet direct verdwijnen en nieuwe bezoekers daarna opnieuw fout zullen parkeren. Duidelijke bebording ontbreekt op het moment.	Door duidelijke bewegwijzering en zoneborden wil het college zo duidelijk mogelijk maken waar wel en niet geparkeerd mag worden. De verwachting is dat er daardoor minder fout geparkeerd zal worden dan in de huidige situatie. Handhaving is altijd het sluitstuk van parkeerbeleid. De oude kern kent ook veel terugkerende bezoekers. Zij zullen na een parkeerboete zeker beter opletten of ze op een toegestane plaats parkeren.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
8			
8.1	Door het verdwijnen van (gedeeltelijk) vrije parkeerplaatsen op de Vroenhof en in het westelijke deel van de oude kern zal er parkeeroverlast ontstaan in het oostelijke deel van de oude kern (bovenste deel Diepstraat en Kerkstraat). De indiener vraagt daarom om ook in het bovenste deel van de Diepstraat met een vergunninghouderszone te werken.	Klanten van de detailhandel en voorzieningen in de Kerkstraat en het bovenste deel van de Diepstraat parkeren nu op de Vroenhof en in de Kerkstraat en Diepstraat. De huidige venstertijden van de vergunninghouderszone zorgen in de praktijk voor onduidelijkheid en werken zo foutparkeren in de hand. Daarom wordt ervoor gekozen om de vergunninghouderszone de hele dag te laten gelden. Hiermee verdwijnen parkeermogelijkheden voor klanten van de detailhandel en bewoners van de Kerkstraat. Bewoners van de parkeerschijfzone krijgen daarom recht op ontheffingen. Om ervoor te zorgen dat er dan wel nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor klanten van de detailhandel en voorzieningen wordt de parkeerschijfzone uitgebreid. Hiermee voorkomen we dat de parkeerplaatsen gedurende de openingstijden van de detailhandel langdurig bezet worden door bezoekers van de horeca. Bewoners zijn overdag niet allemaal thuis en de parkeerplaatsen kunnen dan gebruikt worden door klanten van de detailhandel. 's Avonds is de detailhandel gesloten en is hier naar verwachting ruim voldoende parkeerplek voor bewoners.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

		Het opnemen van het bovenste deel van de Diepstraat in de vergunninghouderszone, zoals de indiener voorstelt, zou ervoor zorgen dat klanten van de detailhandel in het oostelijke deel van de oude kern niet meer in de buurt kunnen parkeren. Omdat het hierbij vooral gaat om winkels en voorzieningen voor kortdurend bezoek is het voor deze ondernemingen van belang dat klanten in de directe omgeving kunnen parkeren. Voor een kortdurend bezoek is een grote loopafstand niet acceptabel waar dat voor langere bezoeken wel het geval is.	
8.2	Een parkeerplaats in de Graaf de Gelooslaan zou de perfecte oplossing zijn voor toeristen en de horeca.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.10.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.10.
8.3	Goede bewegwijzering en handhaving blijven belangrijk.	Het college is het hiermee eens. De bedoeling is om de bewegwijzering te verduidelijken. De gemeente zal blijven handhaven op foutparkeren.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
9			
9.1	Gevraagd wordt wat het nut is van het invoeren van een parkeerschijfzone in het eerste (westelijke) gedeelte van de Wilhelminastraat. De vrees is dat daardoor parkeeroverlast zal ontstaan door bezoekers van de horeca die in de rest van de Wilhelminastraat zullen gaan parkeren.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.
10			
10.1	Gevraagd wordt om in het bovenste (oostelijke) deel van de Diepstraat een vergunninghouderszone in te voeren zonder venstertijden en met de mogelijkheid voor bewoners om twee vergunningen aan te vragen. In het kader van burgerparticipatie is het onwenselijk om het belang van een enkele ondernemer als belangrijker te zien dan dit verzoek van de bewoners.	Zie hiervoor de reactie op punt 8.1.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
10.2	De logica om de parkeerschijfzone uit te	Deze uitbreiding heeft twee doelen:	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

	breiden met een deel van de Wilhelminastraat en de Prins Bernhardstraat is onduidelijk.	- Ervoor zorgen dat er genoeg parkeergelegenheid is voor klanten van de detailhandel en voorzieningen in het oostelijke deel van de oude kern. Omdat bewoners overdag niet allemaal thuis zijn, is het mogelijk om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken, overdag voor klanten en 's avonds voor bewoners. Daarvoor is het wel nodig dat er voldoende parkeerplaatsen zijn in de parkeerschijfzone. - Het verduidelijken van de toegang tot de gereguleerde parkeerzones. Op dit moment rijden bezoekers de vergunninghouderszone in op de kruising van de Diepstraat met de Wilhelminastraat. Het college stelt vast dat de borden op dit punt vaak over het hoofd gezien worden, waarschijnlijk omdat de omgeving hier weggebruikers veel afleidt. Door de toegang van de parkeerschijfzone te verplaatsen wordt het mogelijk om een opvallendere toegang aan te leggen die minder snel over het hoofd wordt gezien. Een dergelijke opvallende toegang zou op de huidige locatie te veel afbreuk doen aan het beschermd dorpsgezicht.	
10.3	Handhaving op een parkeerschijfzone is bijna onmogelijk omdat er daarvoor full-time een boa in de straat zou moeten rondgaan. Bovendien blijft een foutgeparkeerde auto na een bekeuring gewoon staan en wordt het foutparkeren hiermee dus niet opgelost.	Voor effectieve handhaving is het niet nodig om op ieder moment te handhaven. Weggebruikers weten immers niet wanneer er wel en niet gehandhaafd wordt en zullen zich daarom op alle momenten aan de verkeersregels proberen te houden. De oude kern kent ook veel terugkerende bezoekers. Zij zullen na een parkeerboete zeker beter opletten of ze op een toegestane plaats parkeren.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

10.4	Gevraagd wordt wat volgens het college een redelijke afstand is om te parkeren voor bewoners en klanten van de ondernemers.	Om te bepalen wat een acceptabele loopafstand is maakt het college gebruik van de gegevens van het CROW. Dat is een toonaangevend kennisinstituut op het gebied van verkeer en openbare ruimte. Het CROW hanteert de volgende acceptabele loopafstanden naar/van een geparkeerde auto: - Vanaf huis: 100-200 meter - Naar horeca: 100-500 meter - Naar een winkel (supermarkt): 100-250 meter Voor bewoners van de parkeerschijfzone zullen deze acceptabele loopafstanden naar verwachting steeds haalbaar zijn. Zij hoeven de parkeerplaatsen in hun straat immers alleen te delen met andere bewoners en met de klanten van de detailhandel en voorzieningen in dit gebied en niet met bezoekers van de horekazaken die langer blijven. De acceptabele loopafstand voor winkels zal naar verwachting ook steeds gehaald kunnen worden en ook voor alle horekazaken liggen er parkeerplaatsen op maximaal 500 meter.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
10.5	De indiener vraagt naar de plannen om een parkeerplaats aan te leggen in de Graaf de Geloeslaan.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.10.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.10
10.6	Er is een tekort aan parkeerplaatsen voor bewoners in het bovenste (oostelijke) deel van de Diepstraat.	Het college heeft gekeken naar het aantal adressen, het gemiddeld autobezit per huishouden en het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in de parkeerschijfzone. Op basis van die informatie is de verwachting dat er in deze zone voldoende parkeerplaats beschikbaar is voor bewoners. Overdag zijn niet alle bewoners thuis en kunnen deze plaatsen gebruikt worden door klanten van de detailhandel en voorzieningen in de zone. 's Avonds zijn deze zaken gesloten en parkeren hier in principe alleen bewoners.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
11			

11.1	Het instellen van een parkeerschijfzone in het bovenste deel van de Diepstraat gaat problemen opleveren omdat de bezoekers van de horeca die nu in de Graaf de Geloeslaan en op de Vroenhof parkeren in plaats daarvan in het bovenste (oostelijke) deel van de Diepstraat gaan parkeren.	Door de tijdsduurbeperving van één uur in de parkeerschijfzone zullen de meeste bezoekers van de horeca in de oude kern hier niet terecht kunnen. Dit is bijna altijd te kort voor een maaltijd. De bedoeling is daarom dat zij op de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern parkeren. De parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone zullen vooral gebruikt worden door bewoners en overdag door klanten van de detailhandel en voorzieningen in deze zone.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
11.2	Het schrappen van 80 parkeerplaatsen in de oude kern is te veel omdat dit niet verdeeld kan worden over de andere parkeerplaatsen.	Er is geen sprake van het schrappen van 80 parkeerplaatsen. Op de Vroenhof zijn momenteel 56 parkeervakken aangeduid. Hier zullen enkel vakken beschikbaar blijven voor vergunninghouders en in de parkeerschijfzone. Het precieze aantal is afhankelijk van de plannen voor herinrichting van het plein. Omwonenden mogen daarover meepraten. Bij het opstellen van het parkeerbeleid is uitgegaan van 16 parkeerplaatsen op de Vroenhof. Hier zouden dan 40 parkeerplaatsen vervallen. Het werkelijke aantal parkeerplaatsen dat vervalt is afhankelijk van de plannen voor herinrichting van de Vroenhof. Bewoners krijgen de mogelijkheid om hierover mee te praten. Op dit moment staan er maximaal ongeveer 40 auto's van omwonenden geparkeerd op de Vroenhof. Naast bewoners van de Vroenhof zijn dat auto's van bewoners van de Kerkstraat en de tweede auto's van bewoners van de vergunninghouderszone. Omdat bewoners van de Kerkstraat in de toekomst ontheffingen kunnen aanvragen en voor bewoners van de vergunninghouderzone een tweede vergunning mogelijk wordt, zal een deel van deze auto's in de toekomst in de rest van de oude kern geparkeerd worden. Op dit moment zijn er minder parkeervergunningen uitgegeven dan het aantal parkeerplaatsen in de	Het college zal de procedure voor de aanleg van een parkeerplaats in de Graaf de Geloeslaan opstarten. Deze parkeerplaats zal vervolgens enkel aangelegd worden als in de praktijk blijkt dat er in het nieuwe parkeerbeleid een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat.

		vergunninghouderszone. Hier is dus ruimte beschikbaar voor deze auto's. In de Graaf de Geloeslaan zijn geen parkeerplaatsen aangeduid. Wanneer dit deel van de straat aan twee kanten volledig vol geparkeerd wordt, inclusief de bermen, passen hier ongeveer 50 auto's. Op de aangewezen parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern zijn in totaal 166 parkeerplaatsen beschikbaar. Uit parkeertellingen blijkt dat hier 's avonds slechts 50 tot 60 plaatsen van in gebruik zijn. Er zijn daarmee ongeveer 100 parkeerplaatsen beschikbaar als alternatief voor de parkeerplaatsen op de Vroenhof en in de Graaf de Geloeslaan. Dat is meer dan het aantal parkeerplaatsen dat zal vervallen. Ondanks dat het college verwacht dat er ook zonder een parkeerplaats aan de Graaf de Geloeslaan voldoende parkeercapaciteit zal zijn in en rond de oude kern, zal zij voor de zekerheid de voorbereidingen voor een extra parkeerplaats wel in gang zetten. Wanneer na invoering van het nieuwe parkeerbeleid blijkt dat er toch te weinig parkeercapaciteit is, dan kan er daarna zo snel mogelijk alsnog een extra parkeerplaats aangelegd worden.	
11.3	Er is een tekort aan parkeerplaatsen voor bewoners in het bovenste (oostelijke) deel van de Diepstraat.	Zie hiervoor de reactie op punt 10.4.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
11.4	Voor handhaving van een parkeerschijfzone is het nodig dat er zeer regelmatig gecontroleerd wordt. Bovendien zorgt het geven van een bekeuring er niet voor dat de fout geparkeerde auto direct weggehaald wordt.	Zie hiervoor de reactie op punt 10.3.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
12			
12.1	De indiener verwacht dat de geplande maatregelen zorgen	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.

	voor een waterbedeffect waarbij de bestaande parkeerproblematiek in de Wilhelminastraat verergerd zal worden. Het probleem wordt alleen verplaatst en niet opgelost. Hij verzoekt het college om maatregelen te nemen om het waterbedeffect te voorkomen, bijvoorbeeld het instellen van een vergunninghouderszone in de Wilhelminastraat of het aanleggen van extra parkeergelegenheid.		
13			
13.1	De indiener verwacht dat de geplande maatregelen de parkeerdruk zullen verschuiven naar omliggende woonstraten zoals de Professor Duboisstraat waardoor het hier bestaande tekort aan parkeerplaatsen verergerd wordt.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.
13.2	Er ontbreekt een regeling voor bezoekers van bewoners van de parkeerschijfzone.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.3.
13.3	Er is in de plannen geen sprake van compenserende maatregelen zoals uitbreiding van de parkeercapaciteit, bezoekerspassen of alternatieve parkeervoorzieningen.	Er zijn verschillende compenserende maatregelen voorzien, zoals het verbeteren van de bewegwijzering naar parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern. In de definitieve nadere regels voor uitgifte van vergunningen en ontheffingen zal een regeling voor bezoekers opgenomen worden. Op basis van parkeertellingen blijkt de parkeercapaciteit in en rond de oude kern voldoende en hoeft deze niet uitgebreid te worden. Hiervoor wordt verwezen naar de reactie op punt 11.2	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
14			
14.1	De indiener vraagt om het mogelijk te maken om bezoekers van bewoners te laten parkeren in de vergunninghouderszone omdat de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern te ver weg liggen, met name voor bezoekers die slecht ter been zijn.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.3

15			
15.1	Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de oude kern schaadt de indiener omdat de bereikbaarheid van zijn winkel zal verminderen.	De geplande maatregelen zijn voornamelijk gericht op het verplaatsen van het langdurig parkeren van bezoekers van de horeca naar parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern. Een aantal maatregelen om dit mogelijk te maken, beperkt inderdaad de parkeermogelijkheden voor klanten van de detailhandel en voorzieningen in het oostelijk deel van de oude kern. Het gaat daarbij om het opnemen van een deel van de Vroenhof in de vergunninghouderszone, het instellen van een parkeerverbod in de Graaf de Geloeslaan en het creëren van de mogelijkheid voor bewoners van de Kerkstraat om een ontheffing aan te vragen voor de parkeerschijfzone. Om de ondernemers in het oostelijke deel van de oude kern hiervoor te compenseren wordt de parkeerschijfzone uitgebreid. De parkeerplaatsen in deze zone worden in principe alleen gebruikt door bewoners en de kortparkerende klanten van de detailhandel en voorzieningen in dit gebied. Voor bezoekers die gaan eten in een horecazaak is de maximale parkeertijd in de zone te kort. Op basis van kencijfers van het CROW kan gesteld worden dat tijdens de reguliere openingstijd van de winkels op een weekdag 40 procent van de bewoners afwezig is. Dat betekent dat er voor de klanten van de ondernemers in dit gebied naar verwachting voldoende parkeerplaatsen op loopafstand beschikbaar zijn. Het CROW is een toonaangevend kennisinstituut op het gebied van verkeer en openbare ruimte.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
15.2	Het onderzoek waarnaar verwezen wordt in het ontwerpverkeersbesluit voor de Graaf de Geloeslaan ontbreekt op de webpagina met ontwerpbesluiten. Het lijkt	Het onderzoek waarnaar verwezen wordt betreft een telling van de parkeerdruk in en rond de oude kern die in 2022 uitgevoerd is. Deze telling was bedoeld als controle van eerdere tellingen die	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

	erop dat hierbij alleen gekeken is naar de gevolgen van het instellen van een parkeerverbod in de Graaf de Geloeslaan en niet naar de combinatie met andere maatregelen.	de afgelopen decennia uitgevoerd zijn en is gebruikt als uitgangspunt bij het opstellen van nieuw parkeerbeleid. Uit deze telling blijkt dat er op de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om de parkeervraag van langparkeerders op te vangen wanneer zij niet meer op de Vroenhof of in de Graaf de Geloeslaan kunnen parkeren. Er blijkt namelijk dat er ruim meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn dan het aantal plaatsen dat zal vervallen op de Vroenhof en in de Graaf de Geloeslaan.	
15.3	Het ontwerp aanwijzingsbesluit vergunningparkeren bevat geen motivering en dit ontwerpbesluit is daarom in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en motiveringsbeginsel.	De indiener heeft gelijk dat de motivering in dit ontwerpbesluit ontbreekt. Deze zal toegevoegd worden in het definitieve besluit. Omdat het parkeerbeleid een samenhangend pakket betreft zal de motivering in lijn zijn met deze in de ontwerpverkeersbesluiten.	In het definitieve aanwijzingsbesluit zal een motivering opgenomen worden.
15.4	Na indiening van de zienswijze heeft de gemeente het onderzoek uit 2022 aangeleverd. Dit onderzoek kan niet aan de voorgenomen besluitvorming ten grondslag liggen. Het onderzoek is uitgevoerd op een woensdag, terwijl een woensdag qua drukte niet is te vergelijken met een donderdag, vrijdag, zaterdag of zondag. Het onderzoek geeft derhalve een vertekend en onvolledig beeld van de actuele situatie, eens te meer nu het gaat om een onderzoek dat al bijna 3,5 jaar oud is en is uitgevoerd vlak na intrekking van de laatste coronamaatregelen, waarbij er sprake was van een 'opstartfase' van de economie.	In mei 2022, toen het onderzoek werd uitgevoerd, waren er geen noemenswaardige coronamaatregelen meer van kracht. Andere onderzoeken, ook een recente controletelling op zaterdag 30 augustus 2025, laten hetzelfde beeld zien. Steeds blijkt dat er op de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern ruim voldoende plaatsen vrij zijn.	
16			
16.1	De parkeerroute door de Ursulinenstraat zal leiden tot een aanzienlijke toename van het verkeer in deze straat en daardoor leiden tot minder verkeersveiligheid en parkeerproblemen. In plaats daarvan zou het zoekverkeer beter via de Cramignonstraat	Zie hiervoor de reactie op punten 1.3 en 6.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3

	geleid worden. Eén ondertekenaar merkt daarbij aanvullend op dat de Ursulinenstraat veel gebruikt wordt door kinderen om te spelen.		
17			
17.1	Door het onderscheid tussen bewoners met en zonder eigen parkeer gelegenheid in de nadere regels voor het verlenen van vergunningen los te laten kan de situatie ontstaan dat bewoners zonder parkeerplaats op eigen terrein niet in de zone kunnen parkeren terwijl bewoners met een eigen parkeerplaats twee vergunningen krijgen.	In reactie op punt 5.3 wordt het maximaal aantal uit te geven vergunningen of ontheffingen geschrapt.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
17.2	Ondanks dat de vergunninghouderszone wordt uitgebreid met een deel van de Trichterweg wordt het maximaal aantal uit te geven vergunningen toch verlaagd. Dit lijkt een fout.	In reactie op punt 5.3 wordt het maximaal aantal uit te geven vergunningen of ontheffingen geschrapt.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
18			
18.1	Op dit moment zijn er te weinig parkeerplaatsen. Het is daarom geen goed idee om 100 parkeerplaatsen te schrappen. In plaats daarvan zouden er juist extra parkeerplaatsen aangelegd moeten worden in de Graaf de Geloeslaan. Deze parkeerplaats moet aangelegd worden voordat de Vroenhof anders ingericht wordt.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.10.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.10.
18.2	Er is geen ruimte om meer parkeervergunningen uit te geven waardoor er wachtlijsten zullen ontstaan.	In reactie op punt 5.3 wordt het maximaal aantal uit te geven vergunningen of ontheffingen onderbouwd geschrapt.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
18.3	De plannen zullen leiden tot meer rondrijdend verkeer en meer illegaal parkeren.	De huidige venstertijden van de vergunninghouderszone zorgen in de praktijk voor onduidelijkheid en werken zo foutparkeren in de hand. Daarom wordt ervoor gekozen om de vergunninghouderszone de hele dag te laten gelden. Hiermee wordt het parkeerbeleid duidelijker, waardoor de kans op (onbewust) illegaal parkeren zal afnemen. Bovendien zal het college de bewegwijzering naar	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

		de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern en de borden bij de ingang van de gereguleerde parkeerzones duidelijker maken, zodat het duidelijker wordt waar men wel en niet mag parkeren. De verwachting is dat er door deze maatregelen minder fout geparkeerd zal worden.	
18.4	Door 2 ontheffingen per huishouden te verlenen in de parkeerschijfzone zal er te weinig parkeercapaciteit overblijven voor klanten van de winkels.	Op basis van kencijfers van het CROW kan gesteld worden dat tijdens de reguliere openingstijd van de winkels op een weekdag 40 procent van de bewoners afwezig is. Dat betekent dat er voor de klanten van de ondernemers in dit gebied naar verwachting voldoende parkeerplaatsen op loopafstand beschikbaar zijn.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
18.5	Omdat alle parkeerplaatsen bezet of verboden zullen zijn zal het onmogelijk worden voor de bewoners van de oude kern om bezoekers te ontvangen.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.3.
18.6	Bezoekers van het kasteel kunnen niet meer in de buurt parkeren waardoor deze trekpleister en het dorp minder aantrekkelijk zullen worden. Het kasteel zou nauwer betrokken moeten worden bij de beleving van de oude kern.	Met het voorgestelde parkeerverbod in de Graaf de Geloeslaan zouden bezoekers van het kasteel inderdaad aangewezen zijn op parkeren in de beukenlaan tegenover het kasteel. Dat gebeurt nu ook al tijdens evenementen. Het college vindt het niet wenselijk dat deze laan permanent als parkeerplaats gebruikt wordt. Maar zij is het wel met de indieners eens dat parkeren bij het kasteel mogelijk moet blijven. Zij zal daarom enkele parkeervakken aanleggen in de directe omgeving van het kasteel. Voor de duidelijkheid wordt de parkeerschijfzone in deze straat vervangen door een parkeerschijfzone. Binnen een parkeerschijfzone is het alleen toegestaan om te parkeren in aangeduide parkeervakken	Het college zal enkele parkeervakken aanduiden in de directe omgeving van het kasteel. Voor de duidelijkheid wordt de parkeerschijfzone in deze straat vervangen door een parkeerschijfzone. Binnen een parkeerschijfzone is het alleen toegestaan om te parkeren in aangeduide parkeervakken.
19			
19.1	Door het autovrij maken van delen van de Vroenhof, uitbreiding van de vergunninghouderszone en de parkeerschijfzone en door het instellen van een	Het vervallen van de parkeerplaatsen in de Graaf de Geloeslaan is wel meegenomen bij de voorbereiding van de besluiten. Op de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern is	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

	parkeerverbod in de Graaf de Geloeslaan zal het tekort aan parkeerruimte vergroot worden. Bij het bepalen of er voldoende parkeerruimte is heeft het college het vervallen van parkeerplaatsen in de Graaf de Geloeslaan niet meegenomen.	voldoende plaats beschikbaar om ook deze parkeervraag op te vangen. Hiervoor wordt ook verwezen naar de reactie op punt 11.2.	
19.2	Door de geplande maatregelen zal er parkeeroverlast ontstaan in de Wilhelminastraat omdat hier geparkeerd zal gaan worden door bezoekers van de horeca in de oude kern.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3
19.3	Bewoners binnen en buiten de parkeerschijfzone worden ongelijk behandeld omdat die laatsten geen ontheffing kunnen aanvragen. Zij zullen hierdoor de lasten ervaren zonder dat zij zelf voordelen hebben van het parkeerbeleid.	Het is onvermijdelijk om geografisch af te bakenen wie een ontheffing of vergunning kan aanvragen. Er zal daardoor altijd een situatie zijn waarbij de ene bewoner wel een aanvraag kan doen en de buurman niet. Het is wat het college betreft het meest logisch om deze geografische afbakening samen te laten vallen met de grenzen van de zone.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
19.4	Het verminderen van het aantal parkeerplekken in en rond de oude kern maakt deze minder bereikbaar voor bezoekers, wat negatieve gevolgen heeft voor ondernemers.	Voor bezoekers van de horeca blijven er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar op een acceptabele loopafstand. Voor de detailhandel in het oostelijk deel van de oude kern blijven er parkeerplaatsen beschikbaar in de parkeerschijfzone. Hiermee wordt de bereikbaarheid voor alle bezoekers van de oude kern geborgd. De locatie waar men parkeert hangt daarbij af van de lengte van het bezoek. Voor een lang bezoek parkeert men verderaf terwijl voor een kort bezoek er parkeerplaatsen in de directe omgeving beschikbaar zijn.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
19.5	Door het verminderen van het aantal openbare parkeerplaatsen wordt het moeilijker om elektrisch te gaan rijden omdat er in de plannen geen extra laadvoorzieningen zijn opgenomen.	Dit staat los van parkeerbeleid. Op verschillende plekken in de oude kern en de directe omgeving daarvan staan reeds laadpalen. De komende jaren zal het college nog een groot aantal laadpalen laten plaatsen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
20			
20.1	Goede bereikbaarheid per auto is belangrijk voor de leefbaarheid van de kern en	Zie hiervoor de reactie op punt 15.1	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

	het economisch functioneren van de lokale middenstand. Door het aantal parkeerplaatsen te verminderen worden de leefbaarheid en de economische ontwikkelingsmogelijkheden aangetast.		
21			
21.1	De parkeerroute door de Ursulinenstraat zorgt voor een afname van de verkeersveiligheid in deze straat. De Ursulinenstraat is een erftoegangsweg. De parkeerroute zou in plaats daarvan beter door de Cramignonstraat lopen. De indiener vraagt of het college gekeken heeft naar de gevolgen voor de verkeersveiligheid in de Ursulinenstraat en alternatieven overwogen heeft.	Ook de Cramignonstraat is een erftoegangsweg. Verder wordt verwezen naar de reactie op punt 1.3.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
21.2	In de ontwerpverkeersbesluiten wordt niet ingegaan op de rijroute door de Ursulinenstraat terwijl hiervoor wel een verkeersbesluit vastgesteld moet worden.	Voor het plaatsen van bewegwijzeringsborden hoeft geen verkeersbesluit genomen te worden omdat zij alleen een informatieve functie hebben. Er is hiervoor daarom ook geen ontwerpbesluit opgesteld. Ter informatie is de parkeerroute wel meegenomen in de communicatie over de plannen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
21.3	De indiener vraagt of er uit parkeeronderzoek blijkt dat er inderdaad voldoende parkeerplaatsen zijn op de alternatieve locaties en dat deze binnen een acceptabele loopafstand liggen? Daarnaast vraagt hij hoe de gemeente ervoor gaat zorgen dat bezoekers op deze alternatieve locaties parkeren.	Zie hiervoor de reacties op punten 11.2, 10.4 en 7.2.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
21.4	Door het uitbreiden van de parkeerschijfzone zal de parkeerdruk en -overlast in de Ursulinenstraat toenemen. Het voorgestelde parkeerbeleid faciliteert vooral de bezoekers, ten koste van de bewoners.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.
21.5	De enquête die in 2022 werd gehouden werd door maar 10 inwoners van aanliggende	Het college had bij de enquête graag meer deelnemers uit aanliggende straten gehad. Bij het opstellen van het nieuwe	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

	straten ingevuld. Dat is heel weinig.	parkeerbeleid houdt het college vanzelfsprekend wel rekening met bewoners van deze straten.	
22			
22.1	Door de voorgestelde maatregelen zal de parkeeroverlast toenemen in de Prins Bernhardstraat. Duidelijke belijning in de parkeervakken en actieve handhaving kunnen de situatie verbeteren.	Met betrekking tot de verwachte toename van de parkeeroverlast wordt verwezen naar de reactie op punt 6.3. De meeste aangeduide parkeerstroken in de Prins Bernhardstraat zijn te kort om twee parkeervakken in aan te brengen. Wanneer hier parkeervakken zouden komen, zou dat er vaak dus maar één vak zijn. Door het ontbreken van parkeervakken kunnen hier in de praktijk vaak wel twee auto's parkeren. In de oude kern en de directe omgeving zal gehandhaafd worden op foutparkeren.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.
22.2	De Prins Bernhardstraat is woongebied met veel spelende kinderen en is daarom niet geschikt om een toename van de verkeersbewegingen op te vangen als dit een parkeerroute wordt. In plaats daarvan zouden bezoekers actief verwezen moeten worden naar grotere parkeerplaatsen aan de rand van het dorp.	Het is de bedoeling om bezoekers met bewegwijzering te verwijzen naar parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern. Deze parkeerplaatsen worden verbonden met een parkeerroute om te voorkomen dat bezoekers willekeurig gaan parkeren. In reactie op punt 6.3 wordt de parkeerroute aangepast en zal deze niet meer door de Prins Bernhardstraat lopen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
22.3	De omranding rond de bomen zou verlaagd moeten worden zodat het eenvoudig wordt om in en uit de parkeervakken te rijden.	Dit staat los van het parkeerbeleid. De omranding is bedoeld als bescherming van de bomen en zal niet aangepast worden.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
23			
23.1	Door het vervallen van 70 vrije parkeerplaatsen op de Vroenhof zonder alternatief worden ondernemers in de oude kern fors geraakt.	Zie hiervoor de reactie op punt 15.1	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
23.2	Door de parkeerschijfzone uit te breiden en hiervoor ontheffingen te verlenen is er geen plek meer om te ondernemen. De parkeerplaatsen zullen de hele dag bezet zijn door bewoners.	Zie hiervoor de reactie op punt 15.1.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

23.3	Er is geen onderzoek gedaan naar de noodzaak van een parkeerverbod in de Graaf de Geloeslaan.	Het parkeerverbod in de Graaf de Geloeslaan heeft als doelstelling het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg, het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden. Het parkeren in de Graaf de Geloeslaan tast het karakter van de laan aan en veroorzaakt schade aan de boomwortels. Het college acht het daarom noodzakelijk om hier een parkeerverbod in te stellen om deze aantasting en schade te voorkomen. Op basis van tellingen blijkt dat er rond de oude kern voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om het vervallen van het parkeren in het onbewoonde deel van de Graaf de Geloeslaan op te vangen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
24			
24.1	Het verkeersbesluit voor het uitbreiden en aanpassen van de parkeerschijfzone werd niet gepubliceerd in het Staatsblad, hoewel dit wel verplicht is.	De gemeente is inderdaad verplicht om verkeersbesluiten online te publiceren. Dit gebeurt niet in het Staatsblad maar in het Gemeenteblad. Op dit moment is er nog geen verkeersbesluit genomen. Om inwoners en belanghebbenden de gelegenheid te geven om, voordat er een verkeersbesluit genomen wordt, hun mening te geven, heeft het college eerst ontwerpbesluiten bekend gemaakt. Deze ontwerpbesluiten zijn op 16 juli 2025 gepubliceerd in het Gemeenteblad. Definitieve besluiten zullen ook gepubliceerd worden.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
24.2	In het verkeersbesluit ontbreekt een deugdelijke motivering waarin wordt aangegeven welke belangenafweging is gemaakt en hoe het besluit bijdraagt aan de belangen in artikel 2 lid 1 WVV.	Het ontwerpverkeersbesluit bevat een motivering, inclusief onderbouwing hoe dit bijdraagt aan de in het besluit opgenomen doelen van het besluit. Uit het besluit blijkt ook dat er een belangenafweging heeft plaatsgevonden.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

24.3	Mogelijke alternatieven, zoals het versterken van handhaving, het creëren van extra parkeervoorzieningen of het invoeren van tijdsgebonden regulering zijn niet aantoonbaar onderzocht.	In voorbereiding op de ontwerpbesluiten heeft het college gesprekken gevoerd met verschillende groepen bewoners en ondernemers in de oude kern. In dit proces zijn verschillende alternatieven besproken die allemaal niet op voldoende draagvlak konden rekenen of op andere bezwaren stuitten.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
24.4	Op basis van artikel 24 BABW had de gemeente advies moeten vragen aan belangenorganisaties. Het is niet duidelijk of dit op zorgvuldige wijze is gebeurd en of er in de gevoerde overleggen ook gesproken is over aanpassing van de nadere regels uitgifte ontheffingen parkeerschijfzones 2025. Hierdoor wordt de zorgvuldigheidsplicht geschonden.	Artikel 24 BABW betreft het verplichte vooroverleg met de politie. Het college heeft de politie gevraagd om advies over de verkeersbesluiten. De politie adviseert dat de besluiten handhaafbaar en aanvaardbaar zijn. Artikel 24 BABW bevat geen verplichting om advies te vragen aan belangenorganisaties. In het kader van een zorgvuldige voorbereiding van het besluit heeft er veelvuldig overleg plaatsgevonden met verschillende groepen bewoners en ondernemers in de oude kern. In deze overleggen is ook gesproken over de vraag of er ontheffingen verleend moeten kunnen worden aan bewoners van de parkeerschijfzone. Om belanghebbenden in de gelegenheid te stellen om, voor definitieve besluitvorming, hun zienswijze te geven, zijn de ontwerpbesluiten gepubliceerd in het Gemeenteblad.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
25			
25.1	In de omgeving van het Oude Raadhuis zijn er al te weinig parkeerplaatsen. Het zou daarom jammer zijn als een nieuwe parkeerplaats aangelegd wordt op een locatie die te ver van het oude centrum ligt.	Uit parkeertellingen blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn op de terreinen in de Stiegel, Treffersteeg en op het Veldje. Deze liggen allemaal op loopafstand van de oude kern.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
26			
26.1	Op dit moment wordt er veel foutgeparkeerd. Veelal door bezoekers die niet doorhebben dat ze een vergunningzone inrijden.	Zie hiervoor de reactie op punt 3.2.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

	Daaruit blijkt dat het vergunningsstelsel niet werkt.		
26.2	In de plannen wordt het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers verminderd terwijl er nu al te weinig plaatsen zijn. Voordat het parkeren voor bezoekers op de Vroenhof en in de Graaf de Gelooslaan verboden wordt, zouden er eerst extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Mogelijke locaties hiervoor zijn bij de meetboot aan de Maas, op de weide bij het kasteel, onder de bomen van de Graaf de Gelooslaan en tegen de dijk langs de Trichterweg.	Zie hiervoor de reactie op punt 11.2.	Het college zal de procedure voor de aanleg van een parkeerplaats in de Graaf de Gelooslaan opstarten. Deze parkeerplaats zal vervolgens enkel aangelegd worden als in de praktijk blijkt dat er in het nieuwe parkeerbeleid een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat.
27			
27.1	In plaats van een opdeling van de oude kern in twee zones zou er beter in het hele gebied een blauwe zone voor 1 uur ingesteld worden. Met het voorgestelde plan zullen bezoekers in de Kerkstraat gaan parkeren waardoor daar alle parkeerplaatsen ingenomen worden. Door in de hele oude kern een blauwe zone in te voeren wordt de druk verdeeld waardoor het voor iedereen beter wordt.	Na overleg met bewoners en ondernemers van de oude kern werd gekozen voor een oplossing met twee zones. Een vergunninghouderszone in het westen en een blauwe zone in het oosten van de oude kern. De reden hiervoor is dat deze gebieden verschillen van karakter. In het westen liggen, buiten twee horecazaken, enkel woningen. In het oosten van het gebied is ook detailhandel aanwezig. Omdat klanten van detailhandel vooral kort parkeren wordt hier, net als op dit moment in de Kerkstraat, gewerkt met een parkeerschijfzone. Omdat bezoekers van de horeca veelal langer parkeren dan 1 uur zullen zij niet in deze zone parkeren maar op de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern. Omdat in het westen van het gebied geen detailhandel aanwezig is, is het niet nodig om hier een parkeerschijfzone in te stellen en kunnen deze straten voorbehouden worden voor bewoners.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
27.2	Het nieuwe parkeerbeleid moet na een half jaar, samen met bewoners, geëvalueerd worden en waar nodig aangepast worden.	Het college zal gedurende 2026 de situatie in de gaten houden. Wanneer er knelpunten optreden zal zij voorstellen doen voor het aanpassen van het beleid.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
28			

28.1	Door het uitbreiden van de blauwe zone naar de Prins Bernhardstraat kunnen muzikanten geen gebruik meer maken van de daar toch al schaars aanwezig zijnde parkeerplaatsen omdat lessen en repetities vaak langer duren dan 1 uur.	Muzikanten die langer dan 1 uur moeten parkeren kunnen gebruik maken van de parkeerplaatsen op het Veldje. Die liggen op minder dan 200 meter afstand van het verenigingslokaal. Wanneer men langer dan 1 uur in het verenigingslokaal moet zijn is 200 meter een acceptabele loopafstand. Bovendien kunnen in de huidige situatie de bezoekers van de repetitie ook niet allemaal voor de zaal parkeren.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
29			
29.1	Door de voorgenomen veranderingen zal de parkeerdruk van de oude kern verplaatst worden naar de omliggende straten, zoals de Breusterstraat. Deze hebben nu al hun parkeercapaciteit bereikt.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.
29.2	In de directe omgeving van de Breusterstraat staan diverse woningrealisaties op de planning. Deze zullen leiden tot meer parkeerdruk en parkeerbewegingen. Er is daarom behoefte aan een visie met betrekking tot verkeer en parkeren over een groter gebied dan enkel de oude kern. Verzocht wordt om de invoering van het nieuwe parkeerbeleid on hold te zetten totdat er een totaalplan, gedragen door de lokale gemeenschap, op tafel ligt.	Woningrealisaties worden steeds getoetst aan de gevolgen voor de verkeersveiligheid en aan het Parapluplan parkeren Eijdsen-Margraten. Uitgangspunt bij dat laatste is dat bij nieuwe ontwikkelingen de parkeervraag altijd opgevangen moet worden als onderdeel van het plan. Dat kan door het aanleggen van parkeerplaatsen op eigen terrein of door op een andere locatie voor parkeerplaatsen te zorgen. Dit staat los van het parkeerbeleid. Het college ziet daarom geen aanleiding om een gebiedsvisie op te stellen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
30			
30.1	Uitbreiding van de blauwe zone zal voor bewoners van de omliggende straten leiden tot toenemende parkeerproblematiek, zeker in de Wilhelminastraat, waar weinig bewoners een eigen garage hebben.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.
30.2	De beoogde parkeerplaats aan de Graaf de Geloëslaan wordt, zonder opgave van geldige redenen, niet gerealiseerd. Dit zal ook gevolgen hebben voor het	Zie hiervoor de reacties op punten 5.10 en 18.6.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

	aantal bezoekers van het kasteel.		
30.3	Er is geen sprake van een deugdelijke motivering voor het nieuwe parkeerbeleid. Dit is in strijd met artikel 3:46 Awb en artikel 21 BABW.	De ontwerpverkeersbesluiten vermelden de doelstellingen van deze besluiten, zoals verplicht op basis van artikel 21 BABW, en zijn voorzien van een motivering waarin wordt toegelicht waarom voor de gekozen maatregelen gekozen is en welke belangen afgewogen zijn. Hiermee wordt tevens voldaan aan het vereiste in artikel 3:46 Awb. Het college zal de motivering bij de besluiten opnieuw bekijken en waar nodig aanvullen.	Het college zal de motivering bij de besluiten opnieuw bekijken en waar nodig aanvullen.
30.4	In het besluit ontbreekt een onderbouwend parkeeronderzoek waaruit blijkt dat de maatregelen noodzakelijk zijn en wat de gevolgen voor de omliggende straten zullen zijn.	Er werd meermaals een parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit parkeeronderzoek ligt mede ten grondslag aan de voorgenomen maatregelen en in de ontwerpverkeersbesluiten wordt hier ook naar verwezen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
30.5	Het college heeft in lopende beroepszaken met betrekking tot geweigerde parkeervergunningen aan de rechtbank gevraagd om de behandeling daarvan uit te stellen in afwachting van het nieuwe parkeerbeleid. Het college heeft hierbij naar de rechtbank aangegeven te verwachten dat dit op korte termijn ingevoerd kan worden terwijl dat niet realistisch is. Bovendien heeft het college hierbij niet vermeld dat de mogelijkheid geïntroduceerd wordt dat aanvragen op een wachtlijst geplaatst worden.	De opmerking over lopende beroepszaken heeft geen betrekking op het nieuwe parkeerbeleid. In de huidige nadere regels voor de uitgifte van parkeervergunningen is reeds sprake van een mogelijke wachtlijst wanneer er meer parkeervergunningen worden aangevraagd dan het vastgestelde maximum. De grond hiervoor ligt in artikel 2.12.1.4 van de Algemene verordening. In het ontwerp voor nieuwe nadere regels is de bepaling over een mogelijke wachtlijst overgenomen. In reactie op punt 6.3 wordt het maximaal aantal uit te geven vergunningen of ontheffingen geschrapt. Er zal daarom geen sprake meer zijn van een wachtlijst.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
31			
31.1	Gedeeltelijke afsluiting van de Vroenhof verslechtert de bereikbaarheid van woningen, winkels, horeca, zorgverleners en kerkbezoekers. Dit is met name een verslechtering voor ouderen en mensen met een beperkte mobiliteit.	Met de voorgenomen maatregelen streeft het college ernaar de bereikbaarheid voor alle doelgroepen zo optimaal mogelijk te houden. Gezien de sterk uiteenlopende wensen en belangen blijkt het niet mogelijk om daarbij iedereen tevreden te stellen. De vrijheid van de één gaat altijd ten koste van de ander.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

		Het college heeft de verschillende belangen tegen elkaar afgewogen en kiest voor een parkeerbeleid waarin bewoners en kortdurende bezoekers vlakbij hun woning of bestemming kunnen parkeren. Dit geldt ook voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart. Bezoekers die langer in de oude kern verblijven, voornamelijk gasten van de horeca, parkeren aan de rand van de oude kern. Omdat zij langer verblijven is een grotere loopafstand acceptabel.	
31.2	Uitbreiding van de blauwe zone zal ervoor zorgen dat de parkeerdruk verplaatst wordt naar de omliggende straten.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3.
31.3	Uitbreiding van de blauwe zone en vergunninghouderszone maakt het onmogelijk voor bezoekers om overdag bij vrienden of familie te parkeren. Bewoners met een oprit komen niet in aanmerking voor een ontheffing. Parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern zijn te ver voor bezoekers.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.3. Op basis van het ontwerp voor de nadere regels voor uitgifte van ontheffingen komen ook bewoners met een oprit in aanmerking voor een ontheffing.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.3.
31.4	De voorgestelde maatregelen zullen leiden tot een toename van het illegaal parkeren. Handhaving is hiervoor niet voldoende een oplossing.	Zie hiervoor de reactie op punt 18.3.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
31.5	Als bewoners ontheffingen krijgen worden de plaatsen in de blauwe zone permanent bezet gehouden. Dit zal tot financiële schade leiden voor ondernemers.	Zie hiervoor de reactie op punt 18.4.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
31.6	Het college moet eerst kijken of er andere parkeergelegenheid aangelegd kan worden voordat de Vroenhof (gedeeltelijk) autovrij wordt.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.10.	Zie hiervoor de reactie op punt 5.10.
32			
32.1	Het parkeren langs de muur van Café de Greune Mert in de Graaf de Geloeslaan zorgt voor verkeersonveilige situaties. Geadviseerd wordt om hier een parkeerverbod in te stellen.	In een parkeerschijfzone mag men enkel parkeren in de aangeduide parkeervakken. Het college heeft niet het plan om op deze plek parkeervakken aan te duiden. Daardoor zou na uitbreiding van de parkeerschijfzone hier dan ook een parkeerverbod gaan gelden. Hiermee wordt tegemoet	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.

		gekomen aan het verzoek van de indiener.	
33			
33.1	Door het recent ingevoerde parkeerverbod in de oude kern wordt het voor medewerkers van bedrijven in de oude kern moeilijker om een parkeerplek te vinden. Hierdoor wordt het minder aantrekkelijk om in het gebied werkzaam te zijn. Wanneer medewerkers in andere straten parkeren veroorzaakt dat daar overlast voor bewoners. De belangen van werknemers zouden meegewogen moeten worden bij het formuleren van parkeerbeleid.	Het is inderdaad de bedoeling dat werknemers van de detailhandel en horeca in de oude kern parkeren op de parkeerplaatsen aan de rand van de oude kern. Deze liggen binnen een acceptabele loopafstand. Om te bepalen wat een acceptabele loopafstand is maakt het college gebruik van de gegevens van het CROW. Dat is een toonaangevend kennisinstituut op het gebied van verkeer en openbare ruimte. Voor de afstand tussen een parkeerplaats en een werklocatie hanteert het CROW een acceptabele loopafstand van 200 tot 800 meter. Vanaf de Kerkstraat is het slechts zo'n 300-400 meter naar de parkeerplaats aan de Stiegel.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
34	Mondelinge zienswijze		
34.1	Door het nieuwe parkeerbeleid en de verruiming van de zones is het net ,meer mogelijk om te parkeren bij het protestantse kerkje voor de drieweekelijkse dienst. Sommige kerkbezoekers zijn slecht ter been. Kan hier net als bij de kerk in Breust en Vroenhof maatwerk worden geleverd, bijvoorbeeld 2-3 algemene ontheffingen	In de nadere regels voor de uitgifte van ontheffingen is de mogelijkheid opgenomen voor religieuze instellingen om een ontheffing aan te vragen.	Deze reactie leidt niet tot een aanpassing.
35			
35.1	In het bovenste deel van de Diepstraat ligt slechts één winkel. De maximale parkeertijd in de parkeerschijfzone is te kort voor een bezoek aan de horeca. Hierdoor zullen parkeerplaatsen in de Diepstraat leeg blijven en ontstaat er parkeerdruk van horecabezoekers in de Prins Bernhardstraat en de Wilhelminastraat. Hierdoor	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3	Zie hiervoor de reactie op punt 6.3

	wordt het probleem verschoven.		
--	-----------------------------------	--	--