

Nota parkeernormen 2020



NOTA PARKEERNORMEN 2020

Gemeente Maasdriel

September 2020

Status: concept

OPDRACHTGEVER	gemeente Maasdriel Postbus 10000 5330 GA Kerkdriel
DATUM	3 september 2020
DOCUMENTNUMMER	P19-0036-004
OPGESTELD DOOR	de heer J. Hoekstra
GEAUTORISEERD	Ing P.J. Rozendaal
PROJECTLEIDER	Ing P.J. Rozendaal
GEZIEN	

BOOT organiserend ingenieursburo B.V.

Plesmanstraat 5

3905 KZ Veenendaal

WEBSITE www.buroboot.nl

E-MAIL info@buroboot.nl

Inhoudsopgave

1	NOTA PARKEERNORMEN GEMEENTE MAASDRIEL.....	3
1.1	AANLEIDING.....	3
1.2	DOEL.....	3
1.3	LEESWIJZER	3
2	BELEIDSKADERS	4
2.1	JURIDISCH KADER	4
2.2	GEMEENTELIJK VERKEERSBELEID.....	4
3	PARKEERVISIE.....	5
4	PARKEERNORMEN.....	6
4.1	CROW ALS BASIS.....	6
4.2	SITUATIE IN MAASDRIEL	6
4.3	INDELINGEN CROW	6
5	REALISEREN PARKEERVOORZIENINGEN	8
6	AFMETINGEN PARKEERVOORZIENINGEN	9
7	WERKWIJZE PARKEERBALANS	10
7.1	STAP 1: BEREKENEN PARKEERVRAAG (BEHOEFTE BINNEN PLANGEBIED).....	10
7.2	STAP 2: BEPALEN PARKEERAANBOD (CAPACITEIT BINNEN PLANGEBIED)	11
7.3	STAP 3: IS DE PARKEERVRAAG (BEHOEFTE) EN HET PARKEERAANBOD (CAPACITEIT) IN BALANS?	12
7.4	STAP 4: OPLEVEREN GEGEVENS DOOR INITIATIEFNEMER.....	12
8	PARKEERNORMEN FIETS	13
8.1	INRICHTING OPENBARE RUIMTE	13
8.2	OVERIGE FUNCTIES	13
8.3	WONEN.....	13
9	ONTWIKKELING MOBILITEIT	14
10	PARKEERNORM CENTRUMGEBIEDEN.....	16

BIJLAGEN

A	: Parkeerkencijfers
B	: Aanwezigheidspercentages
C	: Rekenvoorbeelden

1 Nota Parkeernormen gemeente Maasdriel

1.1 Aanleiding

Parkeren is een belangrijk aspect in het dagelijks leven. Denk aan parkeren in woonwijken, bij bedrijven en winkels of in het centrum van een stad of dorp. De vraag naar parkeer-ruimte neemt toe en dat is ook merkbaar in de gemeente Maasdriel. Er is aanleiding om de parkeernormen die in 2009 zijn vastgelegd in de Mobiliteitsnota Maasdriel 2020 te actualiseren. Vanuit de praktijk is voorts een vraag ontstaan hoe met maatschappelijk belangrijke ontwikkelingen in de centrumgebieden van Ammerzoden, Hedel en Kerkdriel kan worden omgegaan. Tevens wordt de parkeernorm uitgebreid met parkeernormen voor fietsen. Er is behoefte aan geactualiseerde parkeernormen (gebaseerd op laatste CROW-parkeernormen) en een beleidsafweging over mogelijkheden voor maatwerk.

1.2 Doel

Het doel van het parkeerbeleid en parkeernormen is om een juiste parkeerbalans op te kunnen stellen, zodat bij ontwikkelingen en wijzigingen in gebruik en bij (ver-)bouwen, de (parkeer)leefbaarheid gewaarborgd is. Deze Nota Parkeernormen vervangt het bestaande parkeerbeleid zoals deze verwoord is in het mobiliteitsplan 2009.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de beleidskaders beschreven die relevant zijn voor parkeren. Vanuit de gemeentelijke visie op parkeren waarvan de toelichting in hoofdstuk 3 staat worden in hoofdstuk 4 de parkeernormen voor gemotoriseerd verkeer toegelicht. Hoofdstuk 5 tot en met 7 geven praktische info over zaken als afmetingen en de werkwijze bij het opstellen van een parkeerbalans. Parkeernormen voor de fiets zijn terug te vinden in hoofdstuk 8. In hoofdstuk 9 worden de ontwikkelingen op gebied van mobiliteit en de mogelijke gevolgen behandeld. Hoofdstuk 10 bevat de afwijkende parkeernorm die geldt voor de centrumgebieden in Ammerzoden, Hedel en Kerkdriel.

2 Beleidskaders

2.1 Juridisch kader

Deze Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen zoals aanpassingen in de bestaande voorraad, nieuwbouw, de beoordeling van een vooroverleg of een aanvraag omgevingsvergunning.

Op 6 juni 2018 heeft de gemeenteraad van Maasdriel het 'Paraplubestemmingsplan Parkeeren 2018' vastgesteld¹. Met dit besluit is het gemeentelijke parkeerbeleid verankerd in de huidige bestemmingsplannen. In het Parapluplan zit een dynamische verwijzing wat betekent dat indien beleidsregels wijzigen er getoetst wordt aan de gewijzigde beleidsregels en eventuele bijlagen. Op deze wijze blijven de parkeernormen waaraan getoetst wordt actueel. Deze dynamische verwijzing zal ook gaan gelden in nieuwe bestemmingsplannen die opgesteld gaan worden. De parkeernormen die gehanteerd worden liggen vast in deze nota.

2.2 Gemeentelijk verkeersbeleid

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Maasdriel 2019 (GVVP)

In het GVVP zijn ten aanzien van parkeren de volgende opgaven en basisprincipes opgesteld:

- ▶ Realiseren van voldoende parkeergelegenheid op basis van actuele publicatie aangaande parkeerkencijfers van het CROW, zonder dat de leefbaarheid onder druk wordt gezet;
- ▶ Het uitgangspunt bij bedrijven is dat vrachtwagen parkeren, parkeren voor bezoekers en werknemers, laden en lossen en manoeuvreren plaatsvindt op eigen terrein. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en voorkomt overlast in de openbare ruimte;
- ▶ Het uitgangspunt bij woningen is dat bij woning typologieën die dit toelaten parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein plaats vindt. Parkeerruimte voor bezoekers wordt in de openbare ruimte gerealiseerd;
- ▶ Aandacht voor voldoende (overkapte) fietsenstallingen in de centrumgebieden, ingepast op een ruimtelijk kwalitatief aanvaardbare wijze.

Algemene Plaatselijke Verordening

In de Algemene Plaatselijke Verordening zijn regels opgenomen ten aanzien van parkeerexcessen, waardoor handhaving mogelijk is ten aanzien van situaties zoals defecte voertuigen, campers, voertuigwrakken en dergelijke.

¹ Najaar 2020 is dit parapluplan herzien

3 Parkeervisie

Het doel van deze Nota Parkeernormen is het vastleggen van actuele en eenduidige parkeernormen bij (ruimtelijke) ontwikkelingen, waarbij evenwicht wordt gezocht tussen de vraag naar - en het aanbod van parkeren enerzijds en de kwaliteit van de openbare ruimte anderzijds.

De volgende uitgangspunten vormen de basis voor de parkeervisie:

- Een (ruimtelijke) ontwikkeling mag geen parkeerproblemen in de (bredere) omgeving veroorzaken;
- Een initiatiefnemer moet zorgen voor voldoende parkeergelegenheid, uitgangspunt hierbij is dat zo min mogelijk parkeergelegenheid in de openbare ruimte gerealiseerd wordt. De verantwoordelijkheid om aan te tonen dat het parkeren goed wordt opgelost ligt bij de initiatiefnemer. De initiatiefnemer zal enerzijds moeten aantonen dat wordt voldaan aan de parkeernorm. Anderzijds moet de initiatiefnemer zorgdragen dat de parkeeroplossing niet ten koste gaat van ruimtelijke kwaliteit. Ook de initiatiefnemer heeft belang bij het realiseren van zowel kwantitatief als kwalitatief goede parkeeroplossingen;
- Voor de centrumgebieden in Ammerzoden, Hedel en Kerkdriel wordt ruimte geboden voor kleine ontwikkelingen. Dit betreft een beperkte vrijstelling voor enkele functies binnen het centrumgebied. Een korte toelichting hierop is te vinden in hoofdstuk 10;
- Diverse ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit hebben voorsnog geen invloed op de parkeervraag binnen de gemeente Maasdriel. Een korte toelichting hierop is te vinden in hoofdstuk 9

4 Parkeernormen

4.1 CROW als basis

Basis voor de parkeernormering is de meest recente publicatie van het CROW 'Toekomstbestendig parkeren, deel A: van parkeercijfers naar parkeernormen' (publicatie 381, december 2018). In deze publicatie zijn parkeercijfers opgenomen voor wonen, werken, winkelen, sport, cultuur en ontspanning, horeca en recreatie, gezondheidszorg, sociale voorzieningen, en onderwijs. Deze CROW-richtlijn wordt landelijk gezien breed gedragen door gemeenten en projectontwikkelaars. Ook in de rechtspraak wordt deze publicatie vaak gebruikt.

4.2 Situatie in Maasdriel

Een belangrijk gegeven om de parkeersituatie te beoordelen is het autobezit. Als het autobezit hoog is, heeft dit direct gevolgen voor de parkeerdruk. Op basis van CBS gegevens uit 2018 is in de gemeente Maasdriel het autobezit ruim 25% hoger dan het landelijk gemiddelde. In Maasdriel zijn 1,35 personenauto's per huishouden aanwezig, terwijl voor Nederland dit gemiddeld 1,07 is. Dit betreft auto's die daadwerkelijk in bezit zijn. Lease auto's, private-lease en bedrijfsauto's zijn hierin niet opgenomen.

Het gebruik van het openbaar vervoer is in Gelderland lager dan het landelijk gemiddelde. In Gelderland worden dagelijks 0,09 verplaatsingen per persoon met het openbaar vervoer gemaakt (trein, bus, tram of metro), terwijl voor Nederland dit gemiddeld 0,13 is. Dit is een verschil van ruim 40%.

4.3 Indelingen CROW

Het CROW hanteert indelingen om de parkeernormen te ordenen. Onderstaand worden deze indelingen uitgelegd en wordt aangegeven op welke wijze deze indeling wordt toegepast voor de gemeente Maasdriel. Gelet op bovenstaande wil de gemeente Maasdriel reële parkeernormen hanteren die aansluiten bij de situatie in Maasdriel. Daarom wordt aangesloten bij de hogere CROW-norm om tot een balans te komen tussen het autobezit binnen de gemeente en de parkeerbehoefte. Hieronder volgt hierop een toelichting.

Stedelijkheidsgraad

Binnen de CROW-kencijfers wordt op basis van de stedelijkheidsgraad onderscheid gemaakt in de hoogte van de parkeernormen. Dat wordt gedaan omdat er verschil bestaat tussen een stad zoals Den Haag en bijvoorbeeld een plattelandsgemeente als Maasdriel. De omgevingsadressendichtheid van Maasdriel bedraagt circa 485 adressen per km². Hiermee valt de gemeente Maasdriel in de categorie '**niet stedelijk**'.

Stedelijke zone

Voor het bepalen van de parkeernorm is ook de ligging van de locatie van belang. Het CROW maakt onderscheid in: centrum, schil rondom het centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Gelet op het hoge autobezit en beperkte openbaar vervoer is de gehele gemeente Maasdriel gecategoriseerd als '**rest bebouwde kom**'.

² CBS cijfer 2019

Bezoekersdeel

Een parkeernorm is opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. Afhankelijk van de functie moet het parkeren voor bezoekers worden opgelost op eigen terrein of (deels) in de (over te dragen) openbare ruimte. De toegankelijkheid van bezoekers parkeren moet binnen een initiatief/project worden gegarandeerd ongeacht of dit op eigen terrein is of in de (over te dragen) openbare ruimte ligt.

Woningen

Het CROW deelt de parkeernormen voor woningen in op basis van prijsklasse, type en huur of koopwoningen. De verscheidenheid die de CROW hanteert is te uitgebreid voor een gemeente zoals Maasdriel. Binnen Maasdriel wordt uitgegaan van een ontwikkeling met diversiteit in de woningtypologieën die (in de toekomst) voor meerdere doelgroepen gebruikt kunnen worden. Binnen de woningmarkt zien wij tevens dat huurwoningen op langere termijn soms omgezet worden naar koopwoningen. Door uit te gaan van een gemiddelde norm wordt beoogd tot een stabiele parkeersituatie voor de langere termijn te komen. Dit zijn redenen om uit te gaan van het gemiddelde van de CROW normen. Dit gemiddelde komt op 2,3 en deze norm geldt voor iedere woning of appartement. Voor aanleunwoningen en kamerverhuur (bijvoorbeeld huisvesting van arbeidsmigranten) gelden afwijkende normen.

	AANTAL PARKEERPLAATSEN	WAARVAN BEZOEKERS	EENHEID
Woning/appartement ³	2,3	0,3	Per woning
Kamerverhuur	0,8	0,2	Per persoon
Aanleunwoning	1,4	0,3	Per woning

Tabel 4.1 parkeernorm functie wonen

Parkeercijfers overige functies

Naast het parkeren bij woningen geeft het CROW ook parkeercijfers voor diverse andere functies. De diversiteit van deze functies en de bijbehorende parkeernorm is zeer divers. De gemeente Maasdriel neemt deze cijfers 1 op 1 over. Hierbij wordt, net zoals bij de woningen, gekeken naar de categorie 'niet stedelijk', ligging 'rest bebouwde kom' en hanteert de gemeente de hogere norm van het CROW. Een overzicht van veel voorkomende functies met bijbehorend parkeercijfer is opgenomen in Bijlage A.

Daarnaast heeft de gemeente een norm gedefinieerd voor het halen en brengen bij de diverse onderwijscategorieën. Bij het halen en brengen is sprake van een bandbreedte. In de planvormingsfase moet gekeken worden naar een aantal zaken:

- ligging van school binnen de kern;
- heeft de school een regiofunctie (door grondslag of onderwijsvorm).

Ook is een parkeercijfer voor de categorie 'Dorpshuis' toegevoegd.

³ Deze norm betreft de gemiddelde parkeernorm van 10 verschillende woningtypen die de CROW onderscheidt: koop/vrijstaand, koop/twee-onder-een-kap, koop tussen/hoek, koop/etage/duur, koop/etage/midden, koop/etage/goedkoop, huur/vrije sector, huur/sociale huur, huur/etage/duur en huur/etage/midden-goedkoop.

5 Realiseren parkeervoorzieningen

Parkeren bij woningen binnen de bebouwde kom

Parkeerplaatsen worden in principe op eigen terrein gerealiseerd. Het aandeel voor bezoekers, 0.3 parkeerplaats per woning, moet in de openbare ruimte gerealiseerd worden. Parkeerplekken bij woningen op eigen terrein worden in de praktijk niet altijd gebruikt om te parkeren (bijvoorbeeld een garage die volledig gebruikt wordt als berging). Daarom mag parkeerruimte op eigen terrein niet volledig meegerekend worden in een parkeerbalans. Hiervoor gelden de onderstaande berekeningsaantallen:

	THEORETISCH AANTAL	BEREKENINGS- AANTAL
Oprit zonder garage (min. 5.0 meter diep)	1	0,8
Lage oprit zonder garage of carport (min. 10 meter diep)	2	1,0
Dubbele oprit zonder garage (min. 4.5 meter breed)	2	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4
Garage zonder oprit (niet bij woning)	1	0,5
Garage met oprit (min. 5.5 meter diep)	2	1,0
Garage met lange oprit (min. 10,0 meter)	3	1,3
Garage met dubbele oprit (min. 4.5 meter breed)	3	1,8

Tabel 5.1 berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Bij kleine woningbouwplannen kan het in de praktijk zo zijn dat het realiseren van parkeerplaatsen aan de weg niet mogelijk is of verkeerstechnisch tot onwenselijk situaties leidt. Voor deze situaties geldt dat per woning minimaal drie parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden op eigen terrein. Twee van deze drie parkeerplaatsen moeten zonder belemmeringen, vrij bereikbaar zijn vanaf de openbare weg.

Parkeren bij woningen buiten de bebouwde kom

In het buitengebied is veelal geen ruimte aanwezig om parkeervoorzieningen in de openbare ruimte te realiseren. Voor deze situaties geldt dat per woning minimaal drie parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden op eigen terrein. Twee van deze drie parkeerplaatsen moeten zonder belemmeringen, vrij bereikbaar zijn vanaf de openbare weg.

Parkeren t.b.v. arbeidsmigranten

Voor het parkeren bij woonruimte van arbeidsmigranten verwijzen wij naar het actuele beleidsstuk 'huisvesting arbeidsmigranten'.

Parkeren bij bedrijven

Voor bedrijven geldt dat de gehele parkeervraag (personeel en eventuele bezoekers) op eigen terrein opgelost moet worden.

6 Afmetingen parkeervoorzieningen

Afmetingen parkeervoorzieningen Openbare ruimte

Bij het realiseren van nieuwe parkeervoorzieningen in de openbare ruimte gelden onderstaande afmetingen.

TYPE PARKEERVAK	AFMETINGEN	MINIMALE RIJBAANBREEDTE
Haaksparkeren ⁴⁵	2.5m x 5.0m	6.0 m
Langsparkeren (30km/u)	6.0m x 2.0m	n.v.t.
Langsparkeren (50km/u)	6.0m x 2.3m	n.v.t.
Gestoken parkeren	Conform actuele versie ASVV	

Tabel 6.2 afmetingen parkeervakken

Parkeerterrein bij bedrijven

Voor parkeerterreinen bij bedrijven gelden voor bezoekers de afmetingen die hierboven vermeld zijn. Voor haaks parkeren voor personeel geldt een afwijkende breedte van 2.4m. Deze smallere breedte mag alleen toegepast worden als de gehele parkeermanoeuvre op eigen terrein plaatsvindt.

Parkeergarages

Voor parkeergarages geldt dat de parkeervoorziening getoetst wordt aan de NEN2443.

⁴ Vakken naast een verhoging worden met een breedte van minimaal 2.8m uitgevoerd.

⁵ Bij smallere rijbaan is toepassen van rabatstrook tussen rijbaan en parkeervakken verplicht

7 Werkwijze parkeerbalans

Voor het toepassen van de parkeernormen voor gemotoriseerd verkeer worden door de aanvrager achtereenvolgens de volgende stappen doorlopen:

- Berekenen parkeervraag;
- Bepalen parkeeraanbod;
- Bepalen parkeeropgaaf (vergelijking vraag en aanbod).
- Leveren gegevens aan gemeente;

In bijlage C zijn fictieve rekenvoorbeelden opgenomen ter voorbeeld.

7.1 Stap 1: Berekenen parkeervraag (behoefte binnen plangebied)

De parkeervraag wordt berekend aan de hand van de norm (oppervlakte/aantallen) die behoort bij de functie/functies die gerealiseerd gaat/gaan worden. Bij afronding wordt naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen.

Als binnen een ontwikkeling bebouwing gehandhaafd blijft waarvan het gebruik niet wijzigt⁶, dan hoeft deze bestaande situatie niet meegenomen te worden bij de berekening. Als bestaande parkeerplekken komen te vervallen maar toehoren aan een te behouden bestaande situatie (al of niet binnen plangebied), dan moeten deze plekken voor 100%, op een functionele plaats gecompenseerd worden.

Dubbelgebruik

In voorkomende gevallen kunnen verschillende functies gebruikmaken van dezelfde parkeervoorzieningen. Het is dan mogelijk om rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld als overtuigend blijkt dat er overdag andere gebruikers zijn dan in de avonduren. Voorwaarde is dat de parkeerplaatsen die voor dubbelgebruik in aanmerking komen voor alle gebruikers toegankelijk zijn en blijven. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van aanwezigheidspercentages. Een overzicht van de aanwezigheidspercentages die de gemeente hanteert zijn terug te vinden in Bijlage B.

Planologische relevantie (bestaande situatie versus nieuwe situatie)

In het bestemmingsplan is de planologische ruimte vastgelegd voor gebruik en bouwen. Indien er bij een nieuwe ontwikkeling sprake is van het verwijderen van bestaande functie(s) mag, bij het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de nieuwe ontwikkeling, worden onderzocht welke parkeerclaim (behoefte) de bestaande (te slopen) planologische situatie heeft. Tenzij de ontwikkelaar overtuigend en objectief anders aantoont, moet voor de claim uitgegaan worden van een norm van 75% van de in dit beleid opgenomen parkeernormen (een woning komt dan uit op ca. 1,7 parkeerplaats – situatie voor 2009). Tevens dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik. Deze aanwezigheidspercentages zijn terug te vinden in Bijlage B.

⁶ Niet wijzigen betekent geen wijziging in: oppervlakte, aantal woningen binnen een gebouw en functies zoals benoemd in bijlage A.

Daarna wordt nagegaan welke parkeerbehoefte de nieuwe situatie met zich meebrengt op basis van de actuele parkeernormen. De oude situatie wordt in mindering gebracht van de nieuwe situatie en het restant is het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden. Voorwaarde voor toepassing hiervan is dat een situatie uitsluitend als bestaand mag worden meegenomen als het pand minder dan 5 jaar leeg staat. Daarna vervalt de planologische relevantie en wordt ervan uitgegaan dat er geen parkeerclaim voor het betreffende pand is. Indien het bestaande gebruik niet mogelijk is op basis van de bestemmingsplanbepalingen, wordt er eveneens vanuit gegaan dat er geen parkeerclaim is.

7.2 Stap 2: Bepalen parkeeraanbod (capaciteit binnen plangebied)

Tellen aantal plekken binnen initiatief/project

Voor het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit wordt gekeken naar het aantal parkeerplaatsen dat feitelijk wordt gerealiseerd/beschikbaar is binnen het plangebied van een ontwikkeling. Daarbij dient onderscheid te worden gemaakt tussen parkeerplaatsen op eigen terrein (privé) en openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Meer openbare parkeerplaatsen geeft meer flexibiliteit en mogelijkheden voor eventueel gecombineerd gebruik. Bij het bepalen van het parkeeraanbod wordt rekening worden gehouden met maatvoering, beschikbaarheid en loopafstand:

Maatvoering

Zie hoofdstuk 6.

Beschikbaarheid

Parkeerplaatsen die niet 24 uur per dag vrij toegankelijk of beschikbaar zijn, worden niet meegenomen in het parkeeraanbod. Het gaat hierbij om:

- parkeerplaatsen voor het (tijdelijk) opladen van elektrische voertuigen;
- parkeerplaatsen voor laden/lossen;
- parkeerplaatsen die niet onderdeel zijn van de openbare weg.

Gehandicaptenparkeerplaatsen vallen hier niet onder.

Acceptabele Loopafstanden

Voor goed gebruik van de parkeerplaatsen moeten deze binnen acceptabele loopafstand liggen van de bestemming. Hiervoor gelden waarden zoals weergegeven in onderstaand overzicht. Het gaat hierbij om de werkelijk af te leggen afstand (en niet hemelsbreed).

FUNCTIE	MAXIMAAL ACCEPTABELE LOOPAFSTAND
Wonen	100 meter
Wonen (bezoekers)	100 tot 250 meter
Winkelen	200 meter
Werken	200 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 7.1, acceptabele loopafstanden

7.3 Stap 3: Is de parkeervraag (behoefte) en het parkeeraanbod (capaciteit) in balans?

Door de berekende parkeervraag te vergelijken met het in het initiatief/project opgenomen parkeeraanbod wordt duidelijk of en hoe wordt voldaan aan de parkeernorm. Er is sprake van een goede parkeeroplossing als de parkeervraag op het drukste moment gelijk is aan het parkeeraanbod. Een klein overschot in parkeeraanbod ten opzichte van de berekende parkeervraag is, als dat niet ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit, geen bezwaar. Minder parkeerplaatsen realiseren dan het aantal berekende parkeerplaatsen mag niet en vraagt vanuit parkeeroptiek om bijstelling van de ontwikkeling. In het uiterste geval kan na een integrale afweging door de raad gekozen worden om af te wijken van het beleid.

7.4 Stap 4: Opleveren gegevens door initiatiefnemer

De gemeente Maasdriel zal bij het beoordelen van de parkeerbalans toetsen aan het beleid en de parkeernormen uit deze nota. De initiatiefnemer dient hiervoor alle relevante documenten (berekeningen, tekeningen, schetsen, etc.) aan te leveren.

8 Parkeernormen fiets

8.1 Inrichting openbare ruimte

De gemeente zelf dient te zorgen voor voldoende fietsparkeergelegenheid in de openbare ruimte. Bij herinrichtingsprojecten moet worden nagegaan of de bestaande fietsparkeergelegenheid nog voldoet qua capaciteit en locatie. CROW-publicatie 381 geldt hierbij als richtlijn. Op deze manier wil de gemeente Maasdriel het fietsgebruik in en om de gemeente stimuleren.

8.2 Overige functies

Voor alle overige functies wordt de CROW-publicatie 381 als norm gebruikt. Op deze wijze wordt fietsgebruik verder gestimuleerd. Maatwerk wordt alleen overwogen als een initiatiefnemer overtuigend en objectief motiveert dat de norm in praktijk niet aansluit bij het feitelijke functioneren/activiteiten van een inrichting en niet met bijvoorbeeld de reisafstand van medewerk(st)ers.

8.3 Wonen

Per woning (huur, koop, grondgebonden of gestapeld) moeten ten minstens twee fietsen op eigen terrein geparkeerd kunnen worden in de achtertuin of op een passende plek in de buitenruimte. Al of niet overkapt of in de vorm van een gebouwde berging (zie tevens bepalingen in artikel 4.31 van het Bouwbesluit). Het fietsparkeren zal meegenomen moeten worden in het gebouwt ontwerp indien er sprake is van een interne oplossing, of er zal op een terreininrichtingsvoorstel inzichtelijk gemaakt moeten worden waar het fietsparkeren wordt voorzien.

9 Ontwikkeling mobiliteit

Mobiliteit is continu in ontwikkeling, een aantal ontwikkelingen hebben ook invloed op parkeren. In Nederland zijn enkele grote trends zichtbaar, dit betreft de volgende:

- Elektrische voertuigen;
- De (landelijke) toename van deelauto's;
- Opkomst van MaaS (Mobility as a Service);
- Bevolkingskrimp;
- Het nieuwe werken.

Elektrische voertuigen

De gemeente hanteert een volgend beleid. Dit betekent dat laadpalen alleen op aanvraag geplaatst worden. Hierbij gelden de volgende randvoorwaarden:

- de aanvrager beschikt niet over een eigen terrein waar een auto geparkeerd kan worden;
- binnen 300 meter loopafstand van de woning is nog geen oplaadpunt aanwezig.

Voor een actueel overzicht van openbare laadpalen kan de gemeentelijke website geraadpleegd worden.

Deelauto-initiatieven

Het toepassen van deelauto's wordt op diverse plaatsen in Nederland ingezet. Vanuit diverse studies blijkt dit tot een lager autobezit te leiden. De resultaten hierbij verschillen sterk, in de meest positieve scenario's vervangt 1 deelauto 12 auto's. Gezien de situatie in Maasdriel, de auto-afhankelijkheid, ligging en de schaarste van OV-aanbod is de verwachting dat deze aantallen hier niet gehaald worden. Het reduceren van de parkeervraag vanwege het aanbieden van deelauto's is dan ook niet in deze parkeernorm opgenomen.

MaaS

Kort gezegd is MaaS een andere wijze van omgaan met mobiliteit. In plaats van dat de gebruiker zelf een transportmiddel heeft maakt hij gebruik van een app. In deze app staat de gebruiker centraal. Op basis van de reisvraag van de gebruiker krijgt deze een advies voor de reis. Dit kan bijvoorbeeld met deelfiets - OV - deelauto zijn. Hierbij maakt de gebruiker primair gebruik van transportmiddelen van andere (commerciële) partijen. Hierdoor kan de vraag naar parkeerruimte voor particulieren afnemen omdat het autobezit afneemt. De verwachting is dat ontwikkelingen rondom MaaS in het begin vooral in stedelijk gebied gaan plaatsvinden. In het parkeerbeleid wordt hier dan ook nog geen rekening mee gehouden.

Bevolkingskrimp

Op basis van gegevens van het CBS en PBL is de verwachting dat de gemeente Maasdriel redelijk stabiel blijft qua bevolkingsaantal.

Het nieuwe werken

Door de Corona-crisis in 2020 zijn zaken als thuiswerken en video-overleggen meer algemeen goed geworden. Deze toename in thuiswerken kan twee verschillende effecten hebben:

- Toenemende parkeerdruk overdag in woonwijken omdat de auto vaker voor de deur staat;
- Lagere parkeerdruk in de avonden omdat een huishouden een auto minder heeft.

Op dit moment is geen duidelijke inschatting te maken welke kant de ontwikkeling op gaat. Een toenemende parkeerdruk overdag zal in woonwijken niet tot problemen leiden. In gebieden waar wonen met andere functies gecombineerd is kan dit in theorie wel. De verwachting is dat het aandeel thuiswerkers dusdanig laag is dat dit in de praktijk nauwelijks merkbaar is.

10 Parkeernorm centrumgebieden

Maasdriel kent drie duidelijke centrumgebieden, te weten:

- Kerkdriel, rondom het Mgr. Zwijsenplein;
- Hedel, rondom de Voorstraat;
- Ammerzoden, rondom De Haar.

Om, conform het visiedocument 'samen voor een bloeiend centrum' ruimte te bieden aan de (lokale) ondernemer geldt voor enkele functies een vrijstelling om kleine verandering in bedrijfsvoering mogelijk te maken. De aanwezigheid van de diverse functies binnen het centrumgebieden vraagt om maatwerk. Hierbij wordt enerzijds gekeken naar de leefbaarheid van het centrum en anderzijds de levensvatbaarheid van het centrum. Om de leefbaarheid niet uit het oog te verliezen gaat het hier om een beperkte vrijstelling om kleinschalige ontwikkelingen toe te staan. Dit betreft de volgende vrijstellingen:

FUNCTIE:	NORM PER 100M ² BVO	AFWIJKING
Overige winkels ⁷	5,1 parkeerplaats	Vrijstelling tot een max. van 5,1 parkeerplaatsen (100m ² BVO)
Bar / Café / Cafetaria	8,0 parkeerplaats	Vrijstelling tot een max. van 4,0 parkeerplaatsen (50m ² BVO)
Restaurant	16,0 parkeerplaats	Vrijstelling tot een max. van 4,0 parkeerplaatsen (25m ² BVO)

Tabel 7.1 Afwijkingen in centrumgebied

Deze vrijstelling geldt alleen voor percelen welke onder de centrubestemming⁸ vallen in het vigerende bestemmingsplan⁹. Logischerwijs kan deze vrijstelling slechts éénmaal gebruikt worden per adres om stapelen te voorkomen¹⁰. Deze vrijstelling kan niet gebruikt worden in combinatie met dubbelgebruik zoals beschreven in hoofdstuk 7.1.

⁷ Hier vallen **niet** onder: supermarkten, bouwmarkten, winkel-, tuin- en groencentra en kringloopwinkels

⁸ Betreft enkelbestemming Centrum, Centrum-1 en Centrum-2

⁹ Bestemmingsplannen kunnen geraadpleegd worden via www.ruimtelijkeplannen.nl

¹⁰ Adressen die ontstaan ten gevolge van een splitsing zullen hierbij **niet** gehonoreerd worden als uniek adres.

Bijlage A

Overzicht parkeernormen

	Functie	norm	eenheid
Wonen	Woning	2,3	per woning
	Kamerverhuur (ook arbeidsmigrant)	0,8	per persoon
	Aanleunwoning	1,4	per woning
werken	kantoor (zonder baliefunctie)	2,8	per 100m2 BVO
	Commerciële dienstverlening	3,8	per 100m2 BVO
	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	2,6	per 100m2 BVO
	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	1,3	per 100m2 BVO
	Bedrijfsverzamelgebouw	2,2	per 100m2 BVO
winkelen	Supermarkt	7,5	per 100m2 BVO
	Winkelcentra	5,1	per 100m2 BVO
	Bouwmarkt	2,6	per 100m2 BVO
	Tuincentrum / Groencentrum	2,9	per 100m2 BVO
	Kringloopwinkel	2,2	per 100m2 BVO
	Overige winkels (1)	5,1	per 100m2 BVO
sport, cultuur en ontspanning	Bibliotheek	1,0	per 100m2 BVO
	Zwembad (overdekt)	12,5	per 100m2 bassin
	Zwembad (open lucht)	13,9	per 100m2 bassin
	Sporthal	3,1	per 100m2 BVO
	Sportveld	27,0	per ha. Netto terrein
	Sportschool	5,3	per 100m2 BVO
	Indoor speeltuin	7,2	per 100m2 BVO
	Golfbaan (18 holes)	106,0	per 18 holes
horeca en recreatie	Bar / Café / Cafetaria (1)	8,0	per 100m2 BVO
	Dorpshuis	8,0	per 100m2 BVO
	Restaurant (1)	16,0	per 100m2 BVO
	Hotel	1,0	per kamer
	B&B	1,0	per kamer
	Bungalowpark	1,8	per bungalow
gezondheidszorg en voorzieningen	Huisartsenpraktijk	3,5	per behandelkamer
	Apotheek	3,6	per apotheek
	Fysiotherapiepraktijk	2,2	per behandelkamer
	Tandartsenpraktijk	2,8	per behandelkamer
	Gezondheidscentrum	2,7	per behandelkamer
	Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,7	per wooneenheid
onderwijs	Kinderdagverblijf, t.b.v. personeel	1,5	per 100m2 BVO
	Kinderdagverblijf, t.b.v. brengen en halen	3,0 - 4,0	per lokaal
	BSO, t.b.v. personeel	1,0	per lokaal
	BSO, t.b.v. brengen en halen	3,0 - 4,0	per lokaal
	Basisonderwijs, t.b.v. personeel	1,0	per lokaal
	Basisonderwijs, t.b.v. brengen en halen (2)	3,0 - 4,0	per lokaal

1) voor centrumgebied geldt andere norm, zie vigerend beleidsdocument aangaande parkeren

2) bij onderwijs is parkeerbehoefte afhankelijk van ligging school binnen kern en soort school. Als bij een scholencluster sprake is van verschillende schooltijden tussen scholen mag een reductiefactor toegepast worden

Indien een functie niet in deze tabel is opgenomen wordt verwezen naar CROW publicatie 381 Hierbij geldt stedelijkheidsgraad 'niet stedelijk' en stedelijke zone 'rest bebouwde kom'

Bijlage B

Aanwezigheidspercentages

	werkdag				koopavond	zaterdag		zondag
	<i>ochtend</i>	<i>middag</i>	<i>avond</i>	<i>nacht</i>		<i>middag</i>	<i>avond</i>	<i>middag</i>
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoren / bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	50%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/etc.	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100	0%	100%	0%	0%	0%

Bijlage C

Rekenvoorbeelden

Parkeerbalans nieuwbouwwijk

Bij een nieuwbouwwijk worden 34 nieuwe woningen ontwikkeld, de verdeling van deze woningen is als volgt:

- 10 woningen zonder oprit
- 4 woningen met korte oprit zonder garage
- 10 woningen met garage en een korte oprit
- 10 woningen met garage en een lange oprit

In de openbare ruimte worden 50 parkeervakken gerealiseerd. Dit levert de onderstaande parkeerbalans op:

Type woning	Benodigd			Aanwezig eigen terrein	
	aantal	norm	pp	berek. Aantal	pp
zonder oprit	10	2,3	23	0,0	0
enkele oprit zonder garage (min. 5,5 meter diep)	4	2,3	9,2	0,8	3,2
lange oprit zonder garage of carport		2,3	0	1,0	0
dubbele oprit zonder garage (min. 4,5 meter breed)		2,3	0	1,7	0
garage zonder oprit (bij woning)		2,3	0	0,4	0
garagebox (niet bij woning)		0,0	0	0,5	0
garage met enkele oprit (min. 5,5 meter diep)	10	2,3	23	1,0	10
garage met lange oprit (min. 10,0 meter diep)	10	2,3	23	1,3	13
garage met dubbele oprit (min. 4,5 meter breed)		2,3	0	1,8	0
			78,2		26,2
Totaal benodigd	78,2				
Aanwezig eigen terrein	26,2				
Aanwezig openbaar gebied	50				
Saldo parkeerbalans	-2,0				

In dit rekenvoorbeeld is sprake van een klein tekort aan parkeerplaatsen. Dit kan op een aantal manieren worden opgelost:

- Het realiseren van meer (52) parkeervakken in de openbare ruimte;
- Het wijzigen van woningtypes zodat meer parkeerruimte op particuliere grond ontstaat;
- Het aanpassen van het aantal woningen binnen het plan.

Toepassen dubbelgebruik

Bij een nieuwe ontwikkeling worden de volgende functies ontwikkeld:

- Woningen
- School
- Detailhandel

Het aantal woningen bedraagt 34 stuks waarvoor 52 plaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd moeten worden. Dit wordt uitgesplitst in 10,2 voor bezoekers ($34 \cdot 0,3$) en 41,8 ($52 - 10,8$). De school heeft een parkeervraag van 40 plaatsen. De detailhandel heeft een parkeervraag van 25 parkeerplaatsen. In theorie levert dit een parkeervraag van totaal 117 vakken op. Omdat gebruiksmoment van de verschillende functies niet samenvallen kan met minder parkeerruimte volstaan worden zoals uit onderstaande tabel blijkt.

	benodigd aantal	Werkdag				koopavond	zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
Woningen bewoners	41,8	21	21	38	42	33	25	33	29
Woningen bezoekers	10,2	1	2	8	0	7	6	8	7
Kantoren / bedrijven	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Commerciële dienstverlening	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Detailhandel	25	8	15	3	0	19	25	0	0
Grootschalige detailhandel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Supermarkt	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sportfuncties binnen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sportfuncties buiten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bioscoop/theater/podium/etc.	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dagonderwijs	40	40	40	0	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Benodigd		69	78	48	42	59	56	42	36

Het piekmoment van deze ontwikkeling ligt op werkdagen in de middaguren. Voor een goede parkeersituatie moeten circa 80 parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd.

Bepalen planologische relevantie

In een straat worden 3 blokken van 5 woningen gesloopt. Deze woningen hadden geen parkeerruimte op eigen terrein. In plaats van deze 15 woningen worden 10 nieuwe woningen gerealiseerd waarvan 4 met een korte oprit zonder garage. De parkeerclaim van de bestaande woningen bedraagt in dit geval 25 parkeervakken (15 x 2,3 x 75%). De parkeerbalans is dan als volgt:

Type woning	Benodigd			Aanwezig eigen terrein	
	aantal	norm	pp	berek. Aantal	pp
zonder oprit	6	2,3	13,8	0,0	0
enkele oprit zonder garage (min. 5,5 meter diep)	4	2,3	9,2	0,8	3,2
lange oprit zonder garage of carport		2,3	0	1,0	0
dubbele oprit zonder garage (min. 4,5 meter breed)		2,3	0	1,7	0
garage zonder oprit (bij woning)		2,3	0	0,4	0
garagebox (niet bij woning)		0,0	0	0,5	0
garage met enkele oprit (min. 5,5 meter diep)		2,3	0	1,0	0
garage met lange oprit (min. 10,0 meter diep)		2,3	0	1,3	0
garage met dubbele oprit (min. 4,5 meter breed)		2,3	0	1,8	0
			23		3,2
Totaal benodigd	23,0				
Aanwezig eigen terrein	3,2				
Aanwezig openbaar gebied	25				
Saldo parkeerbalans	5,2				

In theorie lijkt deze ontwikkeling ruim te voldoen. Hierbij moet wel nagegaan worden of de opritten niet ten koste van bestaande parkeerplaatsen gaat.

Vrijstelling centrumgebied

In een van de centrumgebieden heeft een winkel¹ de mogelijkheid tot uitbreiding. De grootte van de uitbreiding bedraagt 75 m². De gemeentelijke norm voor een dergelijke winkel bedraagt 5,1 parkeerplaats per 100m². Voor deze uitbreiding zijn in theorie 4 parkeervakken nodig. Omdat dit een kleine uitbreiding betreft valt deze onder de vrijstelling en kan de uitbreiding plaatsvinden zonder aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen.

¹ Winkel, geen supermarkt, bouwmarkt, winkel-, tuin- en groencentrum of kringloopwinkel