Raadsbesluit

Raadsvergadering	:	27 februari 2025
Onderwerp	:	Parkeer- en elektrisch laden beleid

De gemeenteraad van Bergeijk,
overwegende het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 28 januari 2025,
overwegende het advies van de commissie GZ d.d. 13 februari 2025,

gelet op:
- de Gemeentewet,
- de Omgevingswet,
- het Besluit ruimtelijke ordening,
- de Wegenverkeerswet,
- het Klimaatakkoord.

besluit:

1. Het Parkeer- en Elektrisch Laden Beleid 2024 vast te stellen.

Dit vervangende beleid treedt in werking op de dag na bekendmaking.
Parkeerbeleid 2022, vastgesteld op 29 september 2022, wordt ingetrokken op de dag na bekendmaking van dit beleid.

Beleid:

Parkeer- en Elektrisch Laden Beleid 2024
Gemeente Bergeijk

Samenvatting

De gemeente Bergeijk staat aan de vooravond van een mobiliteitstransitie die bijdraagt aan duurzaamheid en leefbaarheid. Het nieuwe *Parkeer- en Elektrisch laden Beleid 2024* richt zich op het bevorderen van duurzame vervoersmiddelen zoals fietsen en elektrisch vervoer, en op het beheersen van parkeerdruk door slimme en flexibele parkeernormen. Met dit beleid wil de gemeente inwoners en bezoekers aanmoedigen om alternatieven voor de auto te gebruiken en tegelijkertijd inspelen op de toenemende behoefte aan laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. De gemeente heeft ambitieuze doelen om zowel voldoende parkeergelegenheid als een toegankelijk laadnetwerk te bieden. Dit beleid omvat heldere richtlijnen voor parkeerbeheer en elektrisch laden, met ruimte voor maatwerk waar nodig.

Parkeerbeleid
Het parkeerbeleid van de gemeente Bergeijk is gebaseerd op de Regionale Mobiliteitsvisie en de Gemeentelijke Visie Mobiliteit, die beide een mobiliteitstransitie naar duurzamere vervoersmiddelen stimuleren. Het beleid moedigt het gebruik van de fiets en openbaar vervoer aan en wil parkeerplaatsen beperken om alternatieven voor de auto te bevorderen. De parkeernormen van de gemeente zijn gebaseerd op de meest actuele CROW-richtlijnen en richten zich op een evenwichtige verdeling van parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers. Het beleid biedt ruimte voor maatwerk, vooral bij de inbreiding van maximaal vijf woningen in bestaande wijken, waar er van uit wordt gegaan dat de benodigde parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers in de openbare ruimte worden opgevangen. Ook is er flexibiliteit voor seniorenwoningen, microwoningen en ontwikkelingen met een groot maatschappelijk belang.

Maatwerk in Parkeerbeleid
Het beleid geeft ruimte om af te wijken van parkeernormen in bijzondere situaties, zoals grootschalige woningbouwprojecten en locaties van maatschappelijk belang. Zo kan het college gemotiveerd besluiten af te wijken van de vastgestelde normen om projectontwikkelingen te faciliteren, zolang deze bijdragen aan de mobiliteitstransitie en een goed leefklimaat.

Elektrisch laden beleid en ambitie
De gemeente zet in op een uitgebreid en toekomstbestendig laadnetwerk om de groei van elektrische voertuigen te ondersteunen. De ambitie is om in 2030 95% van de inwoners zonder eigen parkeergelegenheid binnen 300 meter te voorzien van een laadpaal. Om dit doel te bereiken, worden strategische laadlocaties gekozen, en werkt de gemeente samen met regionale en provinciale partners, zoals in de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) Zuid. Er worden zowel proactief laadpalen geplaatst als verzoeken van bewoners volgens het "paal volgt auto"-principe gehonoreerd. Bovendien wil de gemeente ook inzetten op laadinfrastructuur voor elektrische fietsen als onderdeel van de "Fietscultuur Bergeijk."

Met dit beleid streeft Bergeijk naar een schonere en meer duurzame leefomgeving, waarbij de bereikbaarheid, leefbaarheid en toegankelijkheid voor al haar inwoners centraal staan.

1. Parkeerbeleid

1.1 Beleidskader

Dit beleidskader beschrijft de richtlijnen, principes en randvoorwaarden met betrekking tot parkeren en elektrisch laden waarbinnen beleidsmakers en uitvoerders handelen bij de ontwikkeling en uitvoering van het gemeentelijk beleid.

Belangrijke elementen dit beleidskader zijn:
1. Visie en Ambitie
2. Juridische en beleidsmatige positionering
3. Actiegebieden en thema's

1.1.1 Visie en Ambitie

Zowel de Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2024 als de Gemeentelijke Visie Mobiliteit van de gemeente Bergeijk gaan uit van een noodzakelijke mobiliteitstransitie, zodat zowel inwoners als bezoekers op andere manieren gaan reizen. Hierbij is het uitgangspunt minder reizen met de auto en meer met fiets en OV. Het parkeerbeleid kan een positieve bijdrage leveren aan deze mobiliteitstransitie, omdat parkeernormen invloed hebben op de mobiliteitskeuzes van bewoners en bezoekers. Bovendien kan het parkeerbeleid bedrijven stimuleren om een actiever fietsbeleid te voeren, wat ten goede komt aan de fietscultuur die we in Bergeijk nastreven.

Het parkeerbeleid blijft in grote lijnen ongewijzigd ten opzichte van het parkeerbeleid wat in 2022 is vastgesteld. Wel willen we op bepaalde punten meer ruimte bieden voor maatwerk als het gaat om inbreiding van woningen. Hierbij gaat het om inbreiding in bestaande wijken van maximaal 5 woningen. Bij dit soort inbreidingslocaties gaan we er van uit dat het aantal bezoekersparkeerplaatsen wat volgens de parkeerkencijfers nodig is, kan worden opgevangen in de bestaande openbare ruimte. De gemeente Bergeijk heeft hoge ambities op het gebied van woningbouw. Door de regionale groei (schaalsprong en Kempische Ontwikkelstrategie) zullen deze ambities de komende jaren hoog blijven en mogelijk zelfs toenemen. In dit parkeerbeleid willen we meer flexibiliteit bieden voor projecten van "groot maatschappelijk belang".

In dit parkeerbeleid gaan we flexibeler om met parkeernormen voor seniorenwoningen en microwoningen, om zo meer mogelijkheden te creëren voor woningbouw.

1.1.2 Juridische positie van parkeernormen

De basisprincipes met betrekking tot mobiliteit zijn in algemene zin vastgelegd Regionale Mobiliteitsvisie MRE 2040. Een nadere uitwerking hiervan is te vinden in de "Mobiliteitsstrategie de Kempen", de Bergeijkse Omgevingsvisie en de "Gemeentelijke Visie Mobiliteit". De beleidsuitgangspunten ten aanzien van parkeernormen en toetsing van bouwplannen in dit "Parkeer- en Elektrisch Ladenbeleid" gelden voor nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of functiewijziging, wanneer een omgevingsvergunning en/of aanpassing van het omgevingsplan nodig is. Bij een aanvraag tot wijziging van het omgevingsplan beoordeelt de gemeente of dit past binnen de kaders van een evenwichtige toedeling van

functies aan locaties. Bij deze beoordeling wordt onder andere gekeken of de ontwikkeling voldoet aan de geldende parkeernormen.

1.1.3 Gemeentelijke Visie Mobiliteit

De Gemeentelijke Visie Mobiliteit (GVM) vormt de basis voor het Parkeer- en Elektrisch laden Beleid. Deze GVM sluit aan bij belangrijke landelijke trends zoals mobiliteitstransitie, risico gestuurde aanpak, mensgerichte benadering van verkeersveiligheid en gedragsverandering. Dit beleidsplan speelt met name in op het thema mobiliteitstransitie. Het biedt handvatten om gedragsverandering bij inwoners te stimuleren, het reisgedrag van zowel bewoners als bezoekers aan te passen, en de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Dit kan onder andere betrekking hebben op het sturen van parkeergedrag, het accepteren van loopafstanden en het naleven van parkeerregels.

Het parkeer- en elektrisch laden beleid van de gemeente Bergeijk is in lijn met de ambities en visie uit de GVM.

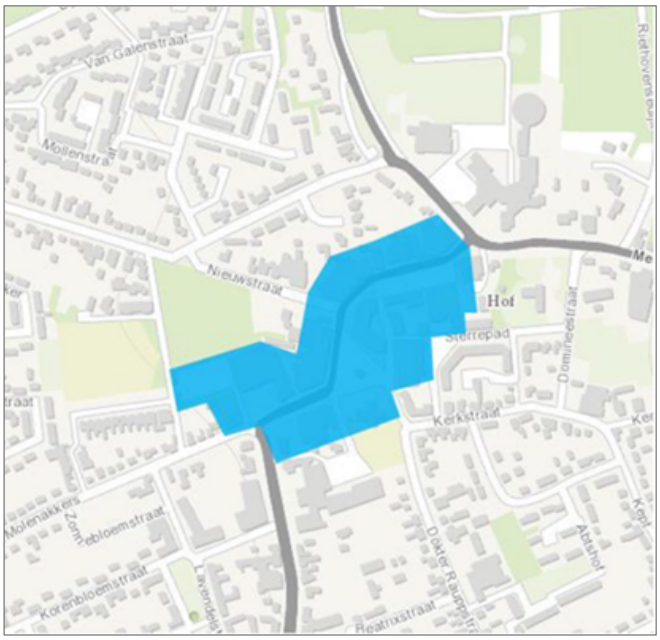
1.1.4 Algemene Plaatselijke Verordening

In hoofdstuk 5 van onze Algemene Plaatselijke Verordening, Afdeling 1: Parkeerexcessen en stopverbod, worden specifieke eisen gesteld met betrekking tot het parkeren van voertuigen van autobedrijven, defecte voertuigen, voertuigwrakken, kampeermiddelen, reclamevoertuigen, voertuigen die het uitzicht belemmeren, voertuigen met geur verspreidende stoffen, schade aan groenvoorzieningen door voertuigen, en het parkeren van grote voertuigen.

Wat betreft het parkeren van grote voertuigen kan het college een aanwijzingsbesluit nemen waarin een parkeerverbod wordt vastgelegd op bepaalde locaties. Dit is niet van toepassing in de gemeente Bergeijk, en er zijn geen gevallen van overlast door het parkeren van grote voertuigen bekend.

1.1.5 Kernwinkelgebied

De gemeente Bergeijk maakt voor het toepassen van parkeernormen alleen onderscheid tussen het kernwinkelgebied van Bergeijk en de rest van de gemeente. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen verschillende gebiedstypen buiten het kernwinkelgebied. Door de kleinschaligheid van de gemeente Bergeijk is er nauwelijks verschil in autobezit tussen de verschillende gebieden, aangezien alle voorzieningen even goed bereikbaar zijn. Voor het kernwinkelgebied wordt een uitzondering gemaakt, omdat bezoekers hier meerdere bestemmingen op loopafstand kunnen hebben.



Figuur 1 Kernwinkelgebied Bergeijk

In het kernwinkelgebied is sinds 2011 een blauwe zone van kracht, waar een maximale parkeerduur van 2 uur geldt. Direct omwonenden kunnen een ontheffing aanvragen voor permanent parkeren in de blauwe zone. In 2011 heeft de gemeente

hiervoor een beleidsregel vastgesteld. Deze beleidsregel blijft met de vaststelling van dit parkeerbeleid van kracht en is opgenomen in bijlage 1 van het parkeerbeleid.

1.1.6 Parkeren bij evenementen

Het parkeren tijdens evenementen wordt geregeld via de evenementenvergunning. Tijdens evenementen is sprake van een acceptabele en tijdelijke parkeeroverlast. Er zijn geen evenementen bekend waarin grote en/of terugkerende parkeerproblemen optreden. Bij evenementen op het Eurocircuit worden aparte afspraken gemaakt ten aanzien van het voorkomen van parkeeroverlast.

1.1.7 Parkeren/laden elektrische voertuigen

De elektrische auto is nog steeds in opmars. Het gebruik neemt toe en de vraag om elektrische laadinfrastructuur stijgt. De verwachting is dat deze groei zal aanhouden. In de afgelopen jaren heeft de gemeente ervoor gekozen om proactief elektrische laadpalen te plaatsen bij openbare voorzieningen en in dorpscentra. In woonwijken hanteerden we het principe "paal volgt auto", waarbij eigenaren van een elektrische auto die niet op eigen terrein kunnen parkeren, een laadvoorziening in de openbare ruimte kunnen aanvragen.

In hoofdstuk 2: Elektrisch laden beleid worden de visie, ambitie, de kaders en uitgangspunten en kaders ten aanzien van elektrisch laden verder uitgewerkt.

1.1.8 Gehandicaptenparkeerplaatsen

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

Particulieren kunnen op verzoek een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats (op kenteken) aanvragen in de nabijheid van hun woning. Deze verzoeken worden getoetst aan de beleidsregels voor toewijzing gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen welke met de vaststelling van dit parkeerbeleid opnieuw worden vastgesteld. Deze beleidsregels zijn opgenomen in bijlage 2 van dit beleidsdocument.

1.1.9 Aanpak parkeeroverlast

Meldingen over parkeeroverlast die bij de gemeente binnenkomen, betreffen voornamelijk de door bewoners en ondernemers ervaren overlast. Deze overlast varieert van fout geparkeerde voertuigen tot een tekort aan parkeercapaciteit. Klachten en meldingen over parkeeroverlast worden ad-hoc behandeld.

Doordat parkeeroverlast vaak te herleiden is naar een capaciteitstekort of ongewenst parkeergedrag, heeft de gemeente Bergeijk een stappenplan “Parkeeroverlast” opgesteld. Dit stappenplan helpt vast te stellen welke vorm van parkeeroverlast wordt ervaren en welke maatregelen op welk moment kunnen worden toegepast.

Het stappenplan is opgenomen in bijlage 3 van dit beleidsdocument. De uitgangspunten voor het meten van de parkeerdruk in woonwijken is opgenomen in bijlage 7.

1.2 Parkeernormen

Parkeernormen spelen een cruciale rol in de ruimtelijke ordening, omdat ze bijdragen aan een evenwichtige verdeling van parkeervoorzieningen en een goed functionerende infrastructuur. Door duidelijke normen vast te stellen, wordt het aantal parkeerplaatsen afgestemd op de behoeften van bewoners, bedrijven en bezoekers, wat verkeersoverlast vermindert en de leefbaarheid van wijken bevordert. Daarnaast ondersteunen parkeernormen duurzaamheidsdoelen door de aanleg van parkeerplaatsen te beperken en alternatieven voor autogebruik te stimuleren, zoals openbaar vervoer en fietsgebruik. Ze zorgen ook voor een goede integratie van parkeeroplossingen in nieuwbouw- en herontwikkelingsprojecten, wat bijdraagt aan een efficiënte en toekomstbestendige fysieke leefomgeving.

1.2.1 Wat is een parkeernorm?

Elke ruimtelijke functie, zoals wonen, werken en winkelen, genereert een bepaalde hoeveelheid aan autoverkeer en creëert daarmee ook een specifieke parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel (fiets)parkeerplaatsen nodig zijn voor een bepaalde functie, per eenheid of oppervlakte. De in dit beleidsplan voorgestelde parkeernormen, gebaseerd op de meest actuele richtlijnen van het CROW, bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) voor woningen, kantoren, winkels, enzovoorts. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling en de bijbehorende parkeernorm.

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat. Waarbij met voldoende parkeerplaatsen parkeeroverlast wordt voorkomen. Anderzijds kan een lager aantal parkeerplaatsen voor bepaalde functies mensen stimuleren te kiezen voor andere vormen van mobiliteit (bijvoorbeeld Fiets). Het sturen van het aanbod van parkeerplaatsen door middel van parkeernomen kan daarbij een effectief middel zijn.

Bij het toepassen van parkeernormen maken we altijd een zorgvuldige belangenafweging die recht doet aan de leefbaarheid, het verminderen van overlast en de gezondheid van onze burgers. We streven ernaar om een evenwicht te vinden tussen de parkeerbehoefte en de kwaliteit van de leefomgeving, zodat de belangen van zowel bewoners als bezoekers worden gerespecteerd.

1.2.2 Uitganspunten parkeernormen

De gemeente Bergeijk hanteert altijd de meest recente richtlijnen met betrekking tot de parkeernormen, gebaseerd op de kencijfers van het CROW.

Dit beleidsplan bevat geen tabellen, maar verwijst uitsluitend naar de meest recente parkeerkencijfers van het CROW. Hierdoor blijft het parkeerbeleid actueel en wordt altijd rekening gehouden met de meest actuele de CROW-normen. In het beleidsplan worden alleen de uitgangspunten beschreven. Verder conformeert de gemeente Bergeijk zich aan de kencijfers van het CROW.

De parkeernormen zijn geformuleerd op basis van onderstaande uitgangspunten:

- *Parkeren op eigen terrein en bezoekers parkeerplaatsen*

De parkeernormen van het CROW voor woningbouw zijn exclusief bezoekers parkeren. Buiten de parkeernorm dient bij ruimtelijke ontwikkelingen met betrekking

tot woningenbouw rekening gehouden te worden met het voorzien van afdoende parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers. Uitgaande van de parkeerkencijfers van het CROW zijn de volgende normen voor woningbouw gesteld ten aanzien van parkeren voor bezoekers:

- Kernwinkelgebied: 0,15 per woning;
- Rest van de gemeente Bergeijk: 0,2 per woning.

Bij woningbouw ontwikkelingen dient dus de parkeernorm voor bezoeker parkeren ook te worden meegenomen in de parkeerbehoefte. Bij andere functies zit het aandeel voor bezoekers parkeren in de norm verwerkt.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen tot vijf woningen wordt de parkeervraag (van bewoners) op eigen terrein opgelost. Bij grootschaligere ontwikkelingen gebeurt dit binnen het plangebied. Bezoekersparkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk zijn.

Bij inbreidingsplannen tot vijf woningen wordt ervan uitgegaan dat de benodigde bezoekersparkeerplaatsen kunnen worden opgevangen in de bestaande openbare ruimte binnen een acceptabele loopafstand. Bij dit soort ontwikkelingen hoeven initiatiefnemers dus geen rekening te houden met de parkeernorm voor bezoekers parkeren. De parkeervraag van bewoners moet zoals aangegeven op eigen terrein worden ingevuld.

- *Minimale grens*

In Bergeijk is de parkeerbehoefte een minimale grens, wat betekent dat het berekende aantal parkeerplaatsen als ondergrens geldt. Het is toegestaan om meer parkeerplaatsen te realiseren dan e norm voorschrijft, maar er mogen niet minder parkeerplaatsen worden aangelegd.

Het college kan gemotiveerd ontheffing verlenen voor deze minimale grens, er dient dan in het plan wel rekening gehouden te worden dat het plan de mogelijkheid beid om de minimale grens te realiseren. De mogelijkheid van gemotiveerd ontheffing verlenen is omschreven in paragraaf 1.3.2 Stimulering mobiliteitstransitie en fietscultuur.

- *Volgend parkeerbeleid*

Het uitgangspunt binnen het parkeerbeleid is een “volgend” parkeerbeleid, waarbij de huidige situatie als basis dient. Nieuwe ontwikkelingen worden afgestemd op de nieuwe parkeervraag. Het oplossen van eventuele bestaande parkeerdruk wordt niet bij de initiatiefnemer neergelegd, zoals dat bij sturend parkeerbeleid soms wel het geval kan zijn.

- *Richtlijnen CROW*

De gemeente Bergeijk conformeert zich aan de parkeerkencijfers van het CROW, die in 2024 voor het laatst zijn geactualiseerd. Een belangrijke wijziging in de nieuwe parkeerkencijfers is dat de cijfers voor woningen zijn verlaagd. Daarnaast is het aandeel bezoekersparkeerplaatsen naar beneden bijgesteld en losgekoppeld van de kencijfers voor wonen. De CROW-kencijfers zijn leidend; in onze omgevingsplannen worden de parkeerkencijfers als toetsingsvoorwaarde gehanteerd.

- *Stedelijkheidsgraad*

De parkeerkencijfers van het CROW maken onderscheid op basis van de stedelijkheidsgraad. Voor de gemeente Bergeijk is deze graad vastgesteld als "niet stedelijk," gebaseerd op de demografische kerncijfers van het CBS per gemeente.

- *Gebiedsindeling*

In de gemeente Bergeijk wordt bij het toepassen van parkeerkencijfers alleen onderscheid gemaakt tussen het kernwinkelgebied Bergeijk en de rest van de gemeente. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen verschillende gebiedstypen buiten het kernwinkelgebied, aangezien er in de gemeente Bergeijk nauwelijks verschillen zijn in autobezit. Alle voorzieningen zijn namelijk op een vergelijkbare manier bereikbaar. Voor het kernwinkelgebied wordt een uitzondering gemaakt, omdat bezoekers hier meerdere bestemmingen binnen loopafstand kunnen hebben. Het kernwinkelgebied is gedefinieerd in de Centrumvisie van 2015.

De parkeernormen voor het kernwinkelgebied zijn gebaseerd op de CROW-kencijfers voor de ‘schil centrum’. Voor ontwikkelingen buiten het kernwinkelgebied wordt het kencijfer ‘rest bebouwde kom’ toegepast. De belangrijkste en meest voorkomende functies zijn opgenomen in de kencijfers van het CROW. Als voor bepaalde ontwikkelingen volgens het CROW geen normen beschikbaar zijn, maakt de gemeente een onderbouwde afweging over welke norm of combinatie van normen moet worden toegepast. Waar mogelijk wordt gebruikgemaakt van de CROW-kencijfers.

- *Bandbreedte*

De parkeerkencijfers van het CROW geven een bandbreedte aan met een minimum en maximum. De gemeente Bergeijk wil in haar werkwijze aansluiten bij de omliggende gemeenten, waar het gemiddelde van de bandbreedte als parkeernorm wordt gehanteerd. Daarnaast is het autogebruik binnen de gemeente Bergeijk nog hoog en werken we nog aan een verbetering van de fietsverbindingen en het openbaar vervoer. De Nederlandse praktijk leert dat parkeernormen niet op het gedrag van de burger sturen maar volgend zijn op het succes van de mobiliteitstransitie. Daarom kiest Bergeijk ervoor om ook het gemiddelde van de bandbreedte te gebruiken als parkeernorm. Daarnaast hecht de gemeente veel waarde aan fietsen als duurzaam alternatief voor de auto. Met Fietscultuur Bergeijk trachten we fietsgebruik binnen de gemeente Bergeijk vanaf 2025 te stimuleren.

1.2.3 Parkeernormen auto

Parkeernormen worden gebruikt om de parkeereis voor ruimtelijke ontwikkelingen te bepalen, niet om de bestaande parkeerdruk in kaart te brengen. De parkeereis is het totale aantal parkeerplaatsen dat de initiatiefnemer moet realiseren. In de paragraaf "Parkeernormen auto" worden de uitgangspunten voor de parkeernormen in Bergeijk en de bijbehorende regels beschreven.

De Gemeentelijke Visie Mobiliteit van de gemeente Bergeijk vormt de basis voor het parkeerbeleid. Dit beleid sluit aan bij belangrijke trends zoals mobiliteitstransitie, een risico-gestuurde aanpak, mensgerichte verkeersveiligheid, en gedragsverandering. Het parkeerbeleid houdt zoveel mogelijk rekening met deze ontwikkelingen.

Bij woningbouwprojecten of de aanleg van bedrijventerreinen kan er anders worden gekeken naar de bereikbaarheid van de ontwikkellocaties, wat invloed kan hebben op de parkeerbehoefte en de inrichting van de openbare ruimte. Het parkeerbeleid van de gemeente biedt ontwikkelaars de mogelijkheid om met een goed onderbouwd mobiliteitsplan andere vormen van vervoer in het kader van de mobiliteitstransitie te faciliteren. Afhankelijk van dit mobiliteitsplan kan het college via de hardheidsclausule gemotiveerd afwijken van de parkeernorm.

Als gemeente willen we slimme mobiliteitsoplossingen en deelvervoer stimuleren, zodat er een goed alternatief voor de auto geboden kan worden.

- *Senioren-, mantelzorg- en microwoningen*

Ten aanzien van de bouw van senioren-, mantelzorg- en microwoningen wil de gemeente Bergeijk in maatwerk voorzien.

Voor senioren- en mantelwoningen, zijnde een woning met alle voorzieningen op dezelfde verdieping en een maximale inhoud van 320 m3 en met een beperkt bruto vloer oppervlak van maximaal 100 m2 hanteren we als gemeente Bergeijk een parkeernorm van 1,0 per woning. Senioren- en mantelzorgwoningen die niet aan deze criteria voldoen wordt een parkeernorm van 2,0 gehanteerd per woning.

Voor microwoningen, zijnde kleine woningen tot maximaal 60 m2 BVO met 1 slaapkamer hanteren we als gemeente Bergeijk een parkeernorm van 1,0 per woning.

- *Arbeidsmigranten en kamergewijze verhuur*

In de richtlijn huisvesting arbeidsmigranten is een parkeernorm opgenomen van 0,6-0,8 parkeerplaats per arbeidsmigrant. Die norm geldt voor alle categorieën van

huisvesting, dus zowel de kamergewijze verhuur tot 1 personen, als de groter locaties tot 80 personen. Zoals dit parkeerbeleid voorschrijft wordt uitgegaan van de gemiddelde norm. Dus 0,7 per persoon.

- *Parkeervoorzieningen bij woningen*

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein plaatsvindt. Bij woningbouwprojecten wordt dit vaak gerealiseerd in de vorm van een oprit of garage, waardoor er in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn. In de praktijk blijkt echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van voertuigen, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Dit resulteert erin dat auto's toch regelmatig op de openbare weg worden geparkeerd. Bij de toetsing moet hiermee rekening worden gehouden. Hiervoor hanteert de gemeente Bergeijk de rekenwaarden zoals opgenomen in tabel 1.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter die
Lange oprit zonder garage of carport	2	2,0	Oprit minimaal 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	2,0	Oprit minimaal 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter die
Garage met lange oprit	3	2,0	Oprit minimaal 10 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Oprit minimaal 5,0 meter breed

tabel 1: omrekenwaardes parkeervoorzieningen woningen gemeente Bergeijk

Bij woningbouwontwikkelingen buiten het kernwinkelgebied van de gemeente Bergeijk hanteren we het “berekend aantal parkeerplaatsen zoals opgenomen in tabel 1. In het kernwinkelgebied is een blauwe zone ingesteld. In dit gebied kan bij ruimtelijke ontwikkelingen worden uitgegaan van het theoretische aantal parkeerplaatsen van tabel 1.

- *Dubbelgebruik*

De gemeente Bergeijk kiest ervoor om bij ontwikkelingen met of bij gemengde functies, zoals woningbouw in combinatie met voorzieningen of bedrijven, rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Hierdoor is het mogelijk om parkeerplaatsen in de openbare ruimte gezamenlijk te gebruiken. Door dubbelgebruik toe te passen, ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op verschillende tijdstippen van de dag en de week.

Dubbelgebruik kan alleen worden toegepast als de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn voor alle mogelijke gebruikers. Een oprit bij een woning kan daarom niet worden meegerekend als dubbelgebruik.

Bij ontwikkelingen die uitsluitend woningbouw betreffen, is dubbelgebruik niet van toepassing, tenzij de woningbouw plaatsvindt in een gebied met gemengde functies. In dat geval kan er logischerwijs wel rekening worden gehouden met dubbelgebruik.

Wanneer dubbelgebruik wordt toegepast, volgen we de aanwezigheidspercentages zoals voorgeschreven door het CROW.

- *Uitvoeringsregels*

Op basis van de parkeerkencijfers van het CROW wordt per ontwikkeling of bouwplan de parkeereis berekend. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de initiatiefnemer minimaal moet realiseren, waarbij rekening is gehouden met:

- De parkeernormen voor het betreffende gebiedsprofiel en de functie van de betreffende ontwikkeling;
- Omrekenfactoren voor wat betreft parkeren op eigen terrein;
- Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (voor zover van toepassing);
- Bestaande parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' kunnen worden toegeschreven;
- Nadere uitvoeringsregels zoals hieronder omschreven.

Salderen
Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een andere functie. In dat geval kan worden afgeweken van de parkeernorm op eigen terrein, mits de parkeervraag voor de nieuwe functie lager is dan of gelijk is aan de parkeervraag voor het maximale toelaatbare in het omgevingsplan, gebaseerd op de parkeernorm die geldt voor die functie. In dat geval hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Als de norm voor de nieuwe functie hoger is, moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen de nieuwe parkeereis en de bestaande, aan de oude functie toe te wijzen, parkeerplaatsen, extra worden aangelegd. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de bestaande parkeerplaatsen bij de ontwikkeling gehandhaafd blijven. Dus wanneer bij de nieuwe ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, moeten deze door de initiatiefnemer worden gecompenseerd.

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

Bij sloop en nieuwbouw van het pand/perceel wordt geen saldering toegepast, de parkeerbehoefte voor de nieuwe functie moet volledig worden gerealiseerd.

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

Maatvoering parkeerplaatsen
Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de afmeting van parkeerplaatsen belangrijk om de beschikbare parkeerplaatsen goed te kunnen gebruiken. De minimale maatvoering voor te realiseren parkeerplaatsen is opgenomen in bijlage 4.

Bij ontwikkelingen op bedrijventerreinen is langsparkeren uitsluitend mogelijke met een minimale afstand van 5,5 meter tussen het bedrijfsgebouw en de perceelsgrens.

Functie onbekend
Wanneer vooraf niet bekend is welke functies zich in een gebouw zullen vestigen, wordt per aanvraag bepaald welke parkeereis van toepassing is. Hierbij wordt, rekening gehouden met de toegestane functies volgens het omgevingsplan, uitgegaan van de functie met de hoogste parkeernorm.

Inzet parkeercapaciteit
Wanneer voor een functie parkeercapaciteit wordt gerealiseerd op basis van de parkeereis, is deze capaciteit primair bedoeld voor de gebruikers en bezoekers van die functie. Na het realiseren van de parkeereis geldt een instandhoudingsplicht voor het gebruik van de parkeerplaatsen. Het is de eigenaar van de parkeerplaatsen niet toegestaan de aan de functie gekoppelde parkeercapaciteit, geheel of gedeeltelijk, structureel anders in te zetten, tenzij de eigenaar op basis van ervaringscijfers en een actuele parkeerbalans kan aantonen dat het gebruik van de parkeerplaatsen door een andere doelgroep geen nadelige gevolgen heeft voor de directe omgeving.

Schoolomgeving

Op basis van de parkeernormen voor basisonderwijs en peuterspeelzalen/kinderdagverblijven wordt het aantal parkeerplaatsen voor werknemers bepaald. Voor het vaststellen van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen door ouders wordt een rekenmethode van het CROW toegepast. Deze rekenmethode is opgenomen in bijlage 5.

1.2.4 Parkeernormen fiets

De normen voor fietsparkeren die gemeente Bergeijk hanteert zijn gebaseerd op de kencijfers van het CROW. Uit de bron "Fietsgebruik per gemeente" van Kenniscentrum Fietsberaad blijkt dat Bergeijk, met een fietsaandeel van 23% in het totaal aantal verplaatsingen binnen de gemeente, een gemiddelde gemeente is op het gebied van fietsgebruik. Daarom is het niet nodig af te wijken van de landelijke gemiddelde kencijfers en bestaande uitgangspunten voor ons beleid.

De fietsparkeernormen zijn van toepassing op locaties, zoals kernwinkelgebied, scholen, gemeenschapshuizen en sportvoorzieningen, waarvan verwacht wordt dat relatief veel bezoekers met de fiets komen. Bij deze functies is het mogelijk om de fietsparkeernorm toe te passen, wat bijdraagt aan een betere fietsbereikbaarheid en betere fietsfaciliteiten. Wanneer de fietsparkeernorm wordt gehanteerd, geldt er een lagere parkeernorm voor auto's (het minimale kencijfer uit de bandbreedte van het CROW).

De aantrekkelijkheid van een verplaatsing per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. Goede fietsparkeervoorzieningen vormen daarom een belangrijke aanvulling op het fietsnetwerk van Bergeijk. Het hanteren van fietsparkeernormen zorgt ervoor dat bij ruimtelijke ontwikkelingen van specifieke voorzieningen passende maatregelen worden getroffen voor fietsers. Deze normen dragen bij aan het stimuleren van fietsgebruik en helpen ook de parkeerdruk voor auto's in de openbare ruimte te verminderen. Daarom onderzoekt en publiceert het CROW, naast kencijfers voor autoparkeren, ook kencijfers voor fietsparkeren. Steeds meer gemeenten gebruiken deze cijfers als basis voor hun fietsparkeernormen.

Voor functies waarop de fietsparkeernorm van toepassing is, zijn specifieke normen opgenomen in de kencijfers van het CROW. Voor de fietsparkeernormen worden dezelfde uitgangspunten en uitvoeringsregels gehanteerd als genoemd in paragraaf 1.2.3.

- *Fietscultuur Bergeijk*

In 2024 heeft de gemeenteraad van Bergeijk ingestemd met "Fietscultuur Bergeijk". Met deze visie wil de raad van de fiets het belangrijkste vervoermiddel maken voor korte en middellange afstanden. "Fietscultuur Bergeijk" is een visie die de gemeente wil delen met alle inwoners en bezoekers. Het gaat verder dan het aanleggen en verbeteren van fietspaden: er wordt ook ingezet op bewustwording en gedragsverandering. Fietsen maakt al deel uit van de cultuur en het DNA van de Bergeijkenaar, maar de gemeente wil dit nog verder versterken. Het doel is om de fiets niet alleen voor sportieve en recreatieve doeleinden te gebruiken, maar ook voor dagelijkse ritten, bijvoorbeeld naar de winkel of het werk. Dit draagt bij aan een duurzamere, leefbaardere, veiligere en gezondere omgeving. Dit parkeerbeleid sluit aan bij de "Fietscultuur Bergeijk".

1.3 Afwijken op parkeernorm en overige bepalingen

Het college kan, voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Bergeijk maar niet binnen het beleid passen, besluiten gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid zoals bedoeld in artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dit artikel bepaalt dat gehandeld moet worden volgens een vastgestelde beleidsregel, tenzij de toepassing ervan vanwege bijzondere belangen onevenredige gevolgen zou hebben in verhouding tot de doelen van de beleidsregel. In zulke gevallen is het mogelijk om van de beleidsregel af te wijken bij bijzondere en onvoorziene omstandigheden die niet voorzien konden worden bij het opstellen van het beleid. Deze afwijkingsbepaling geldt voor het gehele beleid en wordt alleen toegepast wanneer naleving van de bepalingen door bijzondere omstandigheden op zwaarwegende bezwaren stuit.

De gemeente Bergeijk hanteert de parkeerkencijfers van het CROW. Echter, om maatwerk mogelijk te maken, kan het college ruimte bieden om af te wijken van de parkeerkencijfers voor auto's en fietsen.

1.3.1 Vervangende parkeerruimte

Onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de eis om op eigen terrein te parkeren. Zo kan er in vervangende parkeerruimte kan worden voorzien wanneer een aanvrager niet of onvoldoende aan de parkeereis op eigen terrein kan voldoen. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt in het type ontwikkeling.

Ten aanzien van vervangende parkeerruimte zijn er 2 mogelijkheden:

- *Vervangende private parkeerruimte*

Binnen een gebied met parkeerregulering (blauwe zone)
In een gebied met parkeerregulering (blauwe zone) wordt een parkeergelegenheid die zich op een kortere loopafstand bevindt dan de afstand tot de dichtstbijzijnde grens van het reguleringsgebied, beschouwd als vervangende parkeerruimte. Hierbij worden de loopafstanden gemeten via logische looproutes. Als maximale loopafstand gelden de "acceptabele loopafstanden" zoals vermeld in bijlage 6. De vervangende parkeerruimte moet op de juiste momenten voldoende beschikbaar zijn voor de betreffende functie, hierbij wordt gekeken naar de bestaande parkeercapaciteit en parkeerdruk en naar dubbelgebruik volgens de kencijfers van het CROW.

De afmetingen van de autoparkeerplaatsen moeten minimaal voldoen aan de maten die zijn vastgelegd in bijlage 4. Daarnaast moeten de parkeerplaatsen op een verkeersveilige manier bereikbaar zijn en openbaar toegankelijk zijn. De aanvrager is verantwoordelijk voor het informeren van bezoekers over de beschikbare parkeerplaatsen. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor een vergunning plichtige bouwactiviteit dient een parkeerovereenkomst te worden overlegd, die een langdurig karakter heeft (minimaal tien jaar).

Binnen een gebied zonder parkeerregulering
In een gebied zonder parkeerregulering wordt een parkeergelegenheid in de directe omgeving beschouwd als vervangende parkeerruimte, mits redelijkerwijs kan worden aangenomen dat gebruikers van de betreffende functie er gebruik van zullen maken. De vervangende parkeerruimte moet op de juiste momenten voldoende beschikbaar zijn voor de functie. Hierbij worden de loopafstanden in acht genomen, zoals vermeld in de tabel "acceptabele loopafstanden" in bijlage 6.

De afmetingen van de parkeerplaatsen moeten minimaal voldoen aan de eisen in bijlage 4. Bovendien moeten de parkeerplaatsen op een verkeersveilige manier bereikbaar en openbaar toegankelijk zijn. De aanvrager is verantwoordelijk voor het informeren van bezoekers over de beschikbare parkeerplaatsen. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor een vergunning plichtige bouwactiviteit dient een parkeerovereenkomst worden overlegd tussen de aanvrager en de aanbieder van de private parkeerruimte. Deze overeenkomst dient een langdurig karakter te hebben (minimaal tien jaar).

- *Vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte*

Vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in de openbare ruimte zijn. Als er extra parkeerplaatsen in het openbare gebied - binnen of buiten een gebied met parkeerregulering - kunnen worden aangelegd, moeten deze minimaal voldoen aan de afmetingen van parkeerplaatsen zoals vermeld in bijlage 4. De plaatsen moeten op een verkeersveilige manier bereikbaar zijn. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden altijd het openbare karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie.

De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel "acceptabele loopafstanden" in bijlage 6, worden hierbij in acht genomen. De aanleg van de plaatsen geschiedt op kosten van de aanvrager. Bij het vervallen van de functie blijven de parkeerplaatsen behouden, zonder dat de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheid in de openbare ruimte kan alleen plaatsvinden in overleg met en na goedkeuring van de gemeente, die verantwoordelijk is voor het onderhoud, aangezien de parkeerplaatsen onderdeel zijn van de openbare weg. Met de aanleg van de parkeerplaatsen ontstaat geen recht op een parkeervergunning.

1.3.2 Stimulering mobiliteitstransitie en fietscultuur

Bij grotere ontwikkelingen, waarbij in het kader van de schaalsprong is voldaan aan een goede ontsluiting richting mobiliteitshubs en het stedelijk gebied kan het college afwijken van de minimale grens (op basis van gemiddelde norm) voor het realiseren van parkeerplaatsen. Zo kan het college besluiten op te leggen de minimale bandbreedte van de parkeernorm te realiseren en zo de mobiliteitstransitie en fietscultuur te stimuleren.

Wanneer in de werkelijke situatie (dus bij en na in gebruik name van het plan) blijkt dat het realiseren van de gemiddelde norm toch noodzakelijk is kan deze in een later stadium worden gerealiseerd. Bij een ruimtelijke ontwikkeling dient in dat geval ruimte gereserveerd te worden om, als later blijkt dat er een tekort is, alsnog extra parkeerplaatsen aan te leggen. De parkeerplaatsen ten behoeve van de gemiddelde norm die bij het woonrijp maken niet hoeven te worden gerealiseerd dienen bij woonrijp maken te worden ten behoeve van groen.

1.3.3 Afkoop parkeereis

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende autoparkeervoorzieningen op een van de voorgaande manieren, wordt de aanvraag afgewezen. Slechts bij wijze van uitzondering kan het college van burgemeester en wethouders in gevallen van groot maatschappelijk belang gemotiveerd ontheffing verlenen van de parkeereis en hiervoor een financiële vergoeding verlangen, die moet worden gestort in de reserve ROL.

Er wordt een overeenkomst opgesteld tussen de aanvrager en de gemeente, waarin de verdere afspraken zijn vastgelegd.

De gelden worden gereserveerd en ingezet met als doel de parkeercapaciteit uit te breiden of de bereikbaarheid te vergroten.

2. Elektrisch laden beleid

De overgang naar duurzaam vervoer is in volle gang. In Nederland hebben we in het Klimaatakkoord afgesproken dat al het vervoer in 2050 emissieloos moet zijn. Dat betekent dat we de komende jaren te maken krijgen met een enorme toename van elektrisch vervoer. In 2030 worden er naar verwachting bijna 2 miljoen elektrische auto's op de Nederlandse wegen verwacht, maar ook elektrische scooters, bestelwagens, vrachtwagens en zelfs mobiele machines op bouwplaatsen zullen steeds vaker elektrisch aangedreven zijn. Om deze duurzame voertuigen van stroom te voorzien, is een goed dekkend laadnetwerk onmisbaar.

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) speelt sinds 2019 een cruciale rol in de ontwikkeling van dit netwerk. Het doel van de NAL is ervoor te zorgen dat de laadinfrastructuur in Nederland gelijke groei houdt met de snelle groei van elektrisch vervoer. Dit betekent dat elektrische rijders hun voertuig altijd en overal veilig en efficiënt kunnen opladen: niet alleen thuis, maar ook in de openbare ruimte, op bedrijventerreinen en bij tankstations. Bovendien wordt ervoor gezorgd dat dit gebeurt zonder overbelasting van het elektriciteitsnet.

Het realiseren van een toekomstbestendige laadinfrastructuur is niet alleen een landelijke, maar vooral ook een lokale opgave. De uitvoering van de plannen en acties vindt grotendeels op regionaal en gemeentelijk niveau plaats, waarbij de samenwerking tussen ondernemers, overheden, netbeheerders en kennisinstellingen essentieel is. In de gemeente Bergeijk, is de aanleg van een uitgebreid laadnetwerk niet alleen van belang om inwoners en bezoekers van voldoende oplaadmogelijkheden te voorzien, maar draagt het ook bij aan bredere gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen, als het Programmaplan Bergeijk ENERGY, en de nationale ambities.

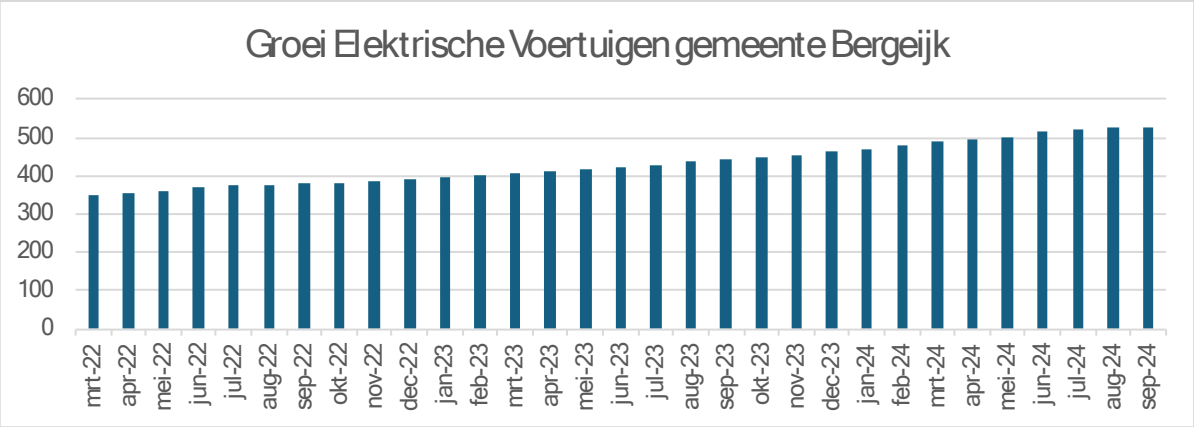
Met de komst van steeds meer elektrische voertuigen neemt de vraag naar laadinfrastructuur sterk toe, en de gemeente speelt hierin een sleutelrol. Door tijdig in te zetten op een betrouwbaar en toekomstbestendig netwerk, kan gemeente Bergeijk zich voorbereiden op de verwachte groei en tegelijkertijd bijdragen aan een duurzaam en stabiel energiesysteem. Dit sluit naadloos aan bij de landelijke prognoses van de NAL, die uitgaan van een enorme toename in de behoefte aan laadpunten, zowel voor particulier als zakelijk gebruik.

Kortom, de uitrol van gemeentelijke laadinfrastructuur is essentieel om de ambities van het Klimaatakkoord te verwezenlijken en om ervoor te zorgen dat elektrisch vervoer in de toekomst voor iedereen toegankelijk en praktisch blijft. Het is een investering in duurzaamheid, in de mobiliteit van morgen, en in een schonere leefomgeving voor iedereen.

2.1 Elektrisch rijden in gemeente Bergeijk vandaag de dag

Het aandeel elektrisch vervoer in Nederland blijft landelijk groeien. In de eerste helft van 2024 bereikte het aantal volledig elektrische voertuigen bijna 491.000, wat ongeveer 5% van het totale aantal voertuigen in het land vertegenwoordigt. In de gemeente Bergeijk ligt het aandeel elektrische voertuigen iets lager, namelijk op 3%. Desondanks volgt de groei van elektrisch vervoer in Bergeijk de landelijke trends. Het totale aantal elektrische voertuigen is de afgelopen jaren met meer dan 30% toegenomen door de stijgende interesse van zowel consumenten als bedrijven.

Ook de infrastructuur voor elektrisch vervoer is verbeterd, met meer dan 600.000 laadpunten verspreid over heel Nederland, waaronder reguliere en snellaadlocaties. In Noord-Brabant is het aantal laadfaciliteiten bovengemiddeld, wat het gebruik van elektrische voertuigen steeds aantrekkelijker maakt.



De afgelopen jaren heeft de gemeente Bergeijk geïnvesteerd in openbare laadvoorzieningen. Tussen 2019 en 2024 is het aantal publieke laadpalen gestegen van 5 naar 18. Momenteel beschikt de gemeente over 35 laadmogelijkheden (2 per laadpaal). Tot nu toe heeft Bergeijk een terughoudend beleid gevoerd ten aanzien van elektrische laadinfrastructuur, gebaseerd op het principe "paal volgt auto."

Er is echter een toenemende vraag naar laadvoorzieningen, mede door de groei van elektrisch vervoer. Daarom is een verdere uitbreiding van de laadinfrastructuur in Bergeijk essentieel. Om te voldoen aan de stijgende vraag en bij te dragen aan de landelijke duurzaamheidsdoelstellingen, moeten we overstappen van een reactief beleid ("paal volgt auto") naar een pro-actiever laadbeleid.

2.2 Provinciale ambities

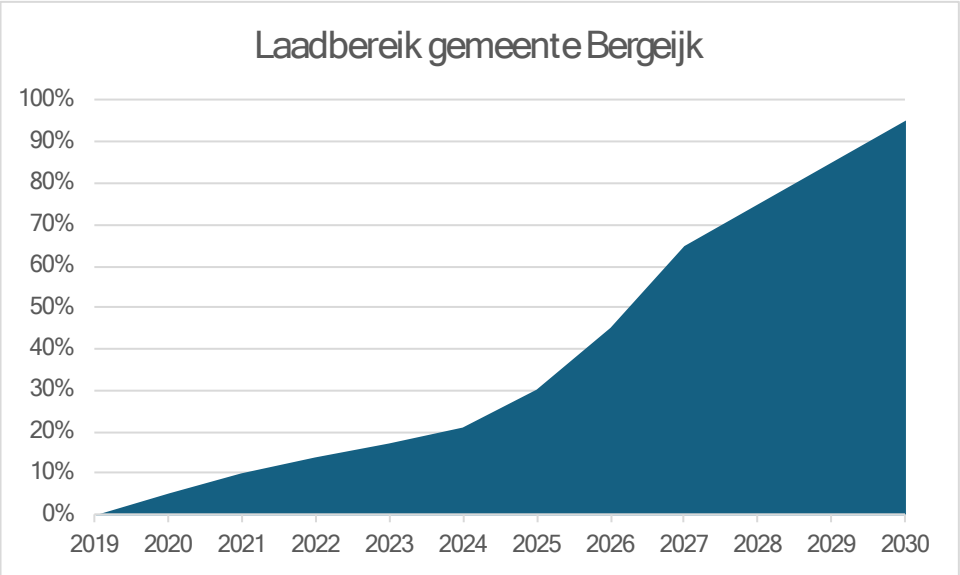
De provincie Noord-Brabant heeft ambitieuze doelen voor de uitbreiding van elektrische laadinfrastructuur. De focus ligt op het proactief plaatsen van laadpalen, waarbij vooruit wordt gekeken naar toekomstige laadbehoeften. Van 2024 tot 2028 zullen in Noord-Brabant en Limburg samen 22.000 nieuwe laadpunten worden gerealiseerd, waardoor het totale aantal publieke laadpunten in deze provincies stijgt naar ongeveer 59.000. Hierbij worden gegevens zoals verkoopcijfers van elektrische voertuigen en demografische trends gebruikt om de laadbehoefte te voorspellen en efficiënt in te vullen.

Noord-Brabant en Limburg hebben gezamenlijk een grote aanbesteding uitgevoerd voor de uitrol van elektrische laadpalen, waaraan ook gemeente Bergeijk deel neemt, met als doel om het aantal laadpunten aanzienlijk uit te breiden. In de meest recente aanbestedingsronde hebben meer dan 60 gemeenten uit Noord-Brabant en Limburg zich aangesloten. Dit grootschalige samenwerkingsverband maakt deel uit van de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL) Zuid, waarbij gemeenten, provincies, netbeheerders, en marktpartijen samenwerken om het laadnetwerk verder te ontwikkelen.

2.3 Visie en Ambitie Bergeijk

Als gemeente willen we bijdragen aan een duurzame en gezonde leefomgeving voor onze inwoners en bezoekers door de groei van elektrisch vervoer te stimuleren en faciliteren. Door over te stappen van een reactief naar een proactief beleid, ondersteunen we de e-rijder beter en leveren we een positieve bijdrage aan de leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid van onze omgeving. Deze proactieve benadering sluit aan bij de ambities van de provincies Noord-Brabant en Limburg, zoals vastgelegd in het RAL Zuid.

Met de proactieve plaatsing van elektrische laadpalen willen we ons laadbereik de komende jaren tot 2030 vergroten. De ambitie van de gemeente is om ervoor te zorgen dat het percentage woningen zonder parkeerplaats op eigen terrein binnen 300 meter toegang heeft tot minimaal één laadpaal (met twee laadpunten). In de periode tot 2027 willen we het laadbereik voor onze inwoners verhogen naar 65%. In de jaren daarna zetten we deze groei voort, met als doel in 2030 95% van de woningen zonder eigen parkeergelegenheid binnen 300 meter van een laadpaal te voorzien.



Met deze proactieve benadering sluiten we aan bij de landelijke en provinciale trends van de toename in het aantal laadpunten. Daarnaast dragen we actief bij aan een duurzamere en gezondere leefomgeving voor onze inwoners en ondersteunen we de duurzaamheidsambities. Naast deze proactieve aanpak blijven we ook het principe "paal volgt auto" hanteren binnen de gemeente. Bij het toewijzen van parkeerplaatsen volgens dit principe kiezen we strategische locaties in

de omgeving van de aanvraag, waarbij we zoveel mogelijk rekening houden met het laadbereik van de gemeente.

Als gemeente staan we open voor de realisatie van snelladers in de openbare ruimte op verzoek van ondernemers binnen het kernwinkelgebied (blauwe zone). Op dit moment werkt de gemeente al mee aan initiatieven om snelladers te realiseren bij de supermarkten op 't Hof en de Elsenhof.

2.4 Uitgangspunten

Met betrekking tot het faciliteren van de groei van elektrische laadinfrastructuur en het uitbreiden van het gemeentelijke laadbereik hanteren we uitgangspunten die de rol van de gemeente beschrijven. Deze uitgangspunten geven richting aan de proactieve uitrol van laadpalen en het toepassen van het principe "paal volgt auto".

2.4.1 Stimulerende en faciliterende rol gemeente

De gemeente speelt bij de uitrol van openbare laadpalen een stimulerende en faciliterende rol, waarbij rekening wordt gehouden met het vergroten van het laadbereik en de vraag naar elektrische laadinfrastructuur.

2.4.2 Publiek toegankelijke laadpalen

Bij de proactieve uitrol van laadpalen kiest de gemeente voor publiek toegankelijke laadpunten in de openbare ruimte, in lijn met het principe "paal volgt auto". Bewoners die op eigen terrein kunnen laden (d.w.z. die een eigen inrit hebben) kunnen hun voertuigen daar opladen. Bewoners zonder eigen inrit kunnen een verzoek indienen volgens het principe "paal volgt auto".

Daarnaast plaatsen wij proactief laadpalen in woonwijken, bij openbare voorzieningen en in dorpscentra om het laadbereik van de gemeente te vergroten. De laadpalen in de openbare ruimte zijn publiek toegankelijk en beschikbaar voor iedereen.

2.4.3 Rol van de markt en samenwerking met provincie

De uitvoering (plaatsing) en het onderhoud van de laadvoorzieningen ligt bij de markt. De gemeente streeft daarbij naar zoveel mogelijk uniformiteit in de uitstraling van de laadvoorzieningen. Wanneer bewoners een aanvraag indienen voor een elektrische laadpaal volgens het principe "paal volgt auto", verwijst de gemeente hen naar de organisatie die verantwoordelijk is voor het beheer van de laadvoorzieningen. Deze organisatie is vervolgens de aanvrager van de laadpaal en draagt ook zorg voor de plaatsing, het beheer en het onderhoud van de laadpaal.

De gemeente Bergeijk neemt deel aan gezamenlijke de uitrol van de provincies Noord-Brabant en Limburg. Hiermee sluit de gemeente aan bij de ambities van RAL Zuid.

2.4.4 Voorkeur voor haaks parkeerplaatsen

Bij de proactieve uitrol en realisatie van laadpalen volgens het principe "paal volgt auto" gaat de voorkeur uit naar haakse parkeerplaatsen die eigendom zijn van de gemeente. Het uitgangspunt is dat één laadpaal twee parkeerplaatsen bedient, zodat er twee laadpunten gerealiseerd worden. Daarnaast moet het aannemelijk zijn dat de locatie door meerdere gebruikers gebruikt kan worden, om te voorkomen dat er een "privé" parkeerplaats ontstaat.

2.4.5 Verlengde particuliere aansluitingen (VPA's)

De gemeente Bergeijk maakt bewust de keuze voor publiek toegankelijke laadvoorzieningen in de openbare ruimte, die door iedereen te gebruiken zijn en niet tot een specifieke particulier behoren. Daarom kiezen we ervoor geen zogenoemde verlengde particuliere aansluitingen (VPA's), zoals losse laadkabels of kabelgoten, toe te staan in onze openbare ruimte.

Daarnaast hebben VPA's diverse nadelen die ervoor zorgen dat dit type laadvoorzieningen niet aanvaardbaar is:

- *Veiligheid:*
  Verlengde particuliere aansluitingen, zoals verlengsnoeren of kabels die vanuit een woning of privéterrein naar een auto op straat lopen, kunnen gevaarlijke situaties veroorzaken. Ze kunnen bijvoorbeeld struikelgevaar opleveren voor voetgangers, vooral in donkere of slecht verlichte gebieden. Bovendien kunnen kabels beschadigd raken door weersomstandigheden, wat risico's zoals kortsluiting of brand met zich meebrengt.

- *Verstoring van de openbare ruimte:*
  VPA's kunnen de openbare ruimte ontsieren en belemmeringen vormen voor andere gebruikers van de straat, zoals voetgangers, kinderwagens, rolstoelgebruikers en fietsers. Dit kan leiden tot onveilige situaties en ongemak voor inwoners die van de openbare ruimte gebruikmaken.

- *Gelijkheid en toegankelijkheid:*
  Het toestaan van VPA's kan leiden tot ongelijkheid, omdat alleen bewoners met eigen voorzieningen of een parkeerplaats dicht bij hun woning hiervan kunnen profiteren. Dit is oneerlijk voor bewoners zonder eigen oprit of parkeerplaats, zoals appartementbewoners. Het openbaar toegankelijk maken van laadpunten bevordert de toegankelijkheid voor alle inwoners. Bij VPA's kan de indruk ontstaan dat openbare parkeerplaatsen worden geclaimd door particulieren die een privéaansluiting naar hun eigen woning gebruiken.

- *Handhaving en juridische complicaties:*
  Als gemeente moeten we ervoor zorgen dat de openbare ruimte veilig en toegankelijk blijft. Het toestaan van VPA's kan handhavingsproblemen opleveren, aangezien er in Nederland geen duidelijke regels zijn over waar en hoe lange verlengkabels mogen worden gebruikt. Daarnaast kunnen juridische kwesties ontstaan over aansprakelijkheid bij ongevallen met VPA's in de openbare ruimte.

- *Duurzaamheid en efficiëntie van infrastructuur:*
  Het gebruik van verlengde particuliere aansluitingen is een inefficiënte manier om laadinfrastructuur te organiseren. De gemeente wil de laadinfrastructuur centraal en efficiënt beheren, zodat iedereen toegang heeft tot laadpunten, zonder afhankelijk te zijn van individuele aansluitingen. Dit helpt ons beter in te spelen op de groeiende vraag naar laadpalen en stimuleert duurzame mobiliteit.

- *Regelgeving en netbeheer:*
  In veel gevallen is het wettelijk niet toegestaan om verlengsnoeren over openbaar terrein te leggen. Daarnaast zijn er netbeheer- en elektriciteitsvoorschriften die niet altijd verenigbaar zijn met particuliere aansluitingen die door de openbare ruimte lopen. Als gemeente willen we ervoor zorgen dat de laadinfrastructuur voldoet aan alle technische en wettelijke eisen.

- *Professionele laadvoorzieningen:*
  De gemeente kiest voor uniformiteit en voor professionele, gecertificeerde laadpalen die aan alle veiligheidseisen voldoen, inclusief bescherming tegen

overbelasting van het elektriciteitsnet. Dergelijke laadpalen zijn publiek toegankelijk, waardoor een breed scala aan bewoners kan profiteren van de elektrische laadinfrastructuur.

2.4.6 Plaatsingsproces

Ten behoeve van de realisatie van een laadpaal op een openbare parkeerplaats moet de parkeerplaats worden onttrokken aan de openbaarheid, zodat deze uitsluitend kan worden bestemd voor het laden van elektrische voertuigen. Hiertoe neemt de gemeente een verkeersbesluit. Tegen een verkeersbesluit kan bezwaar en beroep worden aangetekend.

Bij het proactief plaatsen van laadpalen nemen we als gemeente verzamelverkeersbesluiten, zodat er per plaatsingsronde één besluit genomen hoeft te worden. In het geval van een verzoek op basis van het principe “paal volgt auto” nemen we een afzonderlijk verkeersbesluit. Wanneer dit proces kan worden gecombineerd met een verzamelverkeersbesluit, dan doen we dat. Is dit niet mogelijk, dan nemen we een afzonderlijk verkeersbesluit om de voortgang van het plaatsingsproces te bevorderen en de doorlooptijd zo kort mogelijk te houden.

2.4.7 Communicatie

Naast de gebruikelijke publicatiekanalen voor het beleid omtrent elektrisch laden, worden de te nemen verkeersbesluiten ook gepubliceerd en gecommuniceerd in het gemeentelijk blad "Hoi Bergeijk".

2.5 Laadopgave

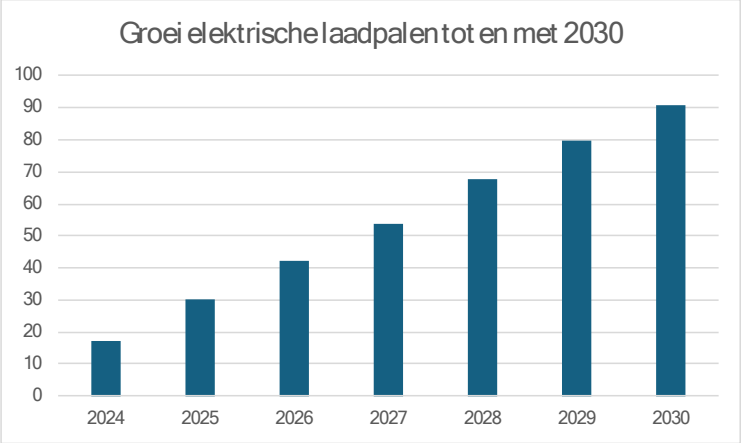
2.5.1 Bestaande laadopgave

De gemeente Bergeijk streeft naar een duurzame en gezonde leefomgeving voor al haar inwoners. Elektrisch vervoer speelt hierbij een cruciale rol. Met de groeiende populariteit van elektrische voertuigen (EV's) is het van belang dat de gemeente een goed toegankelijke laadinfrastructuur aanbiedt. Deze laadinfrastructuur moet niet alleen voldoen aan de behoeften van huidige EV-gebruikers, maar ook anticiperen op de toekomst. De ambitie is om in 2030 te groeien naar een laadbereik van 95%, waarbij 95% van de woningen zonder eigen parkeergelegenheid binnen 300 meter van een laadpaal is voorzien. Dit betekent dat we voor de opgave staan om het aantal laadpalen in de openbare ruimte de komende jaren te laten groeien.

De gemeente hanteert strategische locaties voor de realisatie van laadpalen, zodat het laadbereik optimaal is. Hierbij kijken we naar woningen die geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te laden. Het betreft dus woningen waar niet op eigen terrein kan worden geparkeerd of geladen. Uitgangspunt hierbij is dat parkeren in voortuinen niet is toegestaan.

Raadsbesluit

De gemeente Bergeijk telt momenteel 7.650 woningen binnen de bebouwde kom, exclusief de woningen in het buitengebied. Van deze woningen kunnen 2.301 niet op eigen terrein parkeren. Om een laadbereik van 95% te realiseren, zijn in totaal 91 laadpunten nodig. Dit komt neer op 0,04 laadpunten per woning die niet op eigen terrein kan parkeren.



In de onderstaande afbeeldingen zijn de beoogde laadlocaties per kern opgenomen, rekening houdend met de ambities en uitgangspunten van dit beleid.

41
Nieuwe laders

95%
Percentage woningen voorzien

98% 95% 35% 12% 2% 0%
Percentage woningen toegang tot: 1,2,3 ... laders

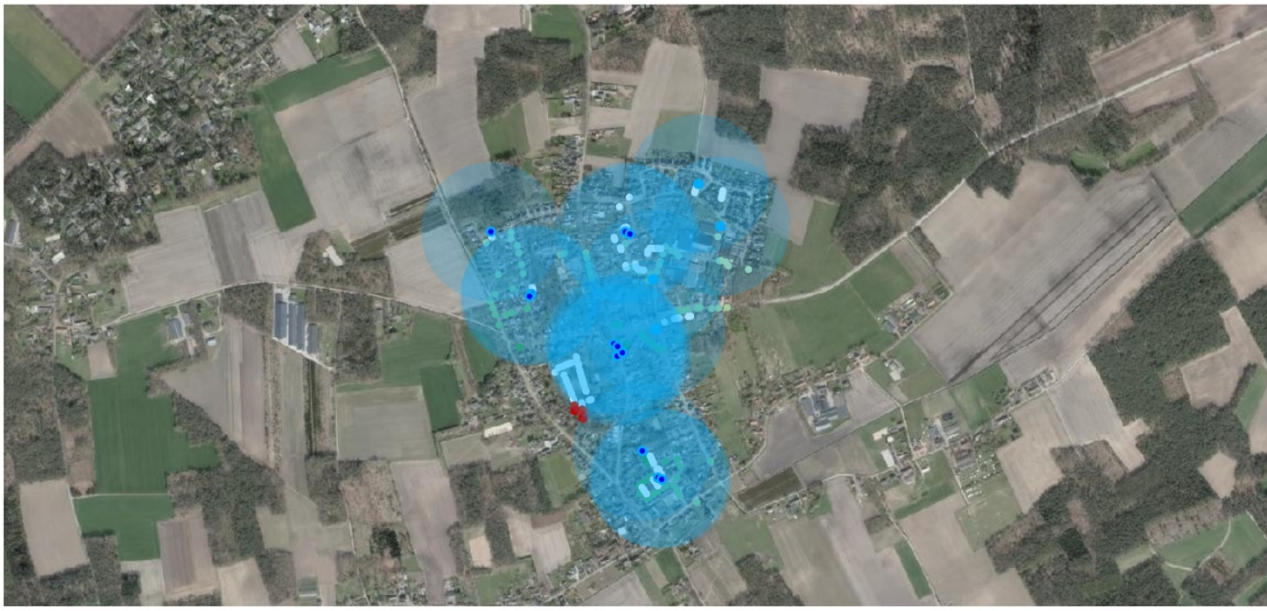
Raadsbesluit

Gemeente Bergeijk

15
Nieuwe laders

95%
Percentage woningen voorzien

100% 95% 62% 17%
Percentage woningen toegang tot: 1,2,3 ... laders



12
Nieuwe laders

95%
Percentage woningen voorzien

100% 95% 77% 42% 3% 2%
Percentage woningen toegang tot: 1,2,3 ... laders

Daarnaast hebben we, naast deze doelstelling, ook de opgave om nieuwbouwontwikkelingen zoals Hooge Berkt 2 en Westerhoven Noord te voorzien van laadvoorzieningen. Voor deze nieuwbouw hanteren we de ambitie dat 95% van de woningen zonder eigen parkeergelegenheid binnen 300 meter van een laadpaal moet liggen. Dit komt bovenop de eerder genoemde uitbreiding van 74 laadvoorzieningen.

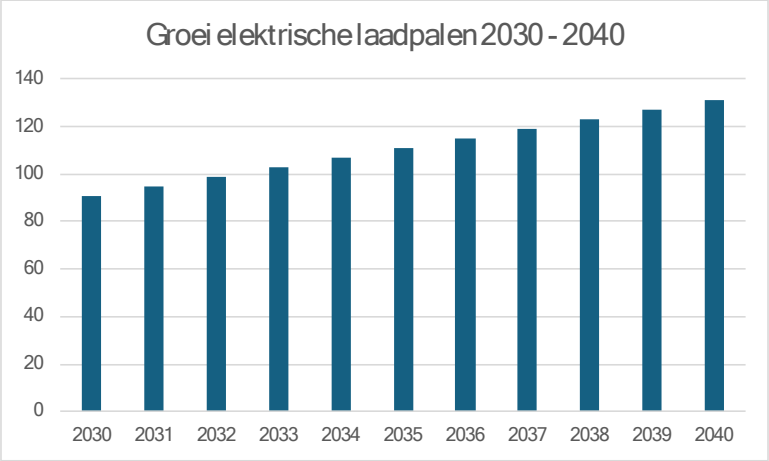
4
Nieuwe laders

97%
Percentage woningen voorzien

97% 97% 32%
Percentage woningen toegang tot: 1,2,3 ... laders

2.5.2 Schaalsprong naar 2024

In de Kempische ontwikkelstrategie wordt uitgegaan van een maximale groei voor de gemeente Bergeijk van 3.000 woningen tot 2040. Deze strategie gaat ervan uit dat het merendeel van de nieuwe woningen bestemd zal zijn voor starters en senioren, en dat een groot deel van de woningen betaalbaar moet zijn. Dit betekent naar verwachting dat een groot aantal van deze woningen niet op eigen terrein kan parkeren. We gaan er voorlopig van uit dat 50% van de te realiseren woningen niet op eigen terrein kan parkeren, wat neerkomt op 1.500 woningen. Rekening houdend met een ratio van 0,04 laadpunten per woning, betekent dit een behoefte van 60 extra laadpunten tot 2040.



2.6 Elektrisch laden op bedrijventerreinen

Elektrisch laden op bedrijventerreinen is op dit moment nog geen actueel thema binnen de gemeente Bergeijk. Bedrijven realiseren hun laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen voornamelijk op eigen terrein, ten behoeve van hun wagenpark en personeel. We merken echter dat elektrisch laden op bedrijventerreinen, met name in relatie tot de netcapaciteit, steeds belangrijker wordt. Als gemeente blijven we de laatste ontwikkelingen op dit gebied nauwlettend volgen.

Wij willen als gemeente het goede voorbeeld geven door laadvoorzieningen te realiseren op onze openbare ruimtes en gemeentelijke eigendommen. We streven naar een goed laadbereik voor onze inwoners en hopen hiermee ook een voorbeeld te zijn voor onze ondernemers.

Daarnaast onderzoeken we de behoefte van het bedrijfsleven aan laadvoorzieningen in de openbare ruimte, bijvoorbeeld op verzamelparkeerplaatsen zoals Waterlaat 7. De gemeente vervult een faciliterende en stimulerende rol bij elektrisch laden op bedrijventerreinen en moedigt bedrijven aan om duurzaamheid actief mee te nemen in de plannen en ontwikkeling van hun bedrijf.

2.7 Elektrisch laden fiets

In 2024 heeft de gemeenteraad van Bergeijk ingestemd met de visie "Fietscultuur Bergeijk". Met deze visie wil de raad de fiets het belangrijkste vervoermiddel maken voor korte en middellange afstanden. "Fietscultuur Bergeijk" is een visie die de gemeente wil delen met alle inwoners en bezoekers. Het gaat verder dan alleen het aanleggen en verbeteren van fietspaden; er wordt ook ingezet op bewustwording en gedragsverandering. Fietsen maakt al deel uit van de cultuur en het DNA van de Bergeijkenaar, maar de gemeente wil dit verder versterken. Het doel is om de fiets niet alleen voor sportieve en recreatieve doeleinden te gebruiken, maar ook voor dagelijkse ritten, zoals naar de winkel of het werk. Dit draagt bij aan een duurzamere, leefbaardere, veiligere en gezondere omgeving.

Dit beleid voor elektrisch laden moet aansluiten bij de "Fietscultuur Bergeijk". We zien de laatste jaren een sterke groei in het gebruik van elektrische fietsen, speed pedelecs en fatbikes. Deze groei maakt de fiets een steeds interessanter alternatief voor de auto. Als gemeente onderzoeken we de mogelijkheden om elektrisch fietsen toegankelijker te maken en meer te faciliteren, onder andere door pilots te starten voor het realiseren en testen van laadvoorzieningen voor elektrische fietsen in de openbare ruimte. Door het testen en realiseren van laadvoorzieningen voor elektrische fietsen willen we het fietsgebruik verder stimuleren.

Bijlage 1: Beleidsregels ontheffing Parkeerschijfzone

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

Artikel 1: Begripsbepaling
Motorvoertuigen: alle gemotoriseerde voertuigen behalve bromfietsen, fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen;

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

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

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

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

Artikel 2: Voorwaarden voor ontheffingsverlening
Voor de parkeerschijfzone centrum Bergeijk kan op een daartoe strekkend verzoek ontheffing worden verleend door het gemeentebestuur van de gemeente Bergeijk. Voorwaarden voor ontheffingverlening:

1. De ontheffing kan uitsluitend worden verleend aan houders of gebruikers van motorvoertuigen met dien verstande dat nadere voorwaarden kunnen worden gesteld aan categorie, gewicht, lengte en breedte van het motorvoertuig waarvoor ontheffing wordt verleend.
2. Een ontheffing wordt uitsluitend verleend indien alle voor de aanvraag van desbetreffende ontheffing benodigde gegevens c.q. bescheiden zijn overlegd en door de aanvrager wordt voldaan aan alle in deze verordening beschreven omstandigheden om voor een ontheffing in aanmerking te komen.
3. De ontheffing wordt pas verleend nadat de aan de ontheffing verbonden legeskosten zoals beschreven in artikel 6, zijn voldaan.
4. De aanvrager staat ingeschreven als bewoner in de gemeentelijke basisadministratie (GBA) op een adres gelegen binnen de parkeerschijfzone centrum Bergeijk.
5. De ontheffing geldt alleen voor de parkeerschijfzone centrum Bergeijk.
6. Er wordt maximaal één ontheffing per adres verleend en er is slechts één kentekenvermelding per ontheffing mogelijk.

7 De ontheffing geldt alleen voor het voertuig waarvan het kenteken op de ontheffing is vermeld.
8 Het kenteken van het voertuig staat op naam van de aanvrager of de aanvrager overlegt een schriftelijke verklaring van de eigenaar van het voertuig of een kopie van het leasecontract.
9 Er is geen eigen parkeergelegenheid behorende bij de woning op het adres van de aanvrager.
10 Voor het adres van de aanvrager is geen gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar.
11 Een verstrekte ontheffing dient ten behoeve van controle met de voorzijde duidelijk zichtbaar achter de voorruit van het geparkeerde motorvoertuig aanwezig te zijn.
12 De ontheffinghouder vrijwaart de gemeente Bergeijk voor alle aanspraken van derden die voortvloeien uit het gebruik van de ontheffing.
13 Bij de aanschaf van een ander voertuig dient een nieuwe ontheffing te worden aangevraagd tegen inlevering van oude ontheffing.
14 Afhankelijk van het aantal aanwezige parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone in het centrum van Bergeijk is de gemeente gerechtigd om aan het aantal te verlenen ontheffingen een maximum te stellen.
15 Een ontheffing biedt geen garantie op een vrije parkeerplaats.

Artikel 3: Gegadigden voor ontheffing
Voor een ontheffing voor de parkeerschijfzone centrum Bergeijk komen in aanmerking:

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

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

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

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

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

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

Artikel 4: Aanvraag ontheffing
Een aanvraag voor een parkeerontheffing moet worden ingediend op een door burgemeester en wethouders vastgesteld (digitaal) formulier.

Artikel 5: Geldigheidsduur
De ontheffing is in principe één (kalender)jaar geldig. De ontheffing verliest haar geldigheid indien:

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

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

Artikel 6: Kosten ontheffing

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

Artikel 7: Intrekking of wijziging van de ontheffing

Het college kan een ontheffing intrekken of wijzigen:

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

Artikel 8: Ontheffingen voor bijzondere situaties

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

Artikel 9: Hardheidsclausule

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

Artikel 10: Bezwaar en beroepsmogelijkheden

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

Deze regeling kan worden aangehaald als ‘Regeling parkeerschijfzone centrum Bergeijk’.

Bijlage 2: Beleidsregels toewijzing gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen

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

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

Bijlage 3: Stappenplan Parkeeroverlast

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

Uitgangspunten

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

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

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

Melding en behandeling

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

- mondeling aan de balie bij het Klantcontactcentrum (KCC)
- per brief
- Meld- en herstellijn
- via het hiervoor bestemde meldingsformulier op de website van de gemeente

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

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

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

Parkeergedrag

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

Bewustwording en zelfredzaamheid

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

Handhaving

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

Parkeerdruk

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

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

Beoordelingssystematiek:

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

4. De parkeerklacht is gegrond wanneer de parkeerdruk binnen het zoekgebied aantoonbaar hoog is. In het centrum wordt een maximale parkeerdruk van 85% geaccepteerd, in woonwijken is een hogere parkeerdruk acceptabel, daar ligt de grens op 95%.

Klachten parkeerdruk oplossen

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

Stap 1 Vaststellen van belangen

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

Stap 2 Kaders en randvoorwaarden vaststellen

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

Stap 3 Burgers laten participeren in het zoeken naar een oplossing

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

Stap 4 Oplossingsrichting uitwerken naar uitvoeringsplan

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

Beslispunten klachten en meldingen

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

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

Bijlage 4: Afmetingen parkeerplaatsen

Om parkeervoorzieningen goed te kunnen gebruiken, dienen deze aan bepaalde maatvoeringen te voldoen. Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen:
1. de parkeerplaats(en)
2. de parkeerweg(en)

Parkeerplaats
In tabel staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 20121.

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

tabel 1: minimale breedte en lengte parkeerplaatsen voor personenauto's

Er wordt geen verschil gemaakt tussen lang parkeren en kort parkeren, omdat parkeerplaatsen vaak gebruikt worden door beide doelgroepen. Uitgangspunt is een zodanige maatvoering (zie tabel en tabel 2) dat te allen tijde parkeercomfort wordt geboden. Gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zowel bij haaks-, als langsparkeren 3,5 meter breed te zijn of 3,0 meter als er een vrije uitstapstrook naast het parkeervak is.

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

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

tabel 2: breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren voor personenauto's

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

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

Bijlage 5: Halen en brengen bij scholen

Inleiding

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

4.1 Rekenmethode

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

4.2 Locatiekeuze

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

4.3 Rekenvoorbeeld

Hier volgt een voorbeeld voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen voor een school met 160 leerlingen. 60 Leerlingen zitten in de groepen 1 t/m 3. Hiervan wordt 30% met de auto gebracht en gehaald. De overige 100 leerlingen zitten in de groepen 4 t/m 8. Hiervan wordt 10% gebracht en gehaald. Ingevuld in de formules van tabel 5 levert dit het volgende:

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

Met andere woorden: er zijn 9 parkeerplaatsen nodig.

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

groepen 1 t/m 3

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5[1] x 0,75[2]

+

groepen 4 t/m 8

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25[1] x 0,85[2]

+

kinderdagverblijf

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25[1] x 0,75[2]

=

het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen

[1] = reductiefactor parkeerduur
- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

[2] = reductiefactor aantal kinderen per auto
- groepen 1 t/m 3 = 0,75
- groepen 4 t/m 8 = 0,85
- kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:
- stedelijkheidsgraad
- stedelijke zone
- de gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:
- groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- kinderdagverblijf: 50 - 80%

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

Bijlage 6: Loopafstanden

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

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

tabel 1: acceptabele loopafstanden

Bijlage 7: Parkeerdruk meten

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

Afbakening gebied.

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

Aantal parkeerplaatsen.

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

Aantal geparkeerde auto's

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

Tijdstippen van meting.

Doordeweekse avond/nacht	23.00-01.00 uur
Doordeweekse ochtend	10.00-12.00 uur
Doordeweekse middag	13.00-15.00 uur
Koopavond	18.00-20.00 uur
Zaterdagmiddag	13.00-15.00 uur

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

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

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

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

Zoals besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van Bergeijk van 20 februari 2025.

De gemeenteraad,

Y. van Bakel Raadsgriffier	A. Callewaert – de Groot Voorzitter