Parkeerbeleidsplan 2025

Gemeente Eersel

GEEF DE RUIMTE AAN
MAATWERKOPLOSSINGEN
IN EERSEL





ACCENT
adviseurs
VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

Colofon

Titel:	**Parkeerbeleidsplan 2025** Gemeente Eersel
Auteur(s):	Bram Louwers en Rick van Soest
Opdrachtgever:	Gemeente Eersel
Projectnaam:	Parkeerbeleidsplan Eersel
Projectnummer:	24034
Datum:	30 januari 2025
Status:	Concept

Contactadres:
Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven

T 040 30 300 95
E contact@accentadviseurs.nl
I www.accentadviseurs.nl

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

ACCENT adviseurs
VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
- 1.1 Aanleiding 5
- 1.2 Uitgangspunten 6
- 1.3 Leeswijzer 6

2. Huidige situatie 8
- 2.1 Parkeersituatie op straat 8
- 2.2 Input sleutelpersonen 9
- 2.3 Blauwe zone Eersel 11
- 2.4 Beslispunten huidige situatie 11

3. Maatwerk voor parkeernormen 13
- 3.1 Maatwerkoplossingen 13
- 3.2 Mobiliteitsfonds 14
- 3.3 Beslispunten maatwerk voor parkeernormen 15

4. Klachten en meldingen 17
- 4.1 Beleidsmatig uitgangspunt 17
- 4.2 Beoordelingssystematiek 18
- 4.3 Parkeerklachten oplossen 19
- 4.4 Beslispunten klachten en meldingen 20

5. Doelgroepenparkeren 22
- 5.1 Gehandicaptenparkeren en parkeerplaatsen 22
- 5.2 Vrachtwagens 23
- 5.3 Artsen/verloskundigen 24
- 5.4 Bussen (recreatief/toerisme) 24
- 5.5 Elektrische voertuigen (oplaadpalen/-plaatsen) 24
- 5.6 Beslispunten doelgroepenparkeren 25

6. Flankerend beleid 27
- 6.1 Handhaving 27
- 6.2 Beslispunten flankerend beleid 28

ACCENT
adviseurs
VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het vakgebied verkeer en vervoer kent een groot aantal facetten en thema's. Op het gebied van verkeer en mobiliteit stelde de gemeente in 2020 de 'Verkeersvisie 2030' op. Deze beschrijft de kerngedachte en ambities tot 2030 op hoofdlijnen. Parkeernormen en handvatten voor de beantwoording van vragen over parkeren zijn beschreven in een 'Parkeerbeleidsplan'. Het parkeerbeleidsplan moet een toetsingskader vormen voor vraagstukken omtrent parkeren. Het parkeerbeleidsplan dient de volgende aspecten te bevatten:

- parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen;
- beoordelingskader voor klachten en meldingen;
- instrumenten om specifieke parkeervraagstukken te benaderen.

Actualisatie van beleid

Voorliggend parkeerbeleidsplan is een actualisatie van het parkeerbeleidsplan dat in 2014 is vastgesteld. Het oude plan komt daarmee te vervallen. Ten opzichte van het vorige parkeerbeleidsplan is een splitsing aangebracht tussen het parkeerbeleid (voorliggend plan) en de parkeernormen, beschreven in de 'Nota parkeernormen 2025'.

Inzet op duurzaamheid

Gemeente Eersel beschrijft in de verkeersvisie dat (ook) wordt ingezet op andere vormen van vervoer dan enkel de auto. Het parkeerbeleid en de parkeernormen zijn daar een sturingsinstrument voor. We houden in het beleid en de normen rekening met de ingezette mobiliteitstransitie.

Daarmee sluiten we ook aan op het door de gemeente ondertekende Schone Lucht Akkoord (SLA). Op het gebied van verkeer en mobiliteit vraagt dat om aandacht voor duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld deelauto's. Ook aandacht voor schoolomgevingen waarin kinderen vooral zelfstandig naar school komen en niet gebracht worden met de auto zijn aspecten die vanuit het SLA mede ingevuld kunnen worden.

1.2 Uitgangspunten

Voor het opstellen van het parkeerbeleid zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- Er zijn geen aanvullende onderzoeken op straat uitgevoerd.
- Fietsparkeren maakt geen onderdeel uit van het parkeerbeleidsplan en de nota parkeernormen, omdat hier nu geen behoefte aan is.
- Er wordt aangesloten op de in 2020 vastgestelde Verkeersvisie 2030.
- Er wordt geen maatregelenpakket opgesteld.
- Er worden geen nieuwe aanvullende parkeerregimes ingevoerd, zoals betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk twee is de input vanuit de huidige situatie beschreven, waarna in hoofdstuk drie een toelichting is gegeven op de parkeernormen voor ontwikkelingen. Het objectief beoordelen van klachten en meldingen komt aan bod in hoofdstuk vier. Het parkeerbeleid voor de verschillende doelgroepen is opgenomen in hoofdstuk vijf en de rapportage sluit af met hoofdstuk zes, waarin het flankerend beleid is beschreven.



ACCENT
adviseurs
VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

2. Huidige situatie

2.1 Parkeersituatie op straat

Regulering

Momenteel is er in de gemeente Eersel alleen regulering van het parkeren in het centrum van de kern Eersel. Hier geldt een parkeerduurbeperking in de vorm van een blauwe zone. Deze is van kracht van 8.00 uur tot 20.00 uur. De maximale parkeertijd bedraagt twee uur. De blauwe zone geldt van maandag tot en met zaterdag. Op de Markt is de blauwe zone ook op zondag van kracht.

In de omgeving van de blauwe zone, rondom het centrum van Eersel, zijn er parkeerterreinen beschikbaar voor langparkeerders. Er worden geen ontheffingen voor de blauwe zone uitgegeven, uitgezonderd voor evenementen.

Vrachtwagens en bedrijventerreinen

Vrachtwagens kunnen geparkeerd worden op de bedrijventerreinen, op eigen terrein of langs de weg waar geen parkeerverbod geldt. Er is via de APV een beperking ingesteld voor het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kommen van de kernen.

Woonwijken

In de woonwijken staat verblijven centraal. Het verkeer en dus ook het parkeren dient zichzelf hier te regelen. Leefbaarheid en verkeersveiligheid staan hierbij voorop. In een aantal (oudere) wijken wordt een hoge parkeerdruk ervaren. De problemen worden veroorzaakt door het toegenomen autobezit. In de openbare ruimte is daardoor niet altijd voldoende plek om alle auto's eenvoudig te kunnen parkeren. De bereikbaarheid van de hulpdiensten dient gewaarborgd te zijn, ondanks een hoge parkeerdruk.

In bepaalde wegen is het onderscheid tussen parkeerstrook en loopstrook niet altijd duidelijk. Voetgangers komen hierdoor in het gedrang. Bij wegontwerp dient hier aandacht voor te zijn, door in ieder geval ruimte voor de voetganger te reserveren.

Specifieke gebieden

De gemeente Eersel kent vier aandachtsgebieden voor parkeren. Dit zijn:

- recreatievoorzieningen
- sportvelden
- bedrijventerreinen
- omgeving scholen

Bij de recreatiegebieden en sportvelden wordt (op piekmomenten) parkeeroverlast door de omgeving ervaren. In de meeste gevallen gaat het om personenauto's. Bij het E3-strand zijn het incidenteel ook bussen.

De gemeente handhaaft de parkeerverboden op de bedrijventerreinen. Daarnaast is traditioneel de omgeving van de school chaotisch bij het brengen en halen van kinderen. Dit is op maximaal vier momenten van de dag, afhankelijk van het rooster van de school. Mede vanwege de verkeersveiligheid van de kinderen is het belangrijk dat hier aandacht voor is.

Autobezit in Eersel

Het gemiddelde autobezit in Eersel is hoger dan het gemiddelde van de gemeente in de Metropoolregio Eindhoven. In Eersel is het autobezit in 2022 58,7%. Dat is 7,5% hoger dan het gemiddelde.

2.2 Input sleutelpersonen

In de inventarisatiefase is (de beleving van) de huidige situatie inzichtelijk gemaakt, door gesprekken te voeren met ambtenaren van de gemeente. Er zijn gesprekken gevoerd met collega's van team ruimte, bedrijvencontactfunctionaris, buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) in het kader van handhaving en vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) omtrent vergunningverlening.

Onderstaand zijn de belangrijkste bevindingen samengevat:

Parkeerdruk

In de gemeente Eersel is er geen sprake van structurele overlast door een te hoge parkeerdruk. Wel is er op verschillende locaties sprake van een (vaak tijdelijke) hoge parkeerdruk. Het gaat daarbij om enkele voorzieningen en evenementen. Op deze locaties zijn er weinig alternatieve parkeermogelijkheden waardoor de parkeerdruk in naastgelegen woonwijken toeneemt. Op de locaties waar wel andere parkeermogelijkheden zijn, is het vaak voor bezoekers van de gemeente niet duidelijk waar zij kunnen parkeren.

Maatwerk

Vanuit ruimtelijke ontwikkeling is er vraag naar maatwerk oplossingen voor initiatieven die niet kunnen voldoen aan de parkeerbehoefte. Vooral bij kleinere woningen ligt de huidige parkeernorm erg hoog ten opzichte van de daadwerkelijke behoefte. De wens is om parkeernormen te baseren op stedelijkheidsgraad per kern en rekening te houden met de nabijheid van openbaar vervoer of alternatieven. Een mobiliteitsfonds wordt als mogelijkheid gezien, maar moet niet worden ingezet als (financiële) rekenmethode voor ontwikkelaars.

Handhaving

In de gemeente wordt door boa's gehandhaafd op parkeren. Er is vanuit handhaving behoefte aan een wegsleepregeling voor foutparkeerders.

Doelgroepen

- Vrachtwagens; op bedrijventerreinen wordt regelmatig overnacht door vrachtwagenchauffeurs. Het is belangrijk om ze niet zomaar te weren, maar alternatieven aan te bieden.
- Grotere voertuigen; er komen bij de gemeente regelmatig klachten over geparkeerde bedrijfsauto's, aanhangers en campers. Hier wordt op gehandhaafd. Echter, mogen voertuigen binnen de afmeting van 6 meter lang en 2,4 meter hoog binnen de bebouwde kom geparkeerd worden.
- Laadplekken; er komen enkele klachten van omwonenden binnen van leegstaande laadplekken.

Naast de betrokkenheid aan het begin van het traject is het concept parkeerbeleidsplan aan dezelfde personen voor reactie voorgelegd.

2.3 Blauwe zone Eersel

De blauwe zone in het centrum van Eersel blijft gehandhaafd. Deze beperkt de parkeerduur tot maximaal twee uur en is van kracht van 8.00 – 20.00 uur. De blauwe zone is van kracht van maandag t/m zaterdag en op de Markt ook op zondag.

2.4 Beslispunten huidige situatie

Vanuit de toelichting op de huidige situatie zijn een aantal beslispunten geformuleerd:

- De gemeente handhaaft bestaande parkeerverboden (inzet boa). De mate waarin de boa kan worden ingezet, is bepaald in het 'Uitvoeringsprogramma Handhaving ' van de gemeente.
- De blauwe zone blijft gehandhaafd. Er wordt niet ingezet op andere vormen van parkeerregulering, omdat de beleving is dat de huidige situatie voldoet.



3. Maatwerk voor parkeernormen

Om te toetsen of bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zijn parkeernormen nodig. In de 'Nota parkeernormen 2025' van de gemeente Eersel zijn de parkeernormen voor ontwikkelingen opgenomen.

De gemeente Eersel kiest ervoor om meer maatwerk te bieden. Voor de actualisatie van het parkeerbeleidsplan zijn daarom de hierna beschreven maatwerkoplossingen opgenomen in de 'Nota parkeernormen 2025'.

3.1 Maatwerkoplossingen

3.1.1 Inzet deelauto

Een deelauto is een auto die gebruikt wordt door meerdere gebruikers. De deelauto maakt het mogelijk om zonder het bezit van een auto toch de beschikking te hebben over een auto. Het delen van een auto kan op grond van een overeenkomst met een aanbieder of tussen personen uit meerdere huishoudens.

De inzet van deelauto's met een vaste standplaats leidt tot een lagere parkeerbehoefte. Voor sommige huishoudens is een deelauto een alternatief op het bezit van een (tweede) auto omdat zij deze te weinig gebruiken. De inzet van deelauto's zorgt er daarmee voor dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Om deelmobiliteit te stimuleren kan de parkeerbehoefte na inzet van een deelauto worden verlaagd. De nota parkeernormen beschrijft de reductiefactor voor deelauto's en de borging van de beschikbaarheid.

3.1.2 Kleine ontwikkeling met geringe toename van de parkeerdruk

Bij kleine ontwikkelingen, zoals het wijzigen van een functie, komt het regelmatig voor dat de parkeereis iets toeneemt en dat niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd. Om te voorkomen dat een planvoornemen hierdoor niet wordt gerealiseerd is een vrijstelling opgenomen voor ontwikkelingen met een parkeereis tot maximaal 1,5 parkeerplaatsen.

3.2 Mobiliteitsfonds

Een mobiliteitsfonds is een instrument dat beschikbaar is voor parkeervraagstukken bij nieuwe ontwikkelingen. Het biedt mogelijkheden, maar kent ook voorwaarden en beperkingen.

Wat houdt een mobiliteitsfonds in?

Wanneer een bouwinitiatief niet kan voorzien in voldoende parkeergelegenheden kan het College van Burgemeester en Wethouders op dit punt ontheffing verlenen. Het heffen van een bijdrage is een juridisch aanvaarde mogelijkheid om die ontheffing te verlenen. Het komt erop neer dat een initiatiefnemer die niet kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen de ontheffing afkoopt door een bijdrage per ontbrekende parkeerplaats in een mobiliteitsfonds te storten. De gemeente kan met die afkoopsom investeren in gemeente-brede mobiliteitsvoorzieningen. Dit dient de gemeente binnen tien jaar te realiseren.

De voor- en nadelen van een mobiliteitsfonds zijn in onderstaande tabel opgenomen:

Voordelen	Nadelen
Ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt, ook als niet aan de parkeernorm kan worden voldaan.	Een mobiliteitsfonds zorgt er niet voor dat de gemeente de ontbrekende parkeerplaatsen realiseert. Het parkeertekort wordt daarmee niet direct opgelost.
De gemeente krijgt middelen beschikbaar om te investeren in gemeente-brede mobiliteitsvoorzieningen.	Er moet worden aangetoond dat andere mogelijkheden niet toereikend zijn.
Met de inzet van een mobiliteitsfonds wordt de mobiliteitstransitie binnen de gemeente gestimuleerd.	De gemeente is verplicht om de afkoopsom binnen tien jaar te investeren in gemeente-brede mobiliteitsvoorzieningen.
	Een mobiliteitsfonds is een extra last voor een ontwikkelaar en de gemeente.

Tabel 1: voor- en nadelen mobiliteitsfonds in de gemeente Eersel

De nadelen zijn groter dan de voordelen. Conclusie is dat de meerwaarde van een mobiliteitsfonds in de gemeente Eersel beperkt is en verplichtingen met zich mee brengt. Er wordt daarom voorgesteld geen mobiliteitsfonds in te stellen.

3.3 Beslispunten maatwerk voor parkeernormen

Vanuit de toelichting zijn een aantal beslispunten geformuleerd:

- De gemeente biedt ruimte voor maatwerkoplossingen om de parkeerbehoefte van een ontwikkeling te beperken. De voorwaarden zijn bepaald in de 'Nota parkeernormen 2025' van de gemeente.
- De gemeente stelt geen mobiliteitsfonds in.


Recreatiepark
TerSpegelt
Kamperen | Chalets | Zwembad
Strandbad | Restaurant
P
Dagbezoek 100m verder

4. Klachten en meldingen

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

4.1 Beleidsmatig uitgangspunt

Er is van diverse locaties in de gemeente bekend dat hier met enige regelmaat overlast wordt ervaren door geparkeerde voertuigen. Het gaat hierbij om pieken in de parkeervraag op specifieke plekken en momenten, bijvoorbeeld bij activiteiten en rondom de scholen. De gemeente is zich bewust van deze gevallen en wil graag meedenken in oplossingsrichtingen. Uitgangspunt is dat het aantal parkeerplaatsen niet per definitie wordt afgestemd op de piekvraag. Ten eerste is hiervoor vaak onvoldoende ruimte beschikbaar en ten tweede gaat het dan om parkeerplaatsen die beperkt gebruikt worden. Hier wordt terughoudend mee omgegaan, omdat het niet wenselijk is dat (onnodig) autogebruik wordt gestimuleerd. Deze beoordelingssystematiek draagt ook bij aan de kernambitie “Kempisch wonen” zoals gesteld in de ‘Toekomstvisie 2030’ van de gemeente Eersel. Hierin staat onder andere dat de gemeente kiest voor het handhaven van haar dorpse karakter met een aantrekkelijke woonomgeving. Hierin past een goed parkeerbeleid dat onder andere parkeerproblemen aanpakt en/of voorkomt en ervoor waakt dat niet alle groen onnodig wordt opgeofferd voor parkeerplaatsen.

Bewustwording en zelfredzaamheid

Het parkeerbeleidsplan is een hulpmiddel voor de gemeente om vraagstukken eenduidig te kunnen benaderen en beantwoorden. Binnen het sturende parkeerbeleid wordt ook ingezet op bewuste burgers, die begrijpen dat hun handelen gevolgen heeft voor hun omgeving. Dit betekent dat burgers onderling, elkaar moeten kunnen aanspreken op foutief of ongewenst gedrag. Het is niet een taak van de gemeente om geschillen op te lossen. Bij structurele problemen is de gemeente bereid mee te denken in oplossingsrichtingen, bijvoorbeeld door een gesprek aan te gaan.

Handhaving

In overleg met politie en boa worden parkeerproblemen besproken en handhavingsprioriteiten vastgesteld.

4.2 Beoordelingssystematiek

Wanneer een klacht omtrent parkeren binnenkomt, moet eerst de aard van de klacht worden vastgesteld. Een klacht over foutief parkeren kan worden veroorzaakt door ongewenst gedrag of door een hoge parkeerdruk. Het vaststellen van de aard van de klacht kan door een eigen inschatting van de medewerker verkeer of in overleg met de boa en/of politie.
Randvoorwaarde voor parkeren in woongebieden is de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Deze moet altijd gewaarborgd zijn. De doorgang moet voldoende breed zijn. De brandweerwagen is hiervoor maatgevend.

Toetsing klacht of melding

Indien het gaat om een klacht als gevolg van een te hoge parkeerdruk kan onderstaande methode als instrument worden gebruikt om de klacht te objectiveren.

Als er discussie is over het feit of een klacht terecht is en of er inderdaad sprake is van een hoge parkeerdruk, kan onderstaand stappenplan als hulpmiddel worden ingezet. De omgeving van de klacht wordt bepaald. Hiervoor worden de acceptabele loopafstanden van het CROW gebruikt. Voor woningen is de acceptabele loopafstand 100 meter.

1. Binnen de omgeving met de acceptabele loopafstand wordt aan de hand van een aantal representatieve metingen de parkeerdruk bepaald. Er kunnen klachten zijn over aanhoudende hoge parkeerdruk of over een hoge parkeerdruk voor bewonersparkeren. Het bewonersparkeren is vaak in de late avond of nacht. Om de parkeerdruk te bepalen dient er op het moment en de aard van de klacht afgestemde parkeerdrukmeting uitgevoerd te worden.
2. De parkeerdruk binnen het zoekgebied moet aantoonbaar hoog zijn. Omdat de ervaring van de parkeerdruk per parkeermotief kan verschillen, is onderscheid gemaakt tussen parkeren in een woonstraat en in een centrumgebied.

De methodiek is erop gericht om een klacht te objectiveren. Oplossingen moeten samen met de omgeving bepaald worden. Opheffen van groen ten gunste van extra parkeerplaatsen bijvoorbeeld, kan voor de ene bewoner bespreekbaar zijn en voor een andere niet.

Er is sprake van een hoge parkeerdruk wanneer deze hoger is dan 85% (bron: CROW).

4.3 Parkeerklachten oplossen

Indien er sprake is van een parkeerprobleem dient naar een integrale oplossing te worden gezocht. In sommige gevallen kunnen eenvoudig maatregelen worden getroffen, maar soms zijn belangen tegenstrijdig. Als afstemming met de omgeving wenselijk is en burgerparticipatie belangrijk is, kunnen de volgende vier stappen ingezet worden voor het vinden van een breed gedragen oplossing:

Stap 1. Vaststellen van belangen

Middels een (digitale) enquête moet worden vastgesteld wat bewoners van het betreffende onderzoeksgebied onder kwaliteit van de openbare ruimte verstaan. De ene bewoner vindt bijvoorbeeld parkeren belangrijk, terwijl een andere bewoner groen belangrijker vindt. Het voordeel van de enquête is dat alle bewoners worden gehoord en niet alleen de melder of indiener van de klacht.

Stap 2. Kaders en randvoorwaarden vaststellen

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

Stap 3. Burgers laten participeren in het zoeken naar een oplossing

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

Stap 4. Oplossingsrichting uitwerken naar uitvoeringsplan

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

4.4 Beslispunten klachten en meldingen

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

- De gemeente zal niet iedere parkeerpiek en ieder moment dat overlast oplevert aanpakken.
- De boa kan ingezet worden voor handhaving van parkeerproblemen (binnen de uren van het 'Uitvoeringsprogramma Handhaving').
- Er wordt ingezet op zelfredzaamheid, waarbij de burger de eigen verantwoordelijkheden erkent en hiernaar handelt en een ander aanspreekt op ongewenst gedrag.
- Er is een beoordelingssystematiek opgesteld voor het objectiveren van klachten en meldingen. Dit instrument wordt niet toegepast bij iedere klacht, maar is geschikt voor aanhoudende klachten.
- Voor het zoeken naar oplossingsrichtingen is een stappenplan opgesteld. De burger heeft hierin een rol en het gezamenlijk belang wordt afgestemd.



ACCENT
adviseurs
VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

5. Doelgroepenparkeren

Voor het parkeren worden verschillende doelgroepen onderscheiden. In dit hoofdstuk is hierop nader ingegaan, per doelgroep.

5.1 Gehandicaptenparkeren en parkeerplaatsen

Het parkeren voor gehandicapten is op te splitsen in twee aandachtsgebieden. Een gereserveerde parkeerplaats bij de woning, en het parkeren door gehandicapten op openbare parkeerterreinen.

Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

Gehandicapten komen alleen voor een aangewezen invalidenparkeerplaats bij de woning in aanmerking als zij beschikken over een Europese Gehandicaptenparkeerkaart en wanneer zij over een auto beschikken (niet noodzakelijk in eigendom). Een Europese Gehandicaptenparkeerkaart wordt toegekend door de gemeente, een medisch advies is hierbij grotendeels bepalend. Het moet daarbij gaan om een bestuurderskaart.

Na toekenning wordt een parkeerplaats op kenteken gereserveerd, als is voldaan aan de volgende voorwaarden:

- aanvrager mag niet beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein;
- er moet sprake zijn van een structureel hoge parkeerdruk nabij de woning.

Aan de hand van een aantal tellingen wordt bepaald of aan de voorwaarden wordt voldaan.

Eventuele wijziging van het kenteken dient de houder van het voertuig aan te geven bij de gemeente. Wanneer de gehandicapte bestuurder niet meer beschikt over een auto, of niet meer zelf bestuurder is, komt het recht op de aangewezen parkeerplaats te vervallen.

Aantal gehandicaptenparkeerplaatsen in de openbare ruimte

De gemeente Eersel zorgt bij grotere parkeervoorzieningen, conform de algemene richtlijn, voor één invalidenparkeerplaats per 50 parkeerplaatsen. Dit wordt ook toegepast binnen de blauwe zone. Hiermee kan worden bewerkstelligd dat mindervaliden op logische plaatsen, dicht bij bestemmingen, kunnen parkeren.

Op verzoek kunnen aanvullend algemene invalidenparkeerplaatsen worden aangewezen. Hierbij dient dan door aanvrager aangetoond of onderbouwd te worden dat er behoefte is aan extra plaatsen. Plaatsen waar dit kan voorkomen, zijn bijvoorbeeld een maatschappelijke voorziening of huisartsenpost.

5.2 Vrachtwagens

In de gemeente Eersel geldt binnen de bebouwde kommen tussen 18.00 en 8.00 een parkeerverbod voor grote voertuigen, dit is geregeld in de artikelen 5:8 en 5:9 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) 2024 van de gemeente. Het verbod is met borden bij de bebouwde komgrenzen aangegeven. Dit geldt niet voor de bebouwde komgrenzen bij de bedrijventerreinen Meerheide en Haagdoorn. Dit betekent dat het volgende wel en niet is toegestaan, zie tabel 2.

Gebied	Parkeren overdag 8.00 – 18.00 uur	Parkeren avond/nacht 18.00 – 8.00 uur
Bebouwde kommen kernen	Ja	Nee
Meerheide en Haagdoorn	Ja	Ja

tabel 2: parkeren volgens APV

De gemeente Eersel wijst verder geen openbare parkeerplaatsen aan waar het parkeren van grote voertuigen wel mogelijk is. Het parkeren van grote voertuigen in de gemeente Eersel dient door ondernemers op eigen terrein te worden gedaan. Daarnaast is er op het Kempisch Bedrijvenpark in Hapert ruimte om vrachtwagens (gratis) te parkeren.

5.3 Artsen/verloskundigen



Bij zorgclusters of voorzieningen kan het erg druk zijn. Artsen en verloskundigen zijn voor het uitoefenen van het beroep aangewezen op de auto (huisbezoek en spoedeisende hulp). Het is daarom belangrijk dat zij snel weg kunnen met de auto en dat deze dus op korte afstand van de praktijk geparkeerd kan worden.

De wegenverkeerswetgeving voorziet in de mogelijkheid een parkeerplaats voor 'arts' aan te wijzen, met RVV bord E08. De gemeente Eersel hanteert hiervoor de volgende criteria:

1. een aanvraag wordt schriftelijk gedaan
2. de arts/verloskundige heeft een praktijk in de gemeente
3. een gereserveerde plaats is alleen mogelijk bij de praktijk
4. bij beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein wordt geen plaats gereserveerd

5.4 Bussen (recreatief/toerisme)

De gemeente stimuleert het toerisme in de gemeente. Er zijn reisarrangementen, waarbij bezoekers met de bus komen. Deze bussen mogen niet geparkeerd worden in het centrum van de kern Eersel of de schil daaromheen, met uitzondering van de hiervoor aangewezen plekken. In de communicatie rondom dergelijke arrangementen en bij bezoek per bus wordt aangegeven dat het de bedoeling is dat de reizigers op de Markt uit de bus worden gelaten en dat de bus elders geparkeerd wordt. De bussen kunnen parkeren bij het Kempenmuseum.

5.5 Elektrische voertuigen (oplaadpalen/-plaatsen)

Het beleid rondom het opladen van elektrische voertuigen is weergegeven in het document: "Laadvisie en plaatsingsbeleid 2022-2030". Voor het betreffende beleid verwijzen wij naar de website van de gemeente.

5.6 Beslispunten doelgroepenparkeren

Doelgroepenparkeren heeft tot de volgende beslispunten geleid:

- Alleen bestuurders komen in aanmerkingen voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats, als er geen parkeergelegenheid op eigen terrein is en de parkeerdruk hoog is.
- In de openbare ruimte wordt conform de landelijke richtlijnen bij grotere parkeervoorzieningen in algemene invalidenparkeerplaatsen voorzien. Dit zijn er één per 50.
- Grote voertuigen parkeren op openbaar gebied niet binnen de bebouwde kommen (tussen 18.00 en 8.00 uur), met uitzondering op de bedrijventerreinen Meerheide en De Haagdoorn.
- De gemeente biedt geen alternatief voor vrachtwagenparkeren.
- Voor artsen en verloskundigen kan onder voorwaarden een parkeerplaats gereserveerd worden.
- Recreatief busgebruik is wenselijk, maar deze parkeren niet in het centrum van de kern Eersel, of de schil daar omheen, met uitzondering van de hiervoor aangewezen plekken.
- Laadpunten voor elektrische auto's worden gefaciliteerd, als aan de punten uit de laadvisie is voldaan.



ACCENT
adviseurs
VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

6. Flankerend beleid

Ter ondersteuning van het beleid zijn in dit hoofdstuk een aantal aanvullende thema's en onderwerpen opgenomen.

6.1 Handhaving

Om het gewenste parkeergedrag af te kunnen dwingen, is handhaving noodzakelijk. Een subjectief hoge pakkans zorgt er bijvoorbeeld voor dat binnen de blauwe zone de vereiste parkeerschijf wordt gebruikt en dat er zo min mogelijk sprake is van 'doordraaien' en dus oneigenlijk gebruik.

Blauwe zone

Voor een goed functioneren van de blauwe zone is het noodzakelijk dat hier periodiek op gehandhaafd wordt. Dit doet de boa van de gemeente. Doel is langparkeerders te weren.

Parkeeroverlast

Handhaven op parkeeroverlast is primair een taak van de politie. De prioriteit is echter laag. Dat betekent dat er door de politie beperkt handhavend wordt opgetreden tegen foutief parkeren, bijvoorbeeld op het trottoir of in een bocht. Daar waar op basis van ervaringen, klachten of constateringen blijkt dat er veelvuldig foutief wordt geparkeerd, kan naast de politie ook de boa worden ingezet.

Wegsleepregeling

De juridische mogelijkheid bestaat om voor parkeeroverlast of -excessen een wegsleepregeling in te stellen. Bijvoorbeeld omdat de weg vrijgemaakt moet worden voor de brandweer of evenementen kunnen niet doorgaan, omdat auto's niet tijdig zijn verwijderd. Voor het feitelijk wegslepen van auto's (mandaatregeling) moet de politie worden betrokken en is een contract met een sleep- of takelbedrijf noodzakelijk. Op dit moment is er in de gemeente Eersel geen wegsleepregeling van kracht. Vanuit handhaving is hier echter wel behoefte aan.

In de gemeente Eersel wordt daarom een wegsleepverordening opgesteld. Hiermee ligt vast wanneer een voertuig kan worden weggesleept, waar het voertuig in bewaring wordt gehouden en wat de kosten zijn. De wegsleepverordening moet door de gemeenteraad worden vastgesteld.

6.2 Beslispunten flankerend beleid

De volgende flankerende beslispunten zijn geformuleerd:

- De boa wordt ingezet voor handhaving van foutief parkeren, als dit structureel voor komt (binnen de reeds beschikbare uren van het 'Uitvoeringsprogramma Handhaving').
- Er wordt een wegsleepregeling ingesteld om te kunnen handhaven op parkeeroverlast en -excessen.

Aa

ACCENT
adviseurs

VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven
040 — 30 300 95

contact@accentadviseurs.nl
www.accentadviseurs.nl