

MEMO

Aan: **Dhr. Jan-Hein Biemans (Urban Jazz)**
Mevr. Jeanine Pieck (Urban Jazz)

Van: Arno Jonker (JONKER Consultant – Verkeersadvies)

Betreft: Verkeerskundige onderbouwing “de Meander”, Nederhemert

Datum: 13 februari 2020

1. Aanleiding

Voorliggend document vormt de verkeerskundige onderbouwing en behoefte van het bestemmingsplan voor De Meander in Nederhemert. Hierin wordt ingegaan op de verkeerskundige aspecten ten aanzien van bereikbaarheid, inpassingen in de huidige omgeving, ruimtegebruik, verkeersproductie en parkeren.



Afbeelding 1. Voorlopig ontwerp De Meander. (Bron: ontwerpschetsen Urban Jazz)

2. Ontsluitingsstructuur en bereikbaarheid

De ontsluitingsstructuur van De Meander is gevisualiseerd in afbeelding 2.



Afbeelding 2. Ontsluitingsstructuur De Meander. (Bron: ontwerpsschetsen Urban Jazz)

Ontsluiting voor het autoverkeer

De ontsluiting van het plan wordt gedragen door een hoofdweg die op twee locaties aansluit op de Kapelstraat. Binnen het plan vormt deze hoofdstructuur een ring rondom het centraal gelegen blok met woningen. Vanaf de hoofdstructuur binnen het plan, zijn zes doodlopende hofjes voorzien. Deze hofjes sluiten ondergeschikt aan op de hoofdstructuur. De wegenstructuur is dusdanig opgezet dat alle woningen aan de hoofdstructuur en alle ingangen van de hofjes, vanuit twee richtingen tot aan de voordeur te bereiken zijn. De hoofdstructuur heeft een rijbaanbreedte die varieert tussen de 5 en 6 meter en biedt daarmee voldoende ruimte voor een veilige afwikkeling van gemengd auto en fietsverkeer. (Wegprofielen zijn opgenomen in bijlage 1)

Ontsluiting voor fietsverkeer

Het fietsverkeer maakt gebruik van dezelfde structuren als het autoverkeer met daarnaast een aparte verbinding in het verlengde van het Kerkpad. Daarnaast zijn alle bergingen (of tuingrenzen) in het plan met de fiets (aan de hand) te bereiken. Het plan bevat een langzaam verkeer verbinding naar de Maasdijk. Deze is bedoeld voor voetgangers. Zonder toevoeging van beperkende maatregelen, zal deze verbinding ook gebruikt worden door fietsers.

Ontsluiting voor voetgangers

Voor voetgangers is langs de hele hoofdstructuur voor auto's, aan een zijde een trottoir voorzien. Alleen de woningen aan de hofjes hebben in sommige gevallen geen apart trottoir. Dit vormt, gezien het doodlopende karakter en de beperkte fysieke omvang en beperkte verkeersstromen, geen gevaar voor de verkeersveiligheid. Voor voetgangers is tevens een aparte doorsteek gemaakt naar de Maasdijk. Deze verbinding zorgt ervoor dat de OV-halte aan de Maasdijk gemakkelijk te bereiken is zonder langs de Maasdijk te hoeven lopen. Voor voetgangers is tevens een verbinding gemaakt aan de noord-oostzijde, in de vorm van een 'klompenpad'. Dit pad is vooral van recreatieve meerwaarde.

Bereikbaarheid hulpdiensten

De wegenstructuur binnen het plan maakt het mogelijk om alle woningen aan de hoofdstructuur en alle ingangen van de hofjes in ieder geval vanaf twee kanten te benaderen. Daarnaast zijn de doodlopende hofjes circa 50 meter diep en liggen naastgelegen hofjes op een afstand van circa 50 meter. Hoewel het handboek voor de inrichting van de openbare ruimte geen specifieke maximale afstanden voor doodlopende wegen beschrijft, is iedere woning, als gevolg van de gekozen structuur tot voor de deur te benaderen met een hulpvoertuig. In die uitzonderlijke gevallen dat een weg geblokkeerd wordt, is ieder pand, via een alternatieve route met een gemotoriseerd voertuig, te naderen tot maximaal 50 meter afstand. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is daarmee gewaarborgd.

3. Aanpassing aan bestaande infrastructuur

Verkeersplateau's

Op twee punten is de aansluiting van de Meander op de Kapelstraat vormgegeven met een verkeersplateau. Deze plateau's zorgen ervoor dat de aansluiting qua voorrang gelijkwaardig is aan de Kapelstraat. Dit is passend bij het beoogde 30 km/u karakter van het bouwplan. De Kapelstraat is in de huidige situatie echter nog aangewezen als 50 km/u straat. Ten behoeve van een veilige en doelmatige verkeersafwikkeling wordt daarom geadviseerd de Kapelstraat ook te downgraden naar verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit is passend binnen de toekomstplannen van de gemeente Zaltbommel.

Wanneer de Kapelstraat geen 30 km/u regime krijgt, wordt aanbevolen de Meander ook niet met een verkeersplateau aan te sluiten, omdat de wettelijke voorrangssituatie op een plateau (rechts heeft voorrang), niet past bij het verwachtingspatroon van verkeer op een 50 km/u weg. In dat geval wordt aanbevolen de Meander aan te sluiten met uitritconstructies. Omdat hiermee ook de verkeersremming op de Kapelstraat wegvalt, heeft downgraden van de Kapelstraat naar 30 km/u de voorkeur.

Ter hoogte van het Kerkpad is ook een plateau voorzien. Dit plateau heeft qua vormgeving geen gelijkwaardige aansluitingen met het Kerkpad en het fiets-voetpad van de Meander. Omdat het Kerkpad alleen toegankelijk is voor voetgangers, is deze vormgeving passend.

Het pad van de Meander is echter ook toegankelijk voor fietsers. Dit kan verwarring opleveren wanneer de Kapelstraat wordt gedowngraded naar 30 km/u. Binnen 30 km/u gebieden heeft verkeer van rechts in principe overal voorrang. Een rechtstreekse aansluiting van het pad van de Meander is dan feitelijk 'een weg van rechts' voor verkeer op de Kapelstraat in noordelijke richting. Wanneer de aansluiting dan niet gelijkwaardig wordt vormgegeven, kan de situatie zich voordoen dat een fietser die uit het pad komt, denkt dat hij/zij voorrang heeft op een auto die in noordelijke richting in de Kapelstraat rijdt. Tegelijkertijd kan deze auto, als gevolg van de niet gelijkwaardige vormgeving, voorrang nemen op de fiets.

Wanneer het pad toegankelijk wordt voor fietsers wordt daarom aanbevolen de aansluiting van het plateau qua vormgeving ook gelijkwaardig te maken aan die zijde (zoals bij de overige aansluitingen).

Bij de vormgeving van de plateau's moet rekening gehouden worden met de samenstelling van het verkeer. In de oude situatie was er relatief veel vrachtverkeer aanwezig in de Kapelstraat. Met het verdwijnen van Transportbedrijf Vos is ook het vrachtverkeer aanzienlijk afgenomen.

Aansluitingen 'hofjes'

Bij de aansluitingen van de hofjes op de hoofdstructuur van de Meander, is de beoogde situatie 30 km/u. Gezien het besloten karakter van de hofjes en de beperkte hoeveelheid van het verkeer, zal het natuurlijke gedrag van de weggebruiker zijn om bij het verlaten van de hofjes voorrang te verlenen aan kruisend verkeer. Aanbevolen wordt, in de uiteindelijke vormgeving duidelijk tot uiting te laten komen welk voorrangsgedrag van de weggebruiker wordt verwacht.

4. Productie en attractie

Op basis van de kengetallen voor productie en attractie zoals deze door het CROW worden beschreven, is een berekening gemaakt van de aantallen verkeersbewegingen die als gevolg van het realiseren van het plan De Meander worden verwacht (de productie en attractie). Hierbij is gebruik gemaakt van de kengetallen zoals beschreven in publicatie 381 ("Toekomstbestendig parkeren"). Deze publicatie maakt gebruik van onderverdelingen in verkeersgeneratie op basis van typen woningen.

De aantallen woningen uit het overzicht met woningtypen zijn opgenomen in onderstaande tabel. Daarbij is ook het aantal verkeersbewegingen per woning beschreven per gemiddelde weekdag en per gemiddelde werkdag (op basis van CROW 381). Een werkdag kent op basis van de kengetallen een ophogingsfactor van 1,11.

Voor de bepaling van het aantal verkeersbewegingen is uitgegaan van de stedelijkheidsgraad "weinig stedelijk" zoals deze ook in het parkeerbeleid van de gemeente Zaltbommel wordt gebruikt. Daarnaast is gebruik gemaakt van de gebiedstypering "rest bebouwde kom". De verkeersproductie wordt door het CROW in een bandbreedte opgegeven. Omdat vooraf niet te bepalen is of juist sprake is van een verkeersproductie aan de hoge of lage kant van de bandbreedte, wordt uitgegaan van de maximale kencijfers. Indien het plan passend is op basis van maximale kencijfers, is deze ook passend voor de minimale kencijfers.

Aantal woningen per categorie	Type woning	Maximale norm	Verkeersproductie weekdag	Verkeersproductie werkdag (x1,11)
24	Vrijstaand (koop)	8,6	206,4	229,1
9	Half vrijstaand (koop)	8,6	77,4	85,9
16	2 [^] 1 kap (koop)	8,2	131,2	145,6
16	Rijwoning (koop)	7,8	124,8	138,5
35	Rijwoning (huur)	7,8	273,0	303,0
10	Rug-aan-rug (huur)	6,0	60,0	66,6
6	Appartement (koop)	7,8	46,8	51,9
4	Appartement (huur)	7,8	31,2	34,6
1	Boerderij (bestaand)	8,6	8,6	9,5
			959,4	1.064,9

Tabel 1. Verkeersproductie De Meander. (Bron kencijfers: CROW publicatie 381)

De huidige aantallen autobewegingen op de Kapelstraat (gebaseerd op telgegevens uit rapportage "Verkeerstoets Nederhemert, Accent adviseurs, 2013) bedragen in totaal 1.323 bewegingen per etmaal. (702 in noordelijke richting en 630 in zuidelijke richting). In die rapportage is geen ophoging gebruikt voor werkdagen. Wanneer dat alsnog wordt gedaan op basis van de vermenigvuldigingsfactor van 1,11 ontstaat een huidige verkeersstroom over de Kapelstraat van $(1323 \times 1,11 =) 1.469$

De toevoeging van De Meander veroorzaakt op werkdagen nog 1.065 bewegingen extra. Op basis van de huidige richtingsverdeling van verkeer op de Kapelstraat, is de verwachting dat ook het verkeer van de Meander zich ongeveer 50% : 50% zal verdelen over beide richtingen.

Hoewel de toevoeging van De Meander naar verwachting een toename 72% van het verkeer op de Kapelstraat oplevert, is de totale omvang van de verkeersstromen ($1.469 + 1.065 =$) 2.534 verkeersbewegingen per etmaal, nog altijd goed passend binnen een verblijfsgebied (30 km/u).

5. Ruimtereserveringen

Het plan van de Meander voorziet in een goede ontsluiting voor zowel het langzaam verkeer als het autoverkeer. Extra ruimtereserveringen zijn daarom nu niet aan de orde. De verwachtte intensiteiten van het autoverkeer zijn goed af te wikkelen via de Kapelstraat en geven ook geen aanleiding om op termijn een rechtstreekse aansluiting op de Maasdijk te rechtvaardigen.

Ook zal een rechtstreekse aansluiting op de Maasdijk een toename veroorzaken van het verkeer binnen de Meander, waardoor het leefklimaat in de Meander wordt aangetast.

Los van deze theoretische benadering van nut, noodzaak en wenselijkheid, heeft ook het Waterschap al aangegeven dat een extra aansluiting op de Maasdijk geen optie is omwille van de bescherming van het dijklichaam.

6. Parkeren

Op basis van de parkeernormering, zoals deze is beschreven in de 'Parkeernota Zaltbommel 2018' (bijlage 2 en hierna: de parkeernota), is de parkeerberekening beschreven voor het plan.

De Meander voorziet in 120 woningen in diverse categorieën. Hoewel het overzicht van woningtypen (bijlage 3) diverse woningsoorten onderscheidt, is voor het opmaken van de parkeerbalans alleen de verdeling van belang zoals deze wordt benoemd in de parkeernota. De ligging van de parkeerplaatsen is gevisualiseerd in bijlage 4.

De parkeerbehoefte

Ten behoeve van de parkeerbalans is op basis van de parkeernota berekend hoeveel plaatsen nodig zijn voor het woningbouwprogramma van de Meander.

De parkeernota beschrijft, voor het bepalen van de parkeerbehoefte in nieuwbouwplannen in de overige kernen (niet zijnde Zaltbommel), alleen een onderscheid tussen:

- Grondgebonden woningen en appartementen
- Appartementen sociale huur

(Nb. de overige functies die in de parkeernota worden benoemd zijn niet aanwezig in het De Meander en daarom niet van toepassing).

Op basis van dit onderscheid is de parkeerbehoefte van De Meander als volgt:

Type woning	Aantal in plan De Meander	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Grondgebonden woningen en appartementen	116	2,0	232
Sociale huurwoningen	4	1,5	6
			238

Tabel 2. Parkeerbehoefte De Meander. (Bron kencijfers: Parkeernota Zaltbommel 2018)

Het aanbod aan parkeerplaatsen

De parkeernota beschrijft hoe parkeerplaatsen mogen worden meegerekend in het aanbod. Hierbij worden parkeerplaatsen in het openbaar gebied meegerekend als één volwaardige plaats, maar worden plaatsen op opritten en in garages niet 1:1 meegerekend. De reden hiervoor is dat deze plaatsen soms alleen beschikbaar zijn wanneer een auto wordt verplaatst. Ook het feit dat garages niet door iedereen als parkeerruimte worden gebruikt, is een reden voor correctie.

Voor de Meander is het parkeeraanbod op eigen terrein als volgt:

Aantal woningen per categorie	Parkeervoorziening	Berekeningsaantal	Parkeeraanbod op eigen terrein
1	Dubbele oprit zonder garage	1,7	1,7
17	Garage met enkele oprit	1	17
35	Garage met dubbele oprit	1,7	59,5
67	Geen voorziening	0	0
			78,2

Tabel 3. Parkeeraanbod De Meander eigen terrein. (Bron kencijfers: Parkeernota Zaltbommel 2018)

Naast de parkeerruimte op eigen terrein, is er in de openbare ruimte ook parkeerruimte opgenomen in diverse, veelal geclusterde, parkeervakken. Deze vakken worden wel 1:1 meegerekend in de parkeerbalans.

Aantal openbare parkeervakken	Parkeervoorziening	Berekeningsaantal	Parkeeraanbod in openbare ruimte
148	Haaks parkeervak	1	148
13	Langs parkeervak	1	13
			161

Tabel 4. Parkeeraanbod De Meander openbaar. (Bron kencijfers: Parkeernota Zaltbommel 2018)

Het totaal aan beschikbare parkeerplaatsen bedraagt hiermee $78,2 + 161 = 239,2$. Dit is meer dan de berekende behoefte van 238 plaatsen en daarmee passend voor de omvang en invulling van de ontwikkeling.

Bezoekers parkeren

De parkeernota beschrijft dat 0,3 parkeerplaats per woning (ongeacht het type woning) beschikbaar moet zijn voor bezoekers. Deze behoefte is al verwerkt in de parkeernorm per woning maar dient om te beoordelen of de verdeling van plaatsen over eigen terrein en openbaar gebied, passend is bij de verdeling van woningtypen.

Bij de beoordeling van de verdeling wordt geanalyseerd of het totaal aan openbaar toegankelijke plaatsen voldoende is om de behoefte van de woningen zonder eigen parkeervoorziening op te vangen (eigen behoefte inclusief bezoek) en daarnaast voldoende ruimte biedt om ook het aandeel bezoekersparkeren van de woningen met parkeergelegenheid op eigen terrein op te vangen. De tabellen hieronder laten de berekening zien.

Type woning	Aantal in plan De Meander	Parkeernorm*	Parkeerbehoefte woningen zonder eigen parkeervoorziening
Woningen zonder eigen parkeervoorziening	63	2,0	126
Sociale huurwoningen zonder eigen parkeervoorziening	4	1,5	6
			132

* De volledige parkeernorm-aantallen moeten in de openbare ruimte worden opgevangen.

Tabel 5 Parkeerbehoefte De Meander in openbaar gebied, door woningen zonder eigen voorziening. (Bron kencijfers: Parkeernota Zaltbommel 2018)

Type woning	Aantal in plan De Meander	Aandeel uit p-norm bedoeld voor bezoek**	Parkeerbehoefte woningen met eigen parkeervoorziening
Woningen met eigen parkeervoorziening	53	0,3	15,9
			15,9

** Alleen het bezoekersaandeel binnen de parkeernorm-aantallen moet in de openbare ruimte worden opgevangen.

Tabel 6 Parkeerbehoefte De Meander in openbaar gebied, door woningen met eigen voorziening. (Bron kencijfers: Parkeernota Zaltbommel 2018)

In totaal dienen ten minste $(132 + 15,9 =) 147,9$ plaatsen uit het totale parkeeraanbod in het openbaar toegankelijke gebied te liggen. Het openbaar gebied van De Meander kent 161 plaatsen en voldoet daarmee aan de eisen zoals gesteld in de parkeernota.

Loopafstanden

De parkeernota beschrijft dat ten behoeve van de functie wonen, een loopafstand tussen parkeerplaats en bestemming van maximaal 100 meter acceptabel is. Voor alle woningen in het gebied geldt dat binnen 100 meter openbaar toegankelijke parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Vooraf ligt niet vast welke woningen en bezoekers gebruik maken van welke openbare parkeerplaatsen. Geoordeeld wordt dat de verdeling van openbare plaatsen over de 'hofjes' en langs de wegen in het plan passend zijn bij de aantallen woningen die, naar alle waarschijnlijkheid op basis van de loopafstanden, gebruik zullen maken van die plaatsen.

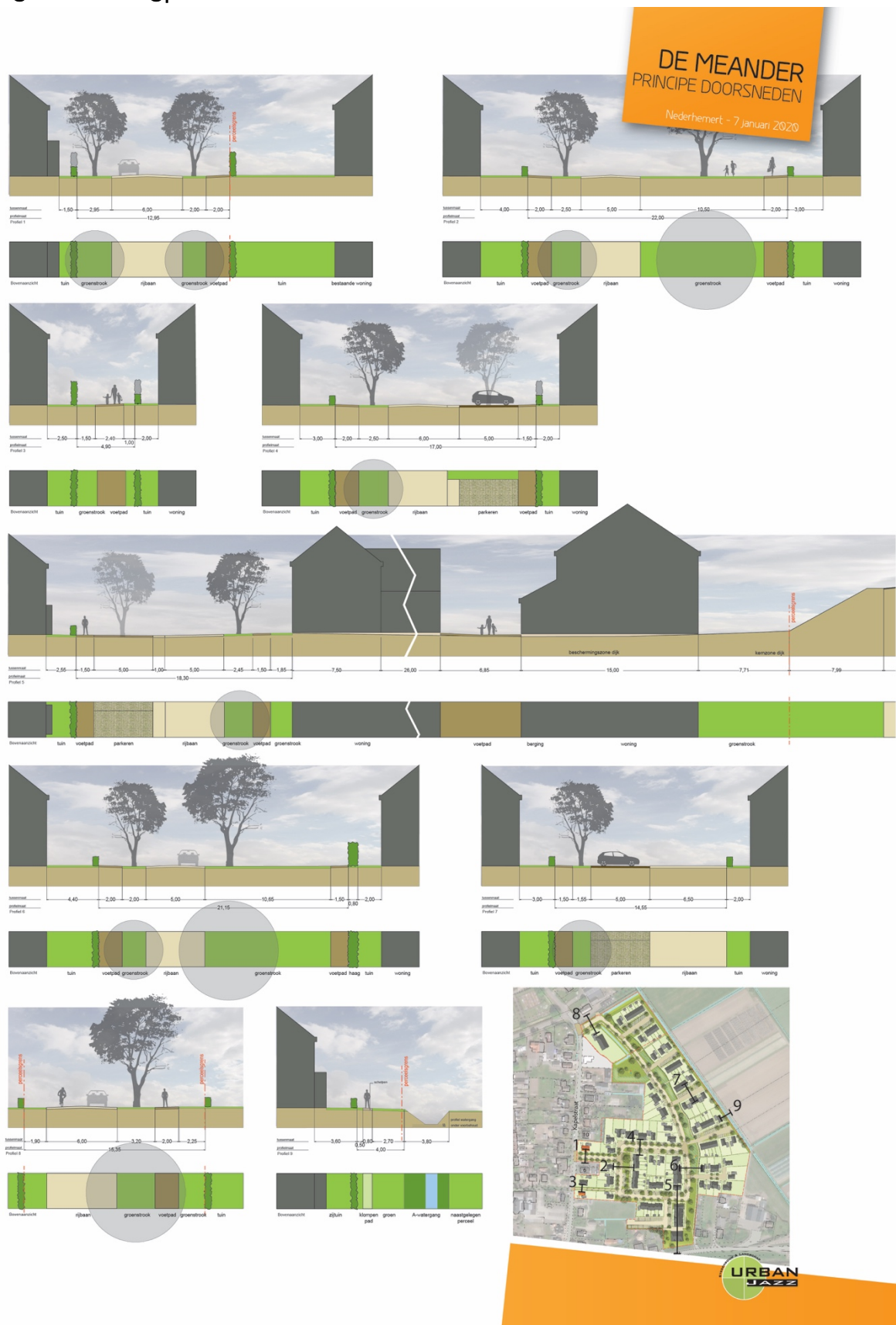
Fietsparkeren

Het plan voorziet in woningen die allemaal een eigen garage of berging hebben. Deze zijn allemaal rechtstreeks met de fiets te bereiken.

Ten aanzien van de appartementen en enkele vrijstaande woningen wordt ervan uitgegaan dat deze voorzien in een in pandige stallingsvoorziening voor fietsen.

Fietsparkeren wordt binnen het plan opgelost op eigen terrein. De parkeernota hanteert geen vaste normen voor fietsparkeren en schrijft voor dat ten behoeve van fietsparkeren maatwerk wordt toegepast

Bijlage 1 Wegprofielen



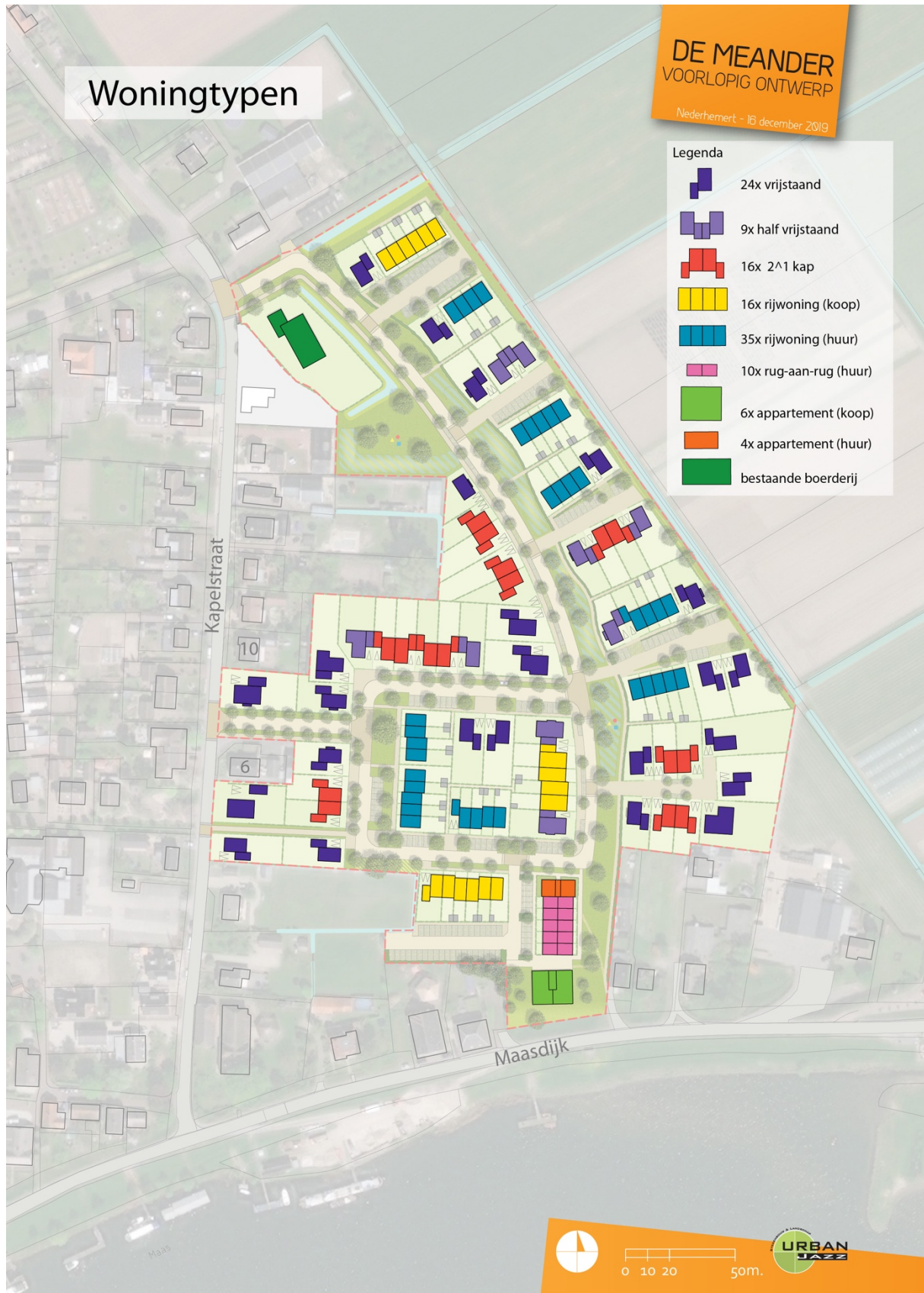
Bijlage 2 Parkeernota Zaltbommel 2018

(Digitaal separaat toegevoegd)

(Online raadpleegbaar:

https://www.zaltbommel.nl/data/downloadables/4/5/3/bijlagen-bij-toelichting_bijlage-1-parkeernota-zaltbommel-2018.pdf)

Bijlage 3 Woningtypen



Bijlage 4 Parkeerbalans



Gebruikte documenten en informatie

- Verkeersstoets Nederhemert, Accent adviseurs, 2013
- Toekomst bestendig parkeren, CROW, Publicatie 381
- Parkeernota Zaltbommel 2018
- Schetsontwerp De Meander (inclusief uitwerkingen), Urban Jazz, 2020

Parkeernota Zaltbommel 2018

1. Inleiding

Aanleiding van deze parkeernota is de wijziging in de Woningwet en de daaraan gerelateerde wijze waarop de parkeertoets van ontwikkelingen juridisch geborgd is.

De Woningwet is gewijzigd met de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 (op 29 november 2014). De wijziging gaat onder andere over de intrekking van de grondslag voor de stedenbouwkundige voorschriften in een bouwverordening. Daardoor moeten de stedenbouwkundige voorschriften, zoals het parkeren, nu in het bestemmingsplan zelf geregeld worden.

Op 1 juli 2018 loopt de overgangstermijn af voor bestaande bestemmingsplannen. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen. Omdat dit “vangnet” vervalt, moeten de eisen wat betreft parkeren op een andere manier worden geregeld. Deze parkeernota is hiervoor een nieuw juridisch middel.

Het doel van de parkeernota is tweeledig:

- Het voldoende faciliteren van parkeren bij ontwikkelingen om daarmee zowel op het terrein van de ontwikkeling zelf als in de directe omgeving een zo goed mogelijke parkeersituatie te waarborgen;
- Inzicht geven in de eisen en parkeernormen die gehanteerd worden bij de beoordeling van plannen.

Toepassing van de parkeernota:

- Sommige recent vastgestelde bestemmingsplannen en beheersverordeningen bevatten een regeling die verwijst naar de gemeentelijke parkeernota. In deze regeling is verder opgenomen dat - als er geen gemeentelijke parkeernota is - de beoordeling in zijn geheel plaatsvindt op basis van de meest actuele versie van de ASVV van CROW. Voor deze bestemmingsplannen en beheersverordeningen wordt de gemeentelijke parkeernota – na de inwerkingtreding hiervan - van toepassing.
- In het paraplubestemmingsplan parkeren – dat de gemeenteraad in juni 2018 vaststelt – wordt verwezen naar de gemeentelijke parkeernota. In bestemmingsplannen en beheersverordeningen die na juni 2018 worden vastgesteld, komt ook een standaard verwijzing naar deze parkeernota. Daarmee is de parkeernota van toepassing op alle vergunningsplichtige activiteiten, die uit deze bestemmingsplannen of beheersverordeningen voortvloeien.

Niet van toepassing:

- In enkele nieuwere bestemmingsplannen is parkeren in het bestemmingsplan zelf goed geregeld. Er is voor gekozen om het parapluplan niet voor deze bestemmingsplannen te laten gelden. De parkeernota is daardoor logischerwijs niet van toepassing op deze bestemmingsplannen.
- Op parkeervraagstukken (zoals bijvoorbeeld een bestaande parkeerdruk) in een bestaande (woon)omgeving zijn de met deze parkeernota vastgelegde parkeernormen niet van toepassing. De reden hiervoor is dat de bestaande (woon)omgeving veelal ontwikkeld en gerealiseerd is op basis van oudere normen. Een oplossing voor deze parkeervraagstukken is maatwerk en in veel gevallen alleen te realiseren met een integrale aanpak, bijvoorbeeld om bij een reconstructie te kijken naar de aanleg van extra parkeerplaatsen.

Hoofdstuk 2 gaat in op de systematiek van de parkeertoets. In hoofdstuk 3 staan de eisen en in hoofdstuk 4 en 5 de parkeernormen voor respectievelijk de auto en de fiets.

2. Systematiek

Deze parkeernota bevat handvatten om voor twee categorieën functies de parkeertoets uit te kunnen voeren.

1. Functies die zijn opgenomen in de parkeernota;
2. Functies die niet zijn opgenomen in de parkeernota.

Ad 1. Functies die zijn opgenomen in de parkeernota

Het gaat hier om de parkeernormen voor de auto voor een aantal functies. Dit zoals opgenomen in hoofdstuk 4. Bij een toets van een aanvraag zijn er twee soorten conclusies mogelijk:

- a. Ambtelijk is de conclusie dat de eisen (hoofdstuk 3) en de parkeernorm voor auto's (hoofdstuk 4) passend zijn bij de aard van de ontwikkeling.
- b. Ambtelijk is de conclusie dat er redenen zijn om van de eisen (hoofdstuk 3) en/of de parkeernorm (hoofdstuk 4) af te wijken.

Het afwijken van de eisen en/of normen zoals gesteld in deze parkeernota is mogelijk als:

- Op een andere wijze in de nodige parkeerruimte dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;
- Het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden in elk geval worden gerekend:
 - o Een te verwachten meer of minder dan gemiddeld aantal gebruikers, klanten of bezoekers van de functie;
 - o Een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers, klanten of bezoekers van de functie;
 - o Indien het betreffende pand / perceel de functie heeft van parkeergarage, garagebedrijf, taxibedrijf of vervoersbedrijf.

Afwijken is slechts mogelijk indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de parkeersituatie in de openbare ruimte en van de woon- en leefsituatie.

Ad 2. Functies die niet zijn opgenomen in de parkeernota

In de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' zijn voor een groot aantal functies kencijfers vastgelegd. Voor een groot deel hiervan geldt dat nieuwbouw, verbouw of aanpassing van dergelijke functies sporadisch voorkomt binnen de gemeente Zaltbommel. Voor dit soort functies, maar ook voor diverse andere functies, blijkt uit ervaring dat het bepalen van een parkeernorm maatwerk is. Daarom is ervoor gekozen om niet voor alle functies parkeernormen in deze parkeernota op te nemen.

Daarnaast geldt dit in zijn geheel voor de parkeernorm voor fietsen.

Voor de functies die niet zijn opgenomen in de parkeernota wordt per geval een afweging gemaakt. Dit is dus een maatwerkregeling. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Voor het bepalen van de parkeernorm wordt zoveel mogelijk aangesloten bij CROW-publicatie 317
- Kern Zaltbommel is categorie "matig stedelijk"
- Alle overige kernen en buitengebied zijn "weinig stedelijk".

Ook voor functies die niet zijn opgenomen in de parkeernota, en waarvoor via maatwerk een parkeernorm wordt bepaald, gelden de eisen uit hoofdstuk 3. Indien er aanleiding is om voor deze functie af te wijken van deze eisen, dan geldt daarvoor hetgeen gesteld onder "Ad 1, sub b".

Mandatering

In het Mandaatbesluit Zaltbommel 2017 is ervoor gekozen om vanwege redenen van doelmatigheid en slagvaardig bestuur omgekeerd te mandateren.

Dit betekent dat alle collegebevoegdheden zijn gemandateerd, tenzij de bevoegdheid expliciet wordt voorbehouden aan het college, de burgemeester of de gemeentesecretaris. Deze parkeernota sluit hierop aan.

Als een aanvraag voldoet aan de eisen en parkeernormen dan wordt de aanvraag ambtelijk afgehandeld. Als wordt afgeweken van deze eisen en/of parkeernormen of voor de betreffende functie geen parkeernormen in deze parkeernota staan opgenomen dan wordt de ambtelijke beoordeling met de portefeuillehouder Verkeer besproken en moet deze uiteindelijk goedkeuring verlenen. Voor een aantal benoemde gevallen blijft het college van burgemeester en wethouders bevoegd.

In alle gevallen maakt de afdeling Realisatie en Beheer, of de Omgevingsdienst Rivierenland namens de gemeente, voor elke aanvraag waarop de parkeernota van toepassing is, een beoordeling. De volgende situaties kunnen zich dus voordoen:

Categorie	Uitleg	Wijze van afhandeling
1a	Eisen hoofdstuk 3 en parkeernorm hoofdstuk 4 worden toegepast	De aanvraag kan ambtelijk worden afgedaan als het gaat om het onderdeel parkeren
1b	Van eisen hoofdstuk 3 en/of parkeernorm hoofdstuk 4 wordt afgeweken (maatwerkafweging)	De afdeling Realisatie en Beheer stemt haar beoordeling af met de Portefeuillehouder Verkeer.
2	Geen parkeernorm opgenomen in parkeernota (maatwerkafweging)	De afdeling Realisatie en Beheer stemt haar beoordeling af met de Portefeuillehouder Verkeer.

Bij categorie 1b en 2 geldt dat in de onderstaande gevallen de beoordeling voor instemming aan het college van burgemeester en wethouders wordt voorgelegd:

- Bij aanvragen van meer dan 20 woningen
- Bij nieuwbouw of wijziging bij bedrijven en detailhandel van meer dan 1.000 m2 bvo

Parkeeronderzoek

Om meerdere redenen kan het gewenst/noodzakelijk zijn om een parkeeronderzoek te laten uitvoeren voor het bepalen van de werkelijke parkeerbehoefte. Bijvoorbeeld, maar niet onuitputtelijk, in de volgende situaties:

- indien de in de CROW-publicatie 317 opgenomen functies niet toereikend zijn voor een specifieke ontwikkeling;
- ten behoeve van de bepaling van aanwezigheidspercentages voor in de CROW-publicatie 317 ontbrekende functies;
- indien de Zaltbommelse situatie aanleiding geeft om af te wijken van de eisen (hoofdstuk 3) en/of parkeernormen (hoofdstuk 4);
- voor het benutten van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte (zie eis 5 in hoofdstuk 3);
- voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de bestaande omgeving ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling;
- indien de werkelijke parkeervraag voor mindervaliden afwijkt van de algemene richtlijn.

Het parkeeronderzoek wordt in opdracht van en voor kosten van de initiatiefnemer uitgevoerd door een deskundig adviesbureau. Voert de gemeente dit onderzoek uit, dan worden de kosten doorberekend aan de initiatiefnemer.

3. Eisen bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen

Hieronder staan de eisen waarnaar wordt gekeken bij een beoordeling of sprake is van voldoende parkeergelegenheid.

1. De ontwikkeling legt geen extra parkeerdruk op de bestaande openbare ruimte

Elke initiatiefnemer van een bouwplan is zelf verantwoordelijk voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen voor zijn ontwikkeling. Dit betekent dat ook de kosten voor zijn rekening komen. Een bouwplan mag geen extra parkeerdruk op de omgeving leggen. Een initiatiefnemer is niet verplicht om eventuele bestaande parkeerdruk in de omgeving, niet zijnde parkeerdruk als gevolg van het plan, in de omgeving op te lossen. Compensatie voor een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen is uiteraard wel toegestaan en het is mogelijk dat de gemeente met initiatiefnemer in overleg treedt hierover.

2. Parkeren op eigen terrein

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling wordt op eigen terrein gefaciliteerd. Met eigen terrein wordt bedoeld het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van een inbreidingslocatie of een nieuwbouwwijk. Ook het bezoekersparkeren moet in dit gebied worden opgelost in de vorm van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen (zie ook eis 4).

Als het gaat om een bouwinitiatief op één perceel dan is eigen terrein gelijk aan eigen erf. Hiervoor geldt ook dat het parkeren op eigen terrein (erf) moet worden geregeld. Tenzij de indeling van dit perceel dit redelijkerwijs onmogelijk maakt, zoals bij een tussenwoning. Indien het parkeren op eigen terrein (erf) wordt opgelost, moet ook eis 4 m.b.t. bezoekersparkeren in acht worden genomen.

Parkeerplaatsen op eigen erf tellen niet volledig mee omdat zij in de praktijk niet volledig gebruikt worden als parkeerplaats zoals het theoretisch mogelijk is. Tabel 1 geldt bij het berekenen hoeveel een parkeerplaats op eigen erf meetelt in de parkeerbalans.

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

Tabel 1: Berekeningswijze parkeren op eigen erf

3. Laden en lossen op eigen terrein

Indien de functie aanleiding geeft tot een te verwachte behoefte qua laden en lossen, dan moet hierin in voldoende mate zijn voorzien op het eigen terrein (erf). De omvang en maatvoering wordt bepaald aan de hand van praktijkervaring (werkelijke behoefte van de betreffende functie) in combinatie met de ASVV.

4. Parkeerplaatsen voor bezoekers zijn openbaar toegankelijk

In de parkeernorm is ook de parkeerbehoefte voor bezoekers meegenomen. Voor woningen geldt standaard dat 0,3 parkeerplaats per woning bedoeld is voor de bezoeker. Voor andere functies is het afhankelijk van het bezoekerspercentage. Dit percentage staat in de tabellen van de kencijfers in CROW-publicatie 317.

De parkeerruimte voor bezoekers moet openbaar toegankelijk zijn. Dit betekent dat de automobilist de parkeerplaats kan bereiken via de openbare weg zonder een barrière. Voorbeeld: een bedrijfsperceel met een hekwerk eromheen en poort die gedurende werktijden open is, of een slagboom die open staat of via de intercom tijdens de openingstijden van het bedrijf / de winkel te bedienen is, wordt niet als barrière gezien. Wel een barrière is bijvoorbeeld een poort/slagboom met pasjessysteem.

5. Gebruik van bestaande parkeerplaatsen

Aanvullend op eis 1 is het mogelijk dat, als ontwikkelaar niet op eigen terrein kan voorzien in de parkeerbehoefte, hij gebruik maakt van bestaande parkeerplaatsen om in zijn parkeerbehoefte te voorzien (zowel op eigen erf als in openbare ruimte). Indien ontwikkelaar meent dat dit nodig en mogelijk is, dient hij gemotiveerd objectief aan te tonen:

- dat deze bestaande parkeerplaatsen structureel niet worden gebruikt op de momenten dat de nieuwe ontwikkeling parkeerbehoefte heeft; en
- dat in de nabije toekomst deze bestaande parkeerplaatsen niet nodig zijn voor de bestaande functies.

Zie ook hoofdstuk 2 voor de eisen met betrekking tot parkeeronderzoek.

6. Er wordt rekening gehouden met dubbelgebruik bij combinatie van functies

Alle functies hebben op bepaalde momenten parkeerbehoefte en op andere momenten minder of geen parkeerbehoefte. Indien een ontwikkeling bestaat uit meerdere functies kan het zijn dat verschillende functies deels van dezelfde parkeerplaatsen gebruik kunnen maken. Bij de dubbelgebruikberekening tellen alleen die parkeerplaatsen mee die toegankelijk zijn voor alle parkeerders.

Aan de hand van de aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 317 (tabel 9) wordt bepaald op welke maatgevende momenten de totale parkeerbehoefte het grootst is.

7. Uitvoeringseisen parkeerplaatsen

De maatvoering van parkeerplaatsen, gehandicaptenparkeerplaatsen en de toeleidende weg wordt getoetst aan de hand van het geldende gemeentelijke Handboek Openbare Ruimte en, indien deze geen uitsluitel geeft, de geldende ASVV van het CROW.

8. Loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstand van de functie gerealiseerd worden. Voor het bepalen van deze loopafstand geldt tabel 2. Het gaat om de werkelijk te lopen afstand.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 - 600 meter
Werken	200 - 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 2: Loopafstanden

Voor mindervalidenparkeerplaatsen geldt dat deze voor alle functies zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang gesitueerd moeten worden, met een maximale loopafstand van 100 meter.

4. Parkeernormen auto

De parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 317 “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie”.

Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt berekend op 1 decimaal achter de komma, net zoals de norm wordt uitgedrukt in 1 decimaal achter de komma. Het totaal aantal parkeerplaatsen wordt, in tegenstelling tot de gebruikelijke afrondingsregels, naar boven afgerond (vanaf x,2). Indien sprake is van een project met meerdere functies dan worden de onafgeronde aantallen benodigde parkeerplaatsen per functie eerst bij elkaar opgeteld en wordt eventueel dubbelgebruik berekend. Afronding vindt vervolgens op het einde van de berekening plaats.

Voor het bepalen van de grenzen van de gebiedsindeling zoals gebruikt in tabel 3, geldt kaart 1.

	Matig stedelijk (kern Zaltbommel)		Weinig stedelijk (overige kernen en buitengebied)		
Functie / voorziening					Eenheid (aantal parkeerplaatsen per)
	Centrum	Rest bebouwde kom	Bebouwde kom	Buitengebied	
Grondgebonden woning of appartement	1,5 (*)	2,0			woning/appartement
Appartement sociale huur	1,5 (*)	1,5			appartement
Woonzorgcomplex	0,6				wooneenheid
(*) uitzondering: toename met één woning als gevolg van woningsplitsing of één woning toevoegen in bestaand pand	0,0				woning/appartement
Kantoor zonder baliefunctie	1,5	2,0	2,5		100 m2 bvo
Kantoor met baliefunctie / commerciële dienstverlening	2,0	2,8	3,5		100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsext. en bezoekersext.(bv opslag, transportbedrijf)	0,9				100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsint. en bezoekersext. (bv industrie, werkplaats)	1,5	2,3			100 m2 bvo

Tabel 3: parkeernormen auto

5. Parkeernormen fiets

Voor het bepalen van de mate van parkeerruimte voor de fiets wordt een maatwerkafweging gemaakt. De toelichting van de systematiek staat in hoofdstuk 2.