

Parkeerbeleidsplan

Gemeente Eersel

Colofon

Titel:	Parkeerbeleidsplan Eersel
Auteur(s):	Okke Feekes en Bram Louwers
Opdrachtgever:	Gemeente Eersel
Projectnaam:	Parkeerbeleidsplan Eersel
Projectnummer:	1280
Datum:	23 januari 2014
Status:	Definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Postbus 1845 5602 CA EINDHOVEN T 0499 – 33 10 20 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor goed

Inhoudsopgave

	pagina
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Uitgangspunten	5
1.3 Leeswijzer	5
2 Huidige situatie	6
2.1 Parkeersituatie op straat	6
2.2 Input klankbordgroep en sleutelpersonen	7
2.3 Input voor parkeerbeleidsplan	7
2.4 Blauwe zone Eersel	7
2.5 Beslispunten huidige situatie	8
3 Parkeernormen ontwikkelingen	9
3.1 Stedelijkheid	9
3.2 Gebieden	9
3.3 Normen	11
3.4 Ontheffing van de norm	12
3.5 Bijzondere gebieden	13
3.6 Parkeerfonds	14
3.7 Beslispunten parkeernormen ontwikkelingen	15
4 Klachten en meldingen	16
4.1 Beleidsmatig uitgangspunt	16
4.2 Beoordelingssystematiek	16
4.3 Parkeerklachten oplossen	18
4.4 Beslispunten klachten en meldingen	19

5	Doelgroepenparkeren	20
5.1	Gehandicaptenparkeren en parkeerplaatsen	20
5.2	Vrachtwagens	21
5.3	Taxi's, trouw- en rouwauto's	21
5.4	Artsen/verloskundigen	22
5.5	Bussen (recreatief/toerisme)	22
5.6	Elektrische voertuigen (oplaadpalen/-plaatsen)	22
5.7	Beslispunten doelgroepenparkeren	23
6	Flankerend beleid	24
6.1	Handhaving	24
6.2	Parkeerroute/parkeerverwijssysteem	25
6.3	Vervoermanagement	25
6.4	Evaluatie parkeerbeleid	25
6.5	Beslispunten flankerend beleid	25

Bijlagen

- Bijlage 1: Overzicht klankbordgroep en sleutelpersonen
- Bijlage 2: Input klankbordgroep en klachten en meldingen
- Bijlage 3: Rekenmethode parkeerbalans
- Bijlage 4: Parkeernormen voorzieningen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het vakgebied verkeer en vervoer kent een groot aantal facetten en thema's. Voor de benadering van het thema verkeersveiligheid heeft de gemeente een 'Verkeersveiligheidsplan' (VVP). Parkeernormen en handvatten voor de beantwoording van vragen over parkeren worden 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

1.2 Uitgangspunten

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

- Er worden geen aanvullende onderzoeken op straat uitgevoerd.
- Er wordt alleen uitgegaan van bij de gemeente Eersel bekende klachten en vragen van belanghebbenden en/of bewoners.
- Communicatie vindt plaats via de dorpsraden en belangengroepen en -verenigingen.
- Er wordt zoveel mogelijk een koppeling gemaakt met andere beleidsvelden, bijvoorbeeld het groenbeleid.
- Fietsparkeren maakt geen onderdeel uit van het parkeerbeleidsplan, omdat hier nu geen behoefte aan is.
- Er wordt aangesloten op het in 2012 vastgestelde verkeersveiligheidsplan.
- 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.

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 parkeerduurbepanking in de vorm van een blauwe zone. Deze is van kracht van 8.00 uur tot 20.00 uur. De maximale parkeertijd bedraagt 2 uur. De blauwe zone geldt van maandag t/m 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 geen beperking ingesteld voor het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kommen van de kernen. Dit gebeurt ook, waarbij omwonenden aangeven dat als overlast te ervaren.

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) parkeerverlast 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. Traditioneel is de omgeving van de school chaotisch bij het brengen en halen van kinderen. Dit zijn vier momenten van de dag. Mede vanwege de verkeersveiligheid van de kinderen is het belangrijk dat hier aandacht voor is.

2.2 Input klankbordgroep en sleutelpersonen

In de inventarisatiefase is de beleving van de huidige situatie inzichtelijk gemaakt. De dorpsraden van de kernen, belanghebbendenorganisaties (bedrijfsleven) en ambtenaren van de gemeente hebben input geleverd in de inventarisatie. In bijlage 1 zijn de partijen die input hebben gegeven aan het parkeerbeleidsplan weergegeven.

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

2.3 Input voor parkeerbeleidsplan

De ontvangen input voor het parkeerbeleidsplan is opgenomen in bijlage 2, samengevat:

- Handhaving is belangrijk om het gewenste parkeergedrag af te dwingen. Dit geldt met name voor het functioneren van de blauwe zone en het vrachtwagenparkeren op de bedrijventerreinen.
- Specifieke voorzieningen hebben piekdruktes in het parkeren. In sommige gevallen leidt dit tot overlast.
- In de kernen komen parkeerproblemen beperkt voor. In oudere wijken is de parkeerdruk wel hoog en men realiseert zich dat oplossingen lastig zijn.

Dit parkeerbeleidsplan bevat een beoordelingskader en geeft instrumenten voor het omgaan met specifieke parkeervraagstukken. Het geeft dus geen oplossingsmaatregel voor een concreet probleem, zoals benoemd in bijlage 2. Afhankelijk van de aard van de klacht worden/zijn deze behandeld en/of opgelost.

2.4 Blauwe zone Eersel

De blauwe zone in het centrum van Eersel blijft gehandhaafd. Deze beperkt de parkeerduur tot maximaal 2 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. Er zijn een aantal opmerkingen op de blauwe zone:

- De blauwe lijnen zijn bij regen en/of donker niet goed zichtbaar.
- Er gaan geluiden op om de uitzondering van de Markt gelijk te trekken met de rest van de blauwe zone. Dat betekent dat deze voor de zondag opgeheven zou moeten worden.

- De eindtijd van de blauwe zone kan teruggebracht worden van 20.00 naar 18.00 uur.
- De vakken en aanduidingen waar wel en niet geparkeerd mag worden zijn niet voor iedereen duidelijk.

In 2014 zal een evaluatie van de blauwe zone worden uitgevoerd. Dan kunnen de wensen en bevindingen van de gebruikers en de (horeca) ondernemers worden gepeild en wordt inzichtelijk gemaakt of de blauwe zone goed wordt nageleefd

2.5 Beslispunten huidige situatie

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

Te handhaven beleid

- De gemeente handhaaft de parkeerverboden (inzet BOA). De mate waarin de BOA kan worden ingezet, is bepaald in het 'Uitvoeringsprogramma Handhaving¹' van de gemeente.
- De blauwe zone blijft gehandhaafd.

Nieuw beleid

- In 2014 vindt een evaluatie van de blauwe zone plaats.

¹ In het 'Uitvoeringsprogramma Handhaving' is de inzet en urenverdeling van de BOA geregeld voor de verschillende handhavingsaspecten. Wanneer in dit document verwezen wordt naar de inzet van de BOA is het 'Uitvoeringsprogramma Handhaving' basis voor de ureninzet.

3 Parkeernormen ontwikkelingen

Om te toetsen of bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zijn parkeernormen nodig. In dit hoofdstuk zijn deze opgenomen. De parkeernormen gelden niet voor de bestaande omgeving.

Landelijke richtlijn CROW

De parkeernormen zijn afgeleid uit de landelijke richtlijn van het CROW: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', publicatie 317 uit oktober 2012.

3.1 Stedelijkheid

Het autobezit en beschikbaarheid van alternatieve vervoerwijzen zijn van invloed op de parkeerbehoefte en zijn afhankelijk van de grootte van de plaats. Dit is vastgelegd in de stedelijkheidsgraad. Deze kent de indeling, zoals weergegeven in tabel 1 (bron: CROW publicatie 317).

Klasse		Omgevingsadressendichtheid (adressen per km ²)
1	Zeer sterk stedelijk	> 2.500
2	Sterk Stedelijk	1.500 – 2.500
3	Matig stedelijk	1.000 – 1.500
4	Weinig stedelijk	500 – 1.000
5	Niet stedelijk	< 500

tabel 1: klasse-indeling stedelijkheidsgraad

De gemeente Eersel valt in stedelijkheidsklasse 4, weinig stedelijk.

3.2 Gebieden

Deelgebieden binnen de gemeente

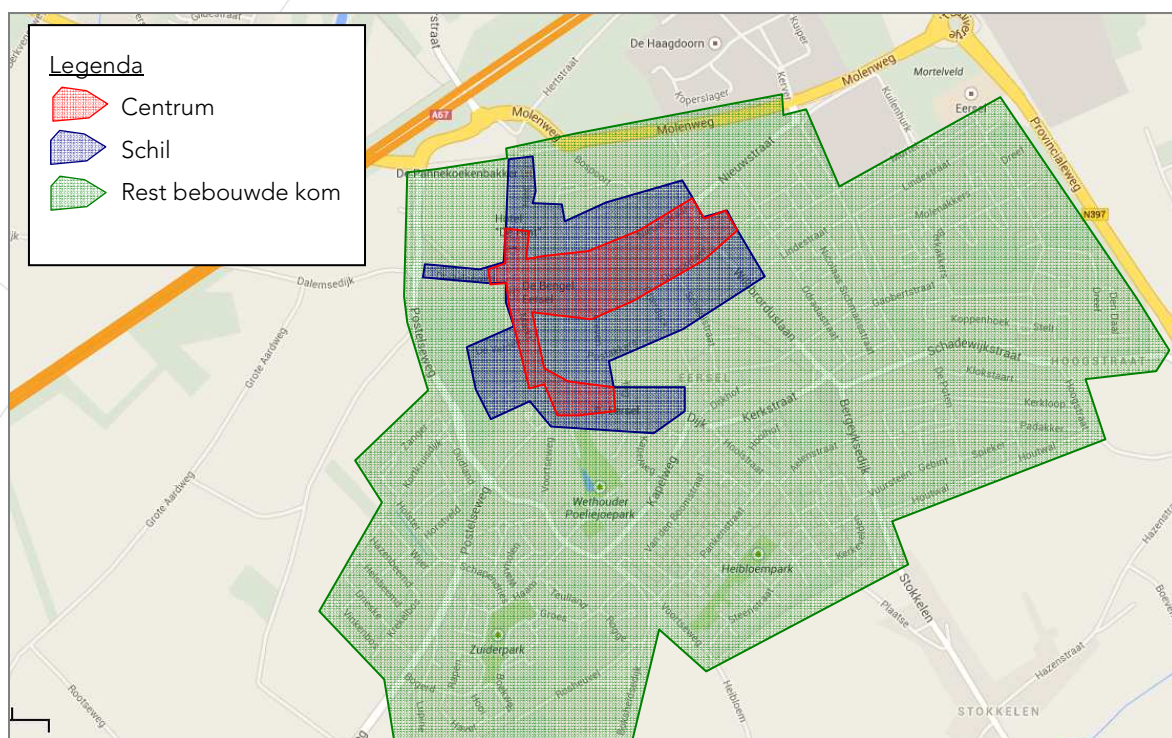
Afhankelijk van het deelgebied van de gemeente is de parkeernorm hoger of lager. Het CROW onderscheidt in publicatie 317 de volgende gebieden:

- centrum
- schil centrum
- rest bebouwde kom
- buitengebied

Onderstaand zijn de deelgebieden in de kernen van Eersel weergegeven. Alles buiten de kernen valt onder buitengebied, met uitzondering van de bedrijventerreinen en de recreatiegebieden. Hiervoor is apart beleid geformuleerd, vanwege de specifieke parkeervraag.

Eersel

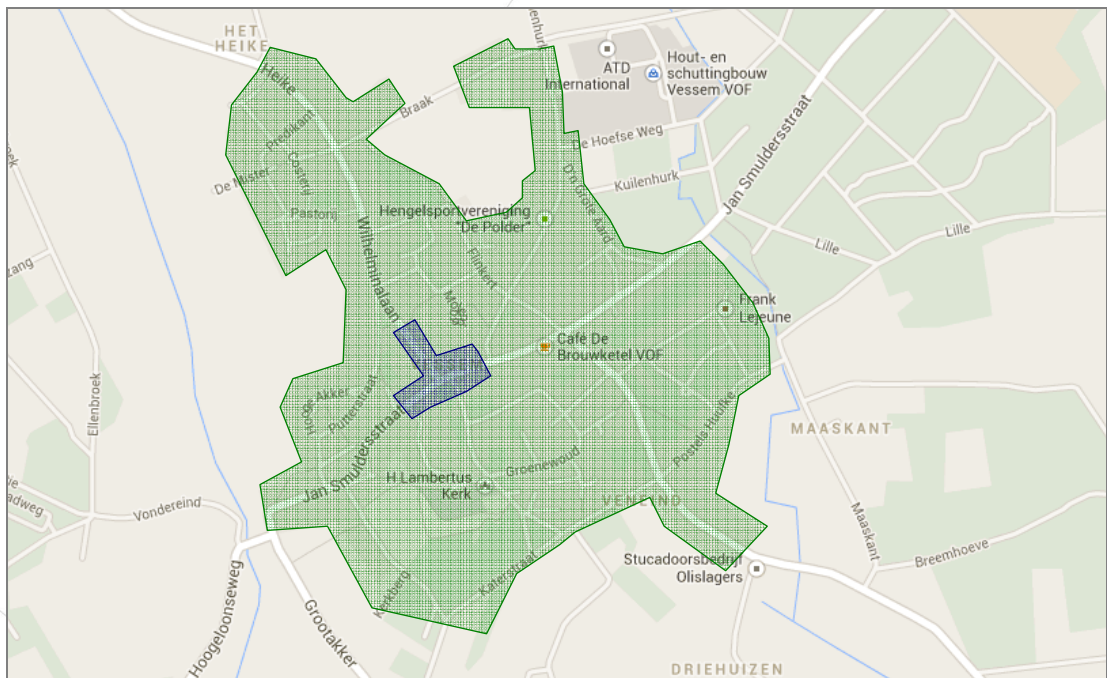
In Eersel is een gebied 'centrum' en 'schil' benoemd, omdat hier sprake is van centrumfuncties. De gebieden zijn weergegeven in figuur 1.



figuur 1: gebiedsindeling parkeernormen Eersel

Vessem

In de kern van Vessem zijn verschillende functies aanwezig. Er is niet echt sprake van centrumvoorzieningen, maar wel sprake van een andere parkeersituatie. Daarom is voor het centrumdeel van Vessem dit gebied aangewezen als 'schil'.



figuur 2: gebiedsindeling parkeernormen Vessel

Duizel, Kneysel, Steensel en Wintelre

In de resterende kernen is er alleen sprake van gespreide functies. Het heeft geen meerwaarde hier onderscheid in de parkeernormen aan te brengen. Het autobezit in de gehele kern is vergelijkbaar. Voor deze vier kernen wordt daarom uitgegaan van de parkeernorm 'rest bebouwde kom'.

3.3 Normen

Er wordt in de landelijke richtlijnen gewerkt met een bandbreedte, die biedt ruimte voor maatwerk aan de betreffende ontwikkeling. Eersel kiest ervoor om voor voorzieningen deze bandbreedte ook aan te houden en niet een vast getal voor de verschillende functies vast te leggen.

Voor de verschillende woningentypen wordt wel gewerkt met een vaste parkeernorm. Deze vallen binnen de bandbreedte van de landelijke CROW-richtlijn. De gemeentelijke parkeernormen voor woningen zijn opgenomen in tabel 2. Als bijvoorbeeld in het gebied "rest bebouwde kom" plannen zijn voor de realisatie voor 4 vrijstaande koopwoningen, dan zijn daar $4 \times 2,5 = 10$ parkeerplaatsen voor nodig. Bij dit aantal zit al het bezoekersaandeel van $0,3 \times 4 = 1,2$ parkeerplaatsen. Deze 10 parkeerplaatsen kunnen voor een deel ook op eigen terrein liggen. Bijvoorbeeld een garage met enkele oprijt geldt dan als 1 parkeerplaats.

In bijlage 3 is de rekenwijze om te komen tot een parkeerbalans opgenomen. De normen voor voorzieningen zijn opgenomen in bijlage 4. Het aandeel bezoekers bij de betreffende voorziening is in de tabellen opgenomen.

Reken aantallen

Particuliere opritten of garages zijn ooit bedoeld als parkeergelegenheid, maar vaak niet als zodanig in gebruik. Niet iedere oprit wordt daarom als parkeerplaats meegerekend. En bij meerdere voorzieningen in de directe omgeving van elkaar is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Iedere voorziening heeft immers een bepaalde parkeervraag op een specifiek moment. Om de parkeerbehoefte te kunnen berekenen wordt er gewerkt met een aantal reken aantallen. Het CROW geeft hiervoor richtlijnen. Deze zijn opgenomen bij de parkeerbalans in bijlage 3.

Parkeernormen in- en uitbreidingslocaties (weinig stedelijk)

Woning	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers ²
Koop, vrijstaand	2,0	2,3	2,5	2,6	0,3 pp per woning
Koop, twee-onder-een-kap	1,9	2,2	2,4	2,4	
Koop, tussen/hoek	1,7	2,0	2,2	2,2	
Koop, etage, goedkoop	1,5	1,6	1,8	1,8	
Koop, etage, midden	1,6	1,9	2,1	2,1	
Koop, etage, duur	1,8	2,1	2,3	2,3	
Huur, etage, midden/goedkoop	1,3	1,4	1,6	1,6	
Huur, etage, duur	1,6	1,9	2,1	2,1	
Huurhuis, sociale huur	1,5	1,6	1,8	1,8	
Huur, vrije sector	1,7	2,0	2,2	2,2	
Aanleunwoning, serviceflat	1,1	1,1	1,2	1,2	

tabel 2: Parkeernormen woningen

3.4 Ontheffing van de norm

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn gebaseerd op de op dit moment bekende feiten. Er kunnen zich omstandigheden voordoen die aanleiding zijn om van de normen in deze nota af te wijken. Een goede motivering daarbij is essentieel.

² Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

In artikel 4:84 van de Algemene Wet Bestuursrecht is geregeld dat gehandeld wordt conform een vastgestelde beleidsregel tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken. Dit principe is ook van toepassing op deze nota en geeft het College van Burgemeester en Wethouders ruimte om in gevallen maatwerk te kunnen leveren.

3.5 Bijzondere gebieden

Er zijn vier typen bijzondere gebieden onderscheiden; recreatievoorzieningen, sportvoorzieningen, de bedrijventerreinen en de scholen. Hiervoor worden de normen van het CROW als vertrekpunt gehanteerd. De bandbreedtes zijn echter groot, vanwege de diversiteit en de mogelijkheid om maatwerk te leveren. De normen gelden derhalve als indicatie. Lokale problemen moeten lokaal worden opgelost, maatwerk is noodzakelijk. Overigens accepteert de gemeente het risico dat op piekmomenten enige overlast kan worden ervaren.

Recreatievoorzieningen

Binnen de gemeente zijn een aantal recreatievoorzieningen gelegen. Hier heerst op piekmomenten een flinke parkeerdruk. Parkeren door bezoekers leidt af en toe tot overlast in de omgeving. De gemeente stimuleert recreatie en toerisme en is bereid medewerking te verlenen aan (tijdelijke) uitbreiding van de bestaande parkeercapaciteit. Uitgangspunt is dat dit in overleg gebeurt en dat de hinder voor omwonenden wordt beperkt, zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie.

Piekdruktes in het parkeren komen bij alle recreatiegebieden voor. De daadwerkelijke overlast en de beleving daarvan zijn vaak verschillend. Acceptatie is vaak hoger, maar dat doet niets af aan het feit dat de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten juist van belang zijn op de piekmomenten.

Sportvelden

Hiervoor geldt hetzelfde als voor de recreatievoorzieningen. De parkeernormen van het CROW zijn vertrekpunt en op basis van daadwerkelijk parkeergedrag wordt hierop geanticipeerd. Ook bij de sportvelden geldt dat piekdruktes voor kunnen komen en deze geaccepteerd worden als deze in aantal en omvang beperkt blijven.

Bedrijventerreinen

Op de bedrijventerreinen dient het parkeren in principe op particulier terrein opgelost te worden. Dat geldt voor vrachtwagens en voor personenauto's (personeel en bezoekers). Daar waar openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kunnen deze gebruikt worden. De overige parkeerbehoefte dient het betreffende bedrijf op eigen terrein op te lossen. Dit geldt ook als het bedrijf wil uitbreiden. De bebouwde oppervlakte van de kavel wordt dan groter, wat ten koste kan gaan van de parkeercapaciteit. De gemeente blijft echter bewaken dat parkeren op straat niet leidt tot overlast en verkeersonveiligheid. Handhaving is een instrument dat kan worden ingezet om parkeren op eigen terrein te controleren en af te dwingen.

Bij een aanvraag voor een verbouwing of uitbreiding dient aanvrager aan te tonen dat in de parkeerbehoefte wordt voorzien. Dit geldt ook als de verbouwing of uitbreiding betekent dat de parkeervraag toeneemt. De gemeente toetst dit aan de normen van bijlage 4.

Scholen

Rondom (basis-)scholen is door brengen en halen van kinderen vaak sprake van een grote parkeervraag. De vraag speelt een aantal keren per dag en is van korte duur. De gemeente zet in het VWP in op zo min mogelijk autogebruik voor halen en brengen. Echter, er dient wel te worden voorzien in parkeerplaatsen om de verkeersveiligheid te kunnen garanderen en halen en brengen mogelijk te maken (ook met de auto). Bij de scholen faciliteert de gemeente een kiss & ride strook, op initiatief van de scholen. De parkeerbehoefte wordt afgestemd op de parkeernorm, met als uitgangspunt dat dubbelgebruik met bewonersparkeren plaats vindt.

3.6 Parkeerfonds

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

Wat houdt een parkeerfonds in?

Wanneer een bouwinitiatief niet kan voorzien in voldoende parkeergelegenheid kan het College van Burgemeester en Wethouders op dit punt ontheffing te 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 parkeerfonds te storten. De gemeente kan met die afkoop som parkeerplaatsen realiseren. Dit dient de gemeente binnen 10 jaar te realiseren.

De voor- en nadelen van een parkeerfonds zijn in tabel 3 opgesomd.

Voordelen	Nadelen
Ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt, ook als niet aan de parkeernorm kan worden voldaan.	De noodzaak van het aantal parkeerplaatsen moet worden aangetoond. Bij de vraag een bijdrage te storten in een parkeerfonds wordt de bewijslast 'omgedraaid'.
De gemeente krijgt middelen beschikbaar om een parkeertekort aan te pakken.	Er moet worden aangetoond dat andere mogelijkheden niet toereikend zijn.
	De gemeente is verplicht afgekochte parkeerplaatsen te realiseren (binnen 10 jaar)
	De afgekochte parkeerplaatsen dienen binnen een acceptabele afstand ten opzichte van de ontwikkeling gerealiseerd te worden.

tabel 3: voor- en nadelen parkeerfonds

Parkeerfonds niet in Eersel

De nadelen zijn groter dan de voordelen. Daar komt bij dat de ruimte in Eersel beperkt is, zodat compensatie alleen mogelijk is door gebouwde parkeervoorzieningen (garage of ondergronds). Dit brengt erg kostbare verplichtingen met zich mee. Indien binnen 10 jaar geen parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd bestaat het risico dat de afgekochte parkeerplaatsen moeten worden terugbetaald. Conclusie is dat de meerwaarde van een parkeerfonds beperkt is en verplichtingen met zich mee brengt. Er wordt daarom voorgesteld geen parkeerfonds in te stellen.

3.7 Beslispunten parkeernormen ontwikkelingen

Ten aanzien van de parkeernormen voor ontwikkelingen zijn in dit hoofdstuk de volgende beslispunten geformuleerd:

Te handhaven beleid

- De gemeente kiest ervoor geen parkeerfonds in te stellen.

Nieuw beleid

- Gemeente Eersel valt in stedelijkheidsklasse 4; weinig stedelijk.
- De parkeernormen zijn van toepassing in verschillende typen gebieden (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied). Deze gebieden zijn geografisch gedefinieerd.
- Er zijn op basis van de landelijke richtlijnen normen vastgesteld. Voor voorzieningen wordt de landelijke bandbreedte aangehouden. Voor wonen zijn de normen vastgesteld (in tabel 2).
- Voor gebieden met een specifieke parkeervraag zijn de landelijke richtlijnen een handvat, maar worden problemen lokaal opgelost. Hierbij wordt het risico geaccepteerd, dat er enige overlast is op piekmomenten

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 die 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 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 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. De volgende metingen worden uitgevoerd om de parkeerdruk te bepalen:
 - a. werkdag, voor 7.00 uur
 - b. ochtend werkdag, tussen 9.30 en 11.30 uur
 - c. lunch werkdag, tussen 12.00 en 13.30 uur
 - d. middag werkdag, tussen 14.00 en 16.00 uur
 - e. avond werkdag, tussen 19.00 en 21.30 uur
 - f. avond werkdag, na 22.00 uur
 - g. koopavond, tussen 18.30 en 20.00 uur
 - h. zaterdag, tussen 14.00 en 16.00 uurDe metingen op de werkdagen worden bij voorkeur over meerdere dagen gespreid om pieken of calamiteiten uit te sluiten. Uitgangspunt is dat het moment waarop de klacht zich voordoet wordt meegenomen in het veldwerkonderzoek.
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 er op 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 de oplossing uitgewerkt in een uitvoeringsplan. Het uitvoeringsplan kan vervolgens zoveel mogelijk worden ingepland met de bestaande werkzaamheden of als keuze worden voorgelegd aan de raad.

Afwijkingsmogelijkheid bestemmingsplan

In het bestemmingsplan 'Kom Eersel, eerste herziening', is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om parkeerplaatsen te kunnen aanleggen in het groen. Dit instrument kan worden ingezet om in meer parkeerplaatsen te kunnen voorzien, als er daadwerkelijk sprake is van een hoge parkeerdruk en er is draagvlak van de omwonenden om groen op te heffen voor parkeren.

4.4 Beslispunten klachten en meldingen

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

Te handhaven beleid

- 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').

Nieuw beleid

- 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 gezamenlijk belang wordt afgestemd.

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 (meer dan 85%)
- er kan niet binnen een afstand van 100 meter geparkeerd worden

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

Het parkeren van grote voertuigen op plekken in de gemeente waar dit niet gewenst is, is geregeld in artikelen 5.8 en 5.9 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). In de betreffende artikelen wordt verwezen naar plaatsen waar het parkeren op openbaar gebied niet wordt toegestaan. Momenteel heeft de gemeente nog geen plekken aangewezen waar het parkeren van grote voertuigen niet wenselijk is. Met een apart besluit wordt geregeld dat dit binnen de bebouwde kommen, niet zijnde de bedrijventerreinen Meerheide en De Haagdoorn, van kracht wordt.

Met de vaststelling van dit Parkeerbeleidsplan en nog te nemen besluit, mag niet meer binnen de bebouwde kommen van de gemeente Eersel geparkeerd worden van 18.00 – 8.00 uur. Deze tijdsaanduiding is reeds opgenomen in de APV. Om dit duidelijk te maken, worden de ondernemers hierover geïnformeerd en wordt de nodige bebording bij de bebouwde komgrenzen geplaatst.

De gemeente biedt geen alternatief

De gemeente wijst geen parkeerplaatsen aan waar grote voertuigen dan wel moeten parkeren. De ondernemers uit Eersel kunnen op eigen terrein parkeren. Daarnaast is er op het Kempisch Bedrijvenpark (KBP) ruimte om vrachtwagens gratis te parkeren.

5.3 Taxi's, trouw- en rouwauto's

Tijdens gebeurtenissen of op bepaalde momenten komen deze specifieke doelgroepen voor.

Taxi's

Het gebruik van taxi's is vooral iets dat speelt tijdens de weekendavonden in het centrum van Eersel. In de rest van de week komt taxigebruk niet structureel voor. Bij zorgclusters wordt ook meer gebruik gemaakt van taxi's. Dit is echter gespreid over de dag en week. Er worden daarom geen taxiplaatsen gereserveerd.

Trouw- en rouwauto's

Tijdens bruiloften en uitvaarten is er sprake van een piek in de parkeervraag. Het aantal momenten dat de vraag het aanbod echt overstijgt is beperkt. Dit vraagt niet om aparte regelingen te treffen rondom huwelijken en uitvaarten.

5.4 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 er is aantoonbaar sprake van een hoge parkeerdruk (meer dan 85%), waardoor niet bij de praktijk geparkeerd kan worden (te onderbouwen met tellingen)

5.5 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.

5.6 Elektrische voertuigen (oplaadpalen/-plaatsen)

De gemeente Eersel vindt het gebruik van elektrische voertuigen een goede ontwikkeling en faciliteert daarom laadpunten voor elektrische auto's. Echter, een elektrische auto mag niet betekenen dat iemand een gereserveerde parkeerplaats krijgt in gebieden met een structureel hoge parkeerdruk (meer dan 85%). Ook in de blauwe zone worden hiervoor geen gereserveerde parkeerplaatsen aangewezen. Op de overige plekken is de gemeente bereid medewerking te verlenen aan de realisatie van laadpalen voor elektrische auto's. Deze plaatsen zijn dan exclusief voor elektrische voertuigen en niet bedoeld voor andere voertuigen.

5.7 Beslispunten doelgroepenparkeren

Doelgroepenparkeren heeft tot de volgende beslispunten geleid:

Te handhaven beleid

- Er worden geen plekken gereserveerd voor taxi's en of trouw- en rouwauto's.

Nieuw beleid

- Alleen bestuurders komen in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats, als er geen parkeergelegenheid op eigen terrein is, de parkeerdruk hoog (meer dan 85%) en men kan niet binnen een afstand van 100 meter van de woning parkeren.
- In de openbare ruimte wordt conform de landelijke richtlijnen in algemene invalidenparkeerplaatsen voorzien. Dit zijn er 1 per 50.
- Grote voertuigen parkeren op openbaar gebied niet meer 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, behalve in de blauwe zone en in gebieden met een structureel hoge parkeerdruk (meer dan 85%).
- De parkeerplaats bij een laadpunt wordt zodanig aangelegd dat deze exclusief is voor elektrische voertuigen.

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 buitengewoon opsporingsambtenaar (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 constatering 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 vrij gemaakt moet worden voor de brandweer of evenementen kunnen niet doorgaan, omdat auto's niet tijdig zijn verwijderd. Echter, een wegsleepregeling moet worden op- en vastgesteld. Hierbij moet de politie betrokken worden, voor het feitelijk wegslepen van auto's (mandaatregeling) en is een contract met een sleep- of takelbedrijf noodzakelijk. Daarnaast moet een plaats worden aangewezen waarnaar de weggesleepte auto's verplaatst moeten worden. Dit betekent een aanzienlijke administratieve last, voor een zeer klein aantal incidenten op jaarbasis. Daarom wordt voorgesteld geen wegsleepregeling in te stellen.

6.2 Parkeerroute/parkeerverwijssysteem

De omvang van het bezoekersparkeren door lokaal onbekenden, in de kernen van de gemeente Eersel, is beperkt. Op de kern Eersel na zijn de kernen van beperkte omvang. Er wordt daar direct bij de bestemmingen geparkeerd. In de kern Eersel is een blauwe zone ingesteld en worden langparkeerders geacht op terreinen buiten het centrum te parkeren. Daarvoor heeft een parkeerverwijssysteem of parkeerrouteborden meerwaarde.

De omvang van het centrum van Eersel en de blauwe zone is beperkt. Parkeerlocaties zijn bewegwijzerd. Indien door gebruikers van de parkeerterreinen wordt aangegeven dat de bewegwijzering onjuist is of niet begrepen wordt, zal de gemeente onderzoeken of verbeteringen mogelijk zijn.

6.3 Vervoermanagement

Voor bedrijventerreinen geldt het uitgangspunt dat geparkeerd wordt op eigen terrein. Indien een ondernemer meent dat de parkeernorm niet van toepassing is op zijn situatie, dan kan de gemeente een 'escape' bieden in de vorm van een mobiliteitsmanagementplan. Hierin staat bijvoorbeeld wat de modal split (vervoerswijzekeuze) is van de werknemers en bezoekers van het bedrijf, wat de groeiverwachtingen zijn en hoe hier mee wordt omgegaan. In het mobiliteitsmanagementplan moet worden aangetoond dat minder parkeerplaatsen voldoen door de inzet van alternatieven om het autogebruik terug te dringen. Dan kan van de parkeernorm worden afgeweken.

6.4 Evaluatie parkeerbeleid

Het parkeerbeleid is met het vaststellen van dit Parkeerbeleidsplan van kracht. Na vijf jaar wordt de werking ervan geëvalueerd, om te bepalen of zaken bijgeteld, aangevuld of verwijderd moeten worden. Om dit mogelijk te maken wordt voor de voorjaarsnota 2019 een budget van € 7.500,- voorgesteld.

6.5 Beslispunten flankerend beleid

De volgende flankerende beslispunten zijn geformuleerd:

Te handhaven beleid

- De BOA wordt ingezet voor handhaving van foutief parkeren, als dit structureel voor komt (binnen de reeds beschikbare uren van het 'Uitvoeringsprogramma Handhaving').
- Geen wegsleepregeling in te stellen.
- Indien er aanleiding voor is wordt de parkeerverwijzing verbeterd.

Nieuw beleid

- Van parkeernormen kan worden afgeweken als is aangetoond dat er met vervoermanagement een lagere parkeerbehoefte is.
- In de voorjaarsnota wordt voorgesteld het parkeerbeleidsplan na vijf jaar (2019) te evalueren en indien nodig bij te stellen.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Overzicht klankbordgroep en sleutelpersonen

Bijlage 2: Input klankbordgroep en klachten en meldingen

Bijlage 3: Rekenmethode parkeerbalans

Bijlage 4: Parkeernormen voorzieningen

Bijlage 1

Overzicht klankbordgroep en sleutelpersonen

Klankbordgroep

De volgende actoren zijn voor de klankbordgroep uitgenodigd en hebben input gegeven:

- Stichting Dorpsraad Vessem
- Leefbaarheidsgroep Eersel
- Winkeliersvereniging 'De Aktieve Ondernemer' Eersel
- Stichting Dorpsraad Steensel
- Stichting Leefbaar Wintelre
- Stichting Zorg om Duizel
- Ondernemersvereniging Duizel
- Leefbaarheidsgroep Knegsel
- VV Eersel
- Toeristisch Bedrijfsleven Eersel
- Streekmuseum De Acht Zaligheden Eersel
- Industriegroep Eersel
- Ondernemersverband Vessem, Wintelre, Knegsel
- Politie

Gesprekken sleutelpersonen

Naast input van de klankbordgroep is door sleutelpersonen input gegeven. De volgende personen zijn hiervoor geïnterviewd:

- de heer S. Kraaijeveld, portefeuillehouder verkeer
- de heer B. Tholen, BOA
- de heer H. van Asten, bedrijvencontactfunctionaris
- de heer J. Smulders, voorheen verkeerskundig medewerker

Bijlage 2

Input klankbordgroep en klachten en meldingen

1. Input klankbordgroep en analyse klachten en meldingen

Eersel

Klankbordgroep

De klankbordgroep heeft tijdens de inventarisatieavond van 26 maart 2013 de volgende opmerkingen gemaakt:

- 1 Eenrichtingsverkeer op de Nieuwstraat leidt tot een aantal problemen. Zo is de bereikbaarheid van winkels en parkeerplaatsen verslechterd en leidt het tot extra verkeersbewegingen op de Johannes de Kortstraat, Quackelaer, Postakkers, Gebroeders Hoeksstraat en Kerkstraat.
- 2 Bij het laden en lossen voor de Action blokkeert de vrachtwagen de doorgang voor het verkeer in tegengestelde rijrichting.
- 3 Overlast van geparkeerde vrachtwagens en trailers. Deze maken gebruik van de bushaltekomen. Parkeerdruk wordt verhoogd door bezoekers van het museum (leden van de heemkundekring). Het Museum heeft onvoldoende parkeergelegenheid om haar bezoekers op te vangen.
- 4 Voorstel om betaald parkeren in te voeren in plaats van de parkeerschijfzone. De blauwe zone is niet overal en te allen tijde (weersgesteldheid) even duidelijk. Structurele handhaving is noodzakelijk. De bewegwijzering voor parkeerterreinen/-plaatsen kan beter. Voorgesteld wordt om de ruimte achter de horeca geschikt te maken voor parkeren.
- 5 Parkeergarage van het gezondheidscentrum wordt weinig gebruikt. Er worden verschillende redenen aangedragen, zoals de toegang voor voetgangers (lift) die niet herkenbaar is, de helling is te steil en vrachtverkeer dat laadt en lost blokkeert regelmatig de toegang. Hierdoor wordt meer op maaiveld geparkeerd. Dit wordt echter niet als een probleem ervaren.

Klachten en meldingen

Vanuit de gemeentelijke administratie zijn onderstaande klachten in de kern Eersel naar voren gekomen:

- Hoge parkeerdruk op De Poten als gevolg van bezoekers Lunetwoningen.
- Invalide parkeerplaats nabij Eikenburg 13 in Eersel.
- Invalide parkeerplaats in de Garage van Dolium ligt momenteel verkeerd en moet worden verplaatst.
- In verband met langparkeren bij het zwembad zijn meer invalide parkeerplaatsen nodig.
- Auto's parkeren op het voetpad op de Postakkers (x2).
- Rabobank wil graag parkeerplaatsen waar geen parkeerschijf hoeft te worden gebruikt voor haar klanten (net zoals bij de Plus).
- Parkeerverbod is wenselijk bij de uitrit de Quackelaer 25 in Eersel.
- Parkeerplaatsen bij de sporthal worden niet gebruikt door bezoekers in plaats daarvan worden de parkeerplaatsen voor de senioren woningen gebruikt.

- Verzoek voor een invalide parkeerplaats in Hoolstraat (in Eersel).
- Overlast van langparkeerders als gevolg van de blauwe zone in Eersel (locatie onbekend).
- Medewerkers van Lunetzorg (De Poten) parkeren voor de woningen waardoor een hoge parkeerdruk ontstaat.
- Er is een hoge parkeerdruk op de Duizelseweg op het doodlopende gedeelte als gevolg van de blauwe zone op de Markt (tweemaal gemeld).
- De toegang tot de parkeerkelder van Gebint wordt geblokkeerd ter hoogte van 60-66
- Op de Eikenburg in Eersel is de parkeerdruk bij de Urban Villas hoog. Hier zijn in de zomer van 2013 (na de inventarisatie) extra parkeerplaatsen gerealiseerd.
- De verkeersveiligheid is in het geding bij het halen en brengen bij de Jacobusschool en Rythovius college in Eersel.

Duizel

Klankbordgroep

De klankbordgroep heeft over de kern Duizel het volgende opgemerkt:

- 1 Bij de school worden geen parkeerproblemen ervaren.
- 2 Op het Smitsplein en Smitseind worden alleen parkeerproblemen ervaren ten tijde van evenementen in de Tramhalte. Er zijn echter extra parkeerplaatsen aan de overzijde op de parallelweg beschikbaar.
- 3 In de bocht van de Oude Kerkstraat wordt er op de stoep geparkeerd. Dit leidt tot overlast. Er zijn parkeerplaatsen aan de achterzijden van de betreffende huizen. Voorgesteld wordt om hier op te handhaven.
- 4 Op de Vendelierstraat wordt aan beide zijde van de weg geparkeerd wat resulteert in een krappe doorgang. Dit is niet acceptabel voor de bereikbaarheid van de brandweer.
- 5 Op de Donk zijn vooralsnog geen parkeerproblemen. Maar met de geplande ontwikkelingen van de nieuwe eigenaar is de verwachting dat op piekmomenten de parkeerdruk te hoog is.

Klachten en meldingen

Vanuit Duizel zijn onderstaande klachten/meldingen ontvangen:

- Er is een (extra) invalide parkeerplaats bij de Smis wenselijk.
- Er wordt geparkeerd in het plantsoen op de Duizelseweg.

Steensel

Klankbordgroep

Opmerkingen uit de klankbordgroep over de kern Steensel:

- 1 Bij het restaurant zijn er problemen op enkele piekmomenten. Het plein wordt ook gebruikt voor het terras waardoor parkeercapaciteit verloren gaat.
- 2 Bij het buurthuis Höllekes treden er parkeerproblemen op ten tijde van evenementen.

Klachten en meldingen

- Parkeerdruk door bezoekers van het restaurant in de F. van Nunenstraat in Steensel.

Vessem

Klankbordgroep

De klankbordgroep droeg in Vessem de volgende aandachtspunten aan:

- 1 De parkeersituatie rond Sint Jacobushoeve is veel beter geworden door de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen.
- 2 Op de Putterstraat is nog steeds een hoge parkeerdruk. Met het vervangen van de riolering worden ook nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. De verwachting is dat het aantal nieuwe parkeerplaatsen niet toereikend zal zijn.
- 3 Bij de school zijn regelmatig parkeerproblemen. Fout parkeren dient te worden aangepakt door de wijkagent. Achter de kerk zijn nog voldoende parkeerplaatsen welke niet worden gebruikt. Tevens zijn er problemen met betrekking tot parkeren in Groenewoud. Bij de Gouden Leeuw en Boogaard is een hoge parkeerdruk, maar dit leidt vooralsnog niet tot problemen.

Klachten en meldingen

Uit Vessem zijn de volgende klachten/meldingen geregistreerd:

- Parkeeroverlast op Wilhelminalaan – Oude Schoolstraat in Vessem, doordat auto's in het plantsoen parkeren.

Wintelre

Klankbordgroep

Er is aangegeven dat in Wintelre geen problemen met betrekking tot parkeren worden ervaren. Het voormalige 't Centrum biedt veel parkeerruimte. Ook rond de school worden geen parkeerproblemen ervaren.

Klachten en meldingen

De volgende klachten/meldingen zijn vanuit Wintelre ontvangen:

- Doorgang op de Korenbloemlaan wordt geblokkeerd, doordat aan weerszijde wordt geparkeerd.
- Er wordt geparkeerd op het voetpad op de Kerkstraat en Kempkesveld.

Knegsel

Er worden in Knegsel geen parkeerproblemen ervaren en er zijn geen klachten of meldingen omtrent parkeren geregistreerd.

2. Algemene klachten in de gemeente

Er zijn een aantal klachten/meldingen die meer algemeen van aard zijn. Het gaat hierbij om:

- Verzoek om parkeerplaatsen op de weg in plaats van op de Kerkebeemden (Dokterspost).
- Verzoek om een parkeerverbod op de Nieuwstraat, Schoolstraat, en Runstraat omdat leveranciers met vrachtwagens worden geblokkeerd.
- Parkeren op het trottoir.
- Handhaving van geparkeerde voertuigen op het trottoir is wenselijk.

3. Gesprekken sleutelpersonen

Een toelichting op de interviews zijn in onderstaande verwoord. De heren Tholen en Van Asten zijn in één gesprek geïnterviewd.

Wethouder Kraaijeveld.

De wethouder geeft aan dat hij volgend is op de uitwerking van het beleid. Vanuit zijn kennis van de gemeente is een bijdrage geleverd aan aandachtspunten omtrent parkeren:

- De herkenbaarheid van de blauwe markering in de parkeerschijfzone laat te wensen over, zeker bij donker en/of nat wegdek.
- Er is sprake van verschillende regimes, in de Nieuwstraat geldt de blauwe zone van maandag t/m zaterdag, op de Markt is de blauwe zone ook op zondag van kracht.
- Er is sprake van parkeren op particulier terrein (bij de Plus). De betreffende eigenaar wil dit graag uitbreiden, maar dit past niet in het bestemmingsplan, vanwege het historische dorpsgezicht. Er zijn in het verleden al ideeën geweest over de uitwerking hiervan.
- Het principe van deze oplossing (parkeren op privéterrein) kan helpen de Markt te ontlasten van lang parkeren. Mogelijk is het gedeelte bij de oude provinciale weg een alternatief.

BOA Bart Tholen en bedrijvencontactfunctionaris Hans van Asten

Vanuit beide heren is de volgende input ontvangen:

- De parkeerdruk in de oudere woonwijken van de gemeente is hoog. Dit geldt voor alle kernen. Er wordt op trottoirs geparkeerd.
- In nieuwbouwwijken worden parkeerproblemen voorzien vanwege de opgroeiende kinderen die als zij gaan werken een auto gaan kopen.
- Als vakken zijn aangelegd of aangegeven vindt het parkeren netter en ordelijker plaats. Hiernaar zou gestreefd moeten worden.
- Op verschillende plekken in de gemeente worden vrachtwagens binnen de komgrenzen geparkeerd.
- Op bedrijventerreinen worden losse opleggers op de parkeerstroken geparkeerd. Dit vraagt veel ruimte die anders door werknemers van de bedrijven kan worden gebruikt. Eigenaars worden hierop aangesproken op basis van het kenteken. Op Meerheide wordt hierop gehandhaafd. Slapers op de parkeerterreinen speelt niet.
- Op bedrijventerrein Haagdoorn is op de oudere delen onvoldoende ruimte voor parkeren van werknemers. De kavels zijn relatief klein en de bedrijven zijn inmiddels uitgebreid, waardoor parkeerruimte is verdwenen. Dit speelt vooral op de oostzijde van het bedrijventerrein.
- De carpoolplaats langs Steenovens is te klein, men is bezig met vergroting, in overleg met de provincie.
- Op het parkeerterrein bij het gemeentehuis wordt relatief veel lang geparkeerd, onder andere door bezoekers van de Action. Laden en lossen bij de Action levert problemen op. Ook het parkeerterrein voor personeel staat vol.
- Langparkeren bij het zwembad gebeurt, maar kan beter. Vooral bij slecht weer en donker voelt men zich minder veilig.
- Uitwijken van de blauwe zone gebeurt in de Johannes de Kortstraat. Dat levert daar ruimte op ivm de vrije doorgang.
- Uitwijken van drukte bij de Plus gebeurt op particulier eigendom.
- Bij het streekmuseum is er tijdens avonden met bezoekers te weinig parkeergelegenheid.
- Bij het Rythoviuscollege zijn er onvoldoende parkeerplaatsen. Steeds meer studenten komen met de auto. Wellicht kan er bij de (oude) provinciale weg geparkeerd worden.
- Bij Ter Spegelt is er onvoldoende parkeerruimte. Aan de overzijde moet het bestemmingsplan worden aangepast om hier te kunnen uitbreiden. Het gaat om gasten van de gasten.
- In Vessem is er op momenten drukte door medewerkers van de Welten-groep.
- Ten aanzien van de blauwe zone is het volgende opgemerkt:
 - deze functioneert goed
 - is gekomen op verzoek van de winkeliers
 - de huidige parkeertijd en einde van de zonetijd zijn goed
 - de zichtbaarheid kan beter

- op zondagen is er veel wildparkeren (er gaat gehandhaafd worden)
- de Duizelseweg wordt als alternatief buiten de blauwe zone gezien
- In Wintelre is er drukte bij activiteiten in De Rosdoek, zeker als er ook uitvaarten in de kerk zijn.
- In Knegsel levert dinercafé De Kempen nog wel eens een hoge parkeerdruk in de omgeving op
- In Duizel kan uitbreiding van activiteiten van De Donk tot parkeerdruk leiden.
- Halen en brengen bij de scholen speelt, maar is meer mentaliteit en verkeersveiligheid dan parkeerbeleid.
- Bussen in de zomer hebben geen goede parkeergelegenheid, wellicht zijn hiervoor de Hint of het gildeterrein geschikt.

Voorheen verkeerskundig medewerker verkeer Jan Smulders

De heer Smulders is al lange tijd werkzaam bij de gemeente en heeft lang op het beleidsterrein verkeer gewerkt. De volgende aandachtspunten zijn door hem ingebracht:

- De carpoolplaats noordelijk van de A67 is te klein. Voor de vergroting wordt door het SRE geen subsidie beschikbaar gesteld. De vergroting is daardoor niet haalbaar.
- Bereikbaarheid voor de hulpdiensten dient altijd gewaarborgd te zijn.
- In Kerkevelen zijn er in delen van de wijk te weinig parkeerplaatsen. Dit is getoetst aan de hand van een parkeerbalans. Het autobezit is gestegen. Er wordt op de stoep geparkeerd. Er is geprobeerd door vakken op de weg aan te geven dat parkeren op het trottoir niet is toegestaan. De bereikbaarheid voor de brandweer is niet gegarandeerd.
- In een opgestelde parkeerbalans voor de Markt is vastgesteld dat er 232 parkeerplaatsen nodig zijn. Nu er een blauwe zone is, zijn er minder parkeerplaatsen nodig. Of de blauwe zone zorgt voor voldoende wisseling is niet duidelijk.
- Halen en brengen bij de st. Willibrordusschool blijft een probleem. De school gaat op de huidige locatie samen met de Jacobusschool. Bij het Busseltje zijn er extra parkeerplaatsen en een zoen en zoef zone gerealiseerd. Het halen en brengen moet gevolgd worden om de voortgang te monitoren.
- Er zijn verschillende straten met een onduidelijk profiel. Bijvoorbeeld de Draaiboorn, Boterbocht en Zuster Reinildislaan. Door het ontbreken van een hoogteverschil tussen rijbaan en trottoir/loopstrook wordt hier veelvuldig op geparkeerd. Het onderscheid is ook niet duidelijk. Voetgangers komen in het nauw.
- Er is behoefte aan beleid voor gehandicaptenparkeren.

Bijlage 3

Rekenmethode parkeerbalans

Stap 1 Bepalen parkeerbeleid

Bij het opstellen van een parkeerbalans vormt het parkeerbeleid van de betreffende gemeente het uitgangspunt. Zaken als geldende parkeernormen, parkeerregulering (blauwe zone, gereserveerde parkeerplaatsen en dergelijke), aanwezigheidspercentages, omvang parkeren op eigen terrein en acceptabele loopafstanden kunnen onderdeel uitmaken van het parkeerbeleid en zijn van invloed op de parkeerbalans.

Stap 2. Afbakening onderzoeksgebied en deelgebieden

Is in het kader van de algemene beleidsvorming nog geen gebiedsindeling gemaakt, dan is het aan te raden te kiezen voor een indeling die uit het oogpunt van parkeren een eenheid vormt. Dit kunnen een park of de bebouwde komgrens zijn of gebieden met een natuurlijke begrenzing, zoals een spoorbaan, een kanaal of rivier. Een andere mogelijke gebiedsindeling is de functionele, zoals een woongebied, het centrumgebied, een scholencluster of een bedrijventerrein.

Stap 3 Definiëren onderzoeksgebied

De kencijfers zijn opgebouwd naar stedelijkheidsgraad (zoals gehanteerd door het CBS) en stedelijke zone. De stedelijkheidsgraad van de gemeente en de locatie binnen de gemeente zijn bepalend voor de keuze welke kencijfers toegepast moeten worden.

Stap 4 Inventarisatie parkeervraag en aanbod

Met een parkeerbalans kan zowel de huidige, als een toekomstige situatie worden berekend. De parkeervraag wordt gegenereerd door de aanwezige of nog te realiseren functies en het parkeeraanbod, bestaande uit het huidig aantal en/of de geplande parkeerplaatsen. Bij het bepalen van het parkeeraanbod dient ook rekening te worden gehouden met parkeren op eigen terrein. De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen er zijn op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. Vergunningplaatsen of parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld kantoren kunnen gedurende bepaalde perioden eventueel wel voor andere functies worden gebruikt.

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie 'wonen' wordt bepaald, is verschillend. In tabel 4 zijn de rekenwaarden voor parkeerplaatsen bij de woning opgenomen.

In een woonwijk met veel garages met dubbele opritten kunnen in theorie wel voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn. In de praktijk zal blijken dat er een groot gedeelte van het optionele aanbod niet wordt gebruikt. De rekenaantallen zijn opgenomen in tabel 4.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Rekenaan- tal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min 5,0m diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5m breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min 5,0m breed
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5m breed

tabel 4: rekenaantallen parkeervoorzieningen bij de woning (bron: CROW publicatie 317)

Stap 5 berekening benodigd aantal parkeerplaatsen

Met behulp van de parkeerkencijfers uit de bijgevoegde tabel en de aanwezigheidspercentages van het CROW (zie tabel 5) voor gecombineerd gebruik, kan de parkeervraag per periode bepaald worden. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Op bepaalde momenten van de dag zal tussen bepaalde functies onderling frictie ontstaan. Met de verruimde openingstijden van winkels is bijvoorbeeld frictie ontstaan tussen de winkelbezoekers en de van het werk terugkerende bewoners.

	Werkdag- overdag	middag	avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag avond	Zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor/ bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop/ theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

tabel 5: aanwezigheidspercentages (bron: CROW publicatie 317)

Stap 6 bepalen van (on)balans en vormen van nieuw beleid

De verhouding tussen parkeervraag en -aanbod geeft aan of in een bepaald gebied het parkeren in balans is. Is dit niet het geval, dan dient naar oplossingen gezocht te worden:

- opvangen parkeervraag in aangrenzende gebieden, rekening houdend met acceptabele loopafstanden
- opvangen parkeervraag met behulp van parkeren op afstand (park & ride, transferia)
- instellen of aanscherpen parkeerregulering
- creëren van meer parkeeraanbod door middel van intensiveren gecombineerd gebruik
- creëren van meer parkeeraanbod door het aanleggen van parkeerplaatsen.

Bijlage 4

Parkeernormen voorzieningen

Werk (per 100 m ² bvo ³)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers ⁴
	Min	max	min	max	min	max	min	max	
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,1	2,1	2,6	2,3	2,8	2,3	2,8	5%
Commerciële dienstverlening	2,2	2,7	2,7	3,2	3,3	3,8	3,3	3,8	20%
Bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,3	1,8	1,7	2,2	2,1	2,6	2,1	2,6	5%
Bedrijf (loods, opslag transport bedrijf)	0,4	0,9	0,6	1,1	0,8	1,3	0,8	1,3	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,6	1,5	2,0	1,7	2,2	1,7	2,2	-

Onderwijs	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	Min	max	min	max	min	max	min	max	
Kinderdagverblijf (per 100 m ² bvo)	0,9	1,1	1,1	1,3	1,3	1,5	1,4	1,6	0%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0%
Middelbare school (per 100 leerlingen)	2,7	4,7	3,6	5,5	3,9	5,9	3,9	5,9	11%
ROC (per 100 leerlingen)	3,8	5,8	4,4	6,4	4,9	6,9	4,9	6,9	7%
Hogeschool (per 100 studenten)	7,4	11,4	8,1	12,1	8,9	12,9	8,9	12,9	72%
Avondonderwijs (per 10 studenten)	3,6	5,6	4,7	6,7	5,9	7,9	9,5	11,5	95%

³ bvo = Bruto Vloer Oppervlak

⁴ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Gezondheid en zorg	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers ⁵
	min	max	min	max	min	max	min	max	
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	2,0	2,5	2,5	3,0	3,0	3,5	3,0	3,5	57%
Apotheek (per apotheek)	2,1	2,6	2,6	3,1	3,1	3,6	n.v.t.	n.v.t.	45%
Fysiotherapie praktijk (per behandelkamer)	1,1	1,6	1,4	1,9	1,7	2,2	1,7	2,2	57%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,2	1,7	1,5	2,0	1,8	2,3	1,9	2,4	50%
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1,2	1,4	1,5	1,7	1,9	2,1	2,1	2,3	38%
Tandartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,4	1,9	1,9	2,4	2,3	2,8	2,4	2,9	47%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,4	1,9	1,8	2,3	2,2	2,7	2,2	2,7	55%
Ziekenhuis (per 100 m2 bvo)	1,4	1,6	1,6	1,8	1,8	2,0	1,9	2,1	29%
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	25,1	35,1	25,1	35,1	99%
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	26,6	36,6	26,6	36,6	97%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	n.v.t.	n.v.t.	
Verpleeg-verzorgvoorziening (per wooneenheid)	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	n.v.t.	n.v.t.	60%

⁵ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Recreatie (per 100 m ² bvo)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers ⁶
	min	max	min	max	min	max	min	max	
Bibliotheek	0,2	0,7	0,5	1,0	0,9	1,4	1,1	1,6	97%
Museum	0,5	0,7	0,7	0,9	1,0	1,2	n.v.t.	n.v.t.	95%
Casino	5,2	6,2	5,6	6,6	6,0	7,0	7,5	8,5	86%
Bowlingcentrum	1,1	2,1	1,8	2,8	2,3	3,3	2,3	3,3	89%
Biljart-/snookercentrum	0,6	1,1	0,9	1,4	1,1	1,6	1,5	2,0	87%
Dansstudio	1,1	2,1	3,4	4,4	5,0	6,0	6,9	7,9	93%
Fitnessstudio/sportschool	0,9	1,9	2,9	3,9	4,3	5,3	6,0	7,0	87%
Fitnesscentrum (>1500 m ² bvo)	6,8	12,3	21,7	27,2	31,6	37,1	37,8	43,2	94%
Wellnesscentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,8	9,8	9,8	10,8	99%
Sauna, hammam	2,0	33,0	4,1	5,1	6,2	7,2	6,8	7,8	99%
Sporthal	1,3	1,8	1,9	2,4	2,6	3,1	3,2	3,7	96%
Sportzaal	0,9	1,4	1,7	2,2	2,6	3,1	3,3	3,8	94%
Tennishal	0,2	0,4	0,3	0,5	0,4	0,6	0,4	0,6	87%
Squashhal	1,5	1,7	2,3	2,5	2,6	2,8	3,1	3,3	84%
Zwembad (100 m ² bassin)	n.v.t.	n.v.t.	9,7	11,7	10,5	12,5	12,3	14,3	97%
Zwembad openlucht (per 100 m ² bassin)	n.v.t.	n.v.t.	9,1	11,1	11,9	13,9	14,8	16,8	99%

⁶ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Recreatie (vervolg) (per 100 m ² bvo)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers ⁷
	min	max	min	max	min	max	min	max	
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	12,5	12,5	n.v.t.	n.v.t.	-
Sportveld (per hectare netto terrein)	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	-
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	49,1	53,1	54,2	58,2	93%
Golfbaan (18 holes) per (18 holes, 60 ha)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	141,9	174,8	178,5	211,5	98%
Indoor speeltuin	0,6	5,6	1,4	6,4	2,2	7,2	2,6	7,6	97%
Kinderboerderij (per boerderij)	n.v.t.	n.v.t.	18,8	18,8	22,5	22,5	n.v.t.	n.v.t.	-
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,5	90%
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,4	1,2	1,5	1,3	1,6	100%
Botanische tuin (per tuin)	n.v.t.	n.v.t.	27,5	27,5	30,5	30,5	n.v.t.	n.v.t.	-
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,3	90%
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,6	1,8	2,0	2,2	91%
1* Hotel (per 10 kamers)	0,3	0,5	0,7	0,9	2,4	2,6	4,4	4,6	77%
2* Hotel (per 10 kamers)	1,2	1,7	2,1	2,6	4,0	4,5	6,0	6,5	80%
3* Hotel (per 10 kamers)	1,7	2,7	2,9	3,9	4,7	5,7	6,3	7,3	77%
4* Hotel (per 10 kamers)	3,0	4,0	4,8	5,8	7,0	8,0	8,5	9,5	73%

⁷ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Recreatie (vervolg) (per 100 m ² bvo)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers ⁸
	min	max	min	max	min	max	min	max	
5* Hotel (per 10 kamers)	4,7	6,3	7,5	9,1	10,2	11,8	11,8	13,4	65%
Café/Bar/Cafetaria	5,0	7,0	5,0	7,0	6,0	8,0	n.v.t.	n.v.t.	80%
Restaurant	10,0	12,0	10,0	12,0	14,0	16,0	n.v.t.	n.v.t.	80%
Discotheek	5,0	9,0	11,9	15,9	18,9	22,9	18,8	22,8	99%
Evenementenhal	4,0	7,0	5,0	8,0	6,0	11,0	n.v.t.	n.v.t.	98%

⁸ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Winkelen en boodschappen (per 100 m ² bvo)	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers ⁹
	min	max	min	max	min	max	min	max	
Buurtsupermarkt (Spar)	1,3	3,3	2,2	4,2	3,1	5,1	n.v.t.	n.v.t.	89%
Discountsupermar kt (Aldi, Lidl)	2,7	4,7	4,6	6,6	6,5	8,5	n.v.t.	n.v.t.	96%
Supermarkt (Jumbo, C1000)	2,6	4,6	4,3	6,3	5,2	7,2	n.v.t.	n.v.t.	93%
Supermarkt (Albert Heijn, Plus)	3,1	5,1	3,6	5,6	4,6	6,6	n.v.t.	n.v.t.	93%
Dorpscentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,4	4,4	3,1	5,1	n.v.t.	n.v.t.	72%
Kringloopwinkel	n.v.t.	n.v.t.	1,0	1,5	1,7	2,2	2,0	2,5	89%
Bruin- en witgoedzaken	3,3	4,8	5,4	6,9	7,4	8,9	8,5	10,0	92%
Woonwarenhuis of woonwinkel	1,0	1,5	1,5	2,0	1,7	2,2	1,7	2,2	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,4	5,9	4,4	5,9	95%
Woonboulevard	n.v.t.	n.v.t.	6,9	8,8	8,3	10,2	n.v.t.	n.v.t.	97%
Winkelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	3,7	4,2	4,2	4,7	n.v.t.	n.v.t.	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	2,1	2,6	2,2	2,7	87%
Tuincentrum (>1.000m ² wvo)	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,6	2,4	2,9	2,6	3,1	89%
Groencentrum (<2.000m ² wvo)	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,6	2,4	2,9	2,6	3,1	98%

⁹ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm