



Gemeente
West
Maas en
Waal

Nota Parkeren

Vastgesteld door burgemeester en wethouders op 16 juli 2013
Vastgesteld door de Raad op 12 september 2013
In werking getreden 1 oktober 2013

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Probleem- en doelstelling, uitgangspunten en kaders	3
1.2	Opbouw rapport	3
2	Bestaand beleid	4
2.1	Landelijk beleid	4
2.2	Provinciaal beleid	4
2.3	Gemeentelijk beleid	4
3	Juridisch kader	6
3.1	Het bestemmingsplan	6
3.2	De bouwverordening	6
3.3	Algemene Plaatselijke Verordening (APV)	7
3.4	Wro en omgevingswet	7
4	Oplossingsrichtingen	8
4.1	Vaststellen parkeernormen	8
4.2	Betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders	8
4.3	Blauwe zone	9
4.4	Parkeren deelauto's, carpoolplaatsen en P&R	10
4.5	Parkeren gehandicapten	10
4.6	Parkeermaatregelen bijzondere voertuigen	11
4.7	Handhaving en wegslepen	12
5	Parkeernormen	13
5.1	Hoogte parkeernorm	13
5.2	Parkeernormen per functie	15
6	Parkeerbalans	17
7	Gehandicaptenparkeerplaatsen	18
7.1	Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen	18
7.2	Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen	18
Bijlage 1	Wat is wat?	20
Bijlage 2	Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening	21
Bijlage 3	Afdeling 5.1 Parkeerexcessen van de Algemene plaatselijke verordening	22
Bijlage 4	Voorbeeld Parkeerbeleidsregels	24
Bijlage 5	Parkeernormen	27
Bijlage 6	Aanwezigheidspercentages	29
Bijlage 7	Waarden parkeren op eigen terrein	30
Bijlage 8	Fietsparkeernormen	31
Bijlage 9	Centrumzone Beneden-Leeuwen	32
Bijlage 10	Centrumzone Dreumel	33
Bijlage 11	Rekenvoorbeeld parkeerbalans	34
Bijlage 12	Beoordelingsprocedure individuele gehandicaptenparkeerplaatsen	36

1 Inleiding

Vanwege het toenemende autobezit richt het verkeers- en vervoerbeleid in Nederland zich al jaren op het terugdringen van het autogebruik. Hieraan geeft men vorm door het stimuleren van openbaar vervoer, het introduceren van vervoermanagement en het toepassen van parkeernormen.

Parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen (bij een bestemming) aan. Gemeenten kunnen parkeernormen zelf vaststellen. Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering van parkeerplaatsen. Wel bestaan er richtlijnen (CROW) voor het toepassen van parkeernormen.

Parkeernormen kunnen in de nieuwe en bestaande situaties worden toegepast. Voor West Maas en Waal is het wenselijk dat er parkeernormen ontwikkeld worden voor toepassing in de gehele gemeente. De nieuwe normen moeten passen binnen het landelijke en provinciale beleid. Daarnaast moeten ze aanvullen op de huidige wet en regelgeving.

1.1 Probleem- en doelstelling, uitgangspunten en kaders

De parkeeroplossing speelt bij de ontwikkeling van nieuw- en verbouwplannen een steeds grotere rol.

Het doel van deze rapportage is het beschrijven en onderbouwen van het parkeerbeleid van West Maas en Waal. Hierbij worden eenduidige parkeernormen ontwikkeld. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de ruimtelijke ontwikkeling;
- elke initiatiefnemer van bouwplannen draagt zorg voor zijn eigen parkeeroplossing;
- een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken;
- als een initiatiefnemer van een bouwplan met voldoende argumenten kan aantonen dat de voorgeschreven norm niet voldoet, mag hiervan door ontheffing van afgeweken worden;
- de parkeeroplossing moet voor het parkeren gebruikt worden, voor de duur van de aanwezigheid van de gebouwfunctie.

Naast bovengenoemde uitgangspunten heeft de gemeenteraad nadere kaders gesteld voor deze nota:

- Bij een (nieuwbouw-)plan opleggen dat op eigen terrein bij woningen 1 gegarandeerde parkeerplaats wordt gerealiseerd;
- De parkeernormen voor woningen zijn gelijk voor alle typen woningen. Voor seniorenwoningen kunnen lagere normen worden aangehouden;
- Er wordt geen parkeerfonds ingesteld;
- Fiscalisering van parkeergelegenheden biedt een oplossing;
- Parkeren is een eigen verantwoordelijkheid voor ontwikkelaars. Dit dient primair op eigen terrein te worden gerealiseerd.

1.2 Opbouw rapport

In het tweede hoofdstuk wordt het landelijke, provinciale en gemeentelijke parkeerbeleid beschreven. Hierbij komt onder meer aan de orde hoe en wanneer de parkeernormen in de gemeente tot nu toe zijn toegepast. In hoofdstuk drie wordt het juridische kader beschreven. Daarna volgt in hoofdstuk vier mogelijke oplossingsrichtingen die ingezet kunnen worden bij knelpunten binnen het parkeren. Een beschrijving van de hoogte van parkeernormen per functie staat verwoord in hoofdstuk vijf. In hoofdstuk zes wordt de berekening van het aantal parkeerplaatsen met behulp van de parkeerbalans behandeld. Als laatste wordt in hoofdstuk 7 benoemd hoe het parkeren voor gehandicapten is geregeld.

2 Bestaand beleid

2.1 Landelijk beleid

In 2012 is de Nota Mobiliteit vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De SVIR bevat de visie van het Rijk op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, ruimte, milieu en leefbaarheid. Centraal staat: meer taken naar provincies en gemeenten. Ook vereenvoudigt het Rijk de regels rond ruimtelijke ordening en infrastructuur. Het Rijk verwacht daarbij dat mede-overheden dit proces doorzetten op hun eigen beleidsniveaus.

Het Rijk zet de gebruiker van mobiliteit centraal. Dat betekent dat het Rijk en mede-overheden werken aan samenhang. Het verknopen van verkeerssystemen en vervoerwijzen neemt daarbij een belangrijke plaats in, net als het beter benutten van infrastructuur, met een volwaardige plaats voor langzaam en recreatief verkeer. Het Rijk mikt op multimodale (keten)maatregelen die het gebruik van de capaciteit optimaliseren, inclusief de fiets. Het aandeel van de combinatie fiets + openbaar vervoer kan oplopen tot 40 à 50 procent in stedelijke gebieden.

Het Rijk gaat uit van een forse groei van het hoofdwegennet. Meer capaciteit van hoofdwegen leidt tot druk op stedelijke wegen. Dus zou het autoverkeer voor het overgrote deel niet verder dan de rand van het stedelijk gebied moeten reizen en daar met ander vervoer verder moeten gaan. Om dit te verwezenlijken is een netwerk van P+R nodig.

Het Rijk voelt zich verantwoordelijk voor goede ruimtelijke ordening, inclusief zorgvuldige besluiten. Het Rijk vindt dat overheden, burgers en bedrijven de ruimte moeten krijgen oplossingen te creëren. Dat lukt alleen als het Rijk zich niet overal mee bemoeit en verantwoordelijkheden zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven legt. Dat betekent ook dat veel meer taken en bevoegdheden op het gebied van ruimte en mobiliteit en gebiedsontwikkeling naar decentrale overheden verhuizen.

Voor een zorgvuldige benutting van de schaarse ruimte en het voorkómen van overprogrammering, heeft het Rijk de ladder van duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is vereist bij het overwegen van nieuwe ontwikkelingen.

2.2 Provinciaal beleid

Het provinciale beleid wat betreft verkeer en vervoer staat opgenomen in het Gelders verkeer- en vervoersplan. Dit volgt het landelijke beleid op en geeft daarbij aan dat het parkeerbeleid door gemeenten actief gevoerd moet worden ten behoeve van de ketenmobiliteit. Dit bevordert het gebruik van verschillende vervoermethoden. Op deze manier wordt het parkeerbeleid ingezet als een vorm van mobiliteitsmanagement.

Ook in het streekplan van de provincie Gelderland wordt het verkeer en het parkeeraspect behandeld. Daarin wordt gesteld dat het toenemende autobezit de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid in buurten en wijken vereist. Bij veel autoverkeer aantrekkende locaties (bijvoorbeeld winkels) moet gezocht worden naar vernieuwende oplossingen voor het stallingvraagstuk. Gedacht wordt aan ondergronds parkeren. Een gemeentelijk parkeerbeleid kan dan een goed instrument zijn om de bereikbaarheid te sturen.

2.3 Gemeentelijk beleid

In het Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan 2004 wordt nader ingegaan op het parkeren. Er wordt benoemd dat er parkeerplaatsen aangelegd dienen te worden conform de behoefte van bewoners en bezoekers. Dat er meer aandacht komt voor de inpassing van wegen en parkeervoorzieningen, in aansluiting op de ruimtelijke ontwikkelingen. Het uitgangspunt voor bedrijven is om parkeervoorzieningen te realiseren op eigen terrein. Ook in woongebieden zal het parkeren op eigen terrein worden gestimuleerd.

Voor parkeervraagstukken in een bestaande (woon)omgeving zijn de normen uit deze nota niet toepasbaar. De reden hiervoor is dat bestaande (woon)omgevingen ontwikkeld en gerealiseerd zijn op basis van oudere normen.

Oplossingen voor deze parkeervraagstukken is maatwerk en in veel gevallen alleen te realiseren met een integrale aanpak, bijvoorbeeld om bij een reconstructie te kijken of extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

Als uitgangspunt geldt dat nieuwe ontwikkelingen meer parkeerdruk zal genereren. De normen in deze nota zijn dan ook van toepassing op:

- nieuwbouw
- splitsing van een woning in meerdere woningen c.q. wooneenheden
- gehele en gedeeltelijke verbouwing van een pand met een bestemmingswijziging of –ontheffing waarbij de nieuwe bestemming een meer verkeersaantrekkend karakter heeft. Vergroting van een pand, waarbij de vergroting zal leiden tot een verhoogde vraag naar parkeercapaciteit.

Bij een nieuwbouw ter vervanging van een bestaande oudbouw is het niet toegestaan het eventueel bestaande tekort van de oudbouw te verrekenen met de nieuwbouw.

3 Juridisch kader

Bij de toetsing van bouwplannen voor een bouwvergunning worden de bouwverordening en het bestemmingsplan gebruikt. In beide stukken kunnen parkeernormen worden opgenomen. Als interpretatie van de wettekst wordt gezegd, dat parkeernormen moeten worden afgedekt in de bouwverordening. De manier waarop dit gebeurt staat geheel vrij, mits het juridische geschrevene klopt en toetsbaar is. In bestemmingsplannen moeten de ruimtelijke mogelijkheden voor parkeervoorzieningen worden gewaarborgd. In het bestemmingsplan kan gemotiveerd worden afgeweken van de bouwverordening. Parkeernormen in het bestemmingsplan gaan namelijk boven parkeernormen in de bouwverordening.

Het opnemen van parkeernormen in de bouwverordening levert een overkoepelend toetsingskader op voor alle bouwplannen binnen de gemeente. Ook voorkomt het dat in elk bestemmingsplan een discussie wordt gevoerd over de hoogte van de parkeernormen. Bovendien is het actualiseren van de parkeernormen een stuk eenvoudiger. Deze uitgebreide parkeernormen-systeem gaat er van uit dat de nieuwe bestemmingsplannen niet meer worden voorzien van parkeernormen.

3.1 Het bestemmingsplan

De raad stelt op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening voor het gehele grondgebied van de gemeente bestemmingsplannen vast. Voor een goede ruimtelijke ordening wijst de raad de bestemming van de in het plan begrepen gronden aan en geeft met het oog daarop regels. Deze zien in ieder geval toe op het gebruik van die gronden. De raad kan dan ook met het oog op een goede ruimtelijke ordening in nog vast te stellen bestemmingsplannen de in deze nota opgenomen parkeernormen vastleggen. Een verwijzing naar deze nota is daarvoor voldoende. De in deze nota opgenomen beleidsregels gelden vanaf het moment dat deze nota is bekendgemaakt. Daarop zijn twee uitzonderingen. Indien er al in een vigerend bestemmingsplan parkeernormen zijn opgenomen, zijn die parkeernormen uit dat bestemmingsplan onverkort van toepassing. Echter, in dat geval kan een projectbesluit uitkomst bieden. Bij een projectbesluit kunnen wel de nieuwe parkeernormen toegepast worden.

Daarnaast gelden de normen uit deze nota niet voor bestemmingsplannen, waarvan de voorbereiding al zo ver is gevorderd dat redelijkerwijs toetsing aan de normen van deze nota niet meer te rechtvaardigen valt.

3.2 De bouwverordening

De huidige opzet van de bouwverordening biedt mogelijkheden om te voorkomen dat de parkeerruimte wordt vergeten. De bouwverordening schrijft voor dat de te bepalen normstelling afhangt van:

- de grootte van het gebouw;
- de ligging in de gemeente;
- het te verwachten aantal bezoekers bewoners en gebruikers van het gebouw;
- de aanwezigheid van openbaar vervoer;
- de frequentie van het openbaar vervoer;
- het gemiddelde tijdstip van bezoek;
- de uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen.

Daarnaast is volgens de bouwverordening "aansluiting wenselijk op het voorgestane verkeers- en vervoerbeleid". Daarom kan bij het hanteren van de bouwverordening gebruik worden gemaakt van de parkeernormen zoals deze in de parkeerbeleidsregels zijn opgenomen. Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening is in bijlage 1 van deze nota opgenomen.

Binnen de Bouwverordening bestaat de mogelijkheid dat burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen. Dit kan bijvoorbeeld indien het college de ontwikkeling economisch en/of stedenbouwkundig gewenst vindt. Deze wordt verleend op grond van lid 6 van artikel 2.5.30. Dit lid zegt dat dan op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte moet worden voorzien.

3.3 Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

In de APV kan een gemeente regels vastleggen die specifiek voor deze gemeente gelden. De regels die worden vastgelegd zijn bedoeld om de gemeente netjes en leefbaar te houden. Daarmee wordt het een soort huishoudelijk reglement voor de openbare ruimte van de gemeente. Één van de zaken die in de APV wordt behandeld zijn de parkeerexcessen.

Parkeerexcessen zijn de regels die bepalen waar en wanneer welke typen voertuigen wel of niet op de weg mogen worden geplaatst. Dit is dan in strijd met de bestemming van de weg (bestemming is verplaatsen). De parkeerexcessen die worden genoemd zijn alleen van toepassing op de openbare wegen.

Er zijn in de APV nadere regels gesteld ten aanzien van:

- Parkeren voertuigen van een autobedrijf;
- Het te koop aanbieden van voertuigen;
- Parkeren van defecte voertuigen;
- Het parkeren van voertuigwrakken;
- Het parkeren van reclamevoertuigen;
- Het parkeren van grote voertuigen;
- Het parkeren van uitzichtbelemmerende voertuigen;
- Parkeren van voertuigen met stankverspreidende stoffen;
- Aantasting van de groenvoorzieningen door voertuigen;
- Overlast door fietsen en bromfietsen.

3.4 Wro en omgevingswet

De Wro voorziet in eenvoudigere regels. Bij de Invoeringswet Wro is daarom onder meer bepaald dat artikel 8 van de Woningwet die regels geeft, waaraan in elk geval de bouwverordening dient te voldoen, komt te vervallen. Dat betekent dat de bouwverordening op termijn geen stedenbouwkundige regels – en dus ook geen parkeernormen – meer mag bevatten. Bij de invoering bleek echter dat er een hiaat ontstond voor die gebieden, waarvoor nog geen bestemmingsplan was vastgesteld. Daarvoor hebben gemeenten nog tot 1 juli 2013 de tijd.

Het ministerie bereidt op dit moment daarvoor de omgevingswet voor om te voorzien in een adequaat overgangsrecht voor die gebieden. Zodra die wet van kracht wordt, kunnen parkeernormen op dat moment alleen dan juridisch van kracht zijn via een bestemmingsplan. Wanneer dat plaatsvindt is nog niet helemaal duidelijk. Tot die tijd zijn de parkeernormen van deze nota nog gebaseerd op twee instrumenten: het bestemmingsplan en de bouwverordening.

4 Oplossingsrichtingen

Parkeerbeleid is vanouds een belangrijk onderdeel van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en daarnaast ook van de ruimtelijke inrichting en het locatiebeleid (het juiste bedrijf / kantoor op de juiste plaats). Het gaat om een autonome taak van de gemeente, waaraan gemeenten zelf invulling mogen geven.

Parkeerbeleid is van belang in verband met de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid op lokaal en regionaal niveau. Via parkeerbeleid kunnen gemeenten de verdeling van de vaak schaarse parkeerruimte reguleren en overlast voorkomen. Instrumenten die gemeenten kunnen inzetten voor de parkeerregulering zijn onder meer:

- Het vaststellen van parkeernormen voor woonwijken, bedrijven, kantoren en publiekaantrekkende voorzieningen;
- Het invoeren van betaald parkeren; en
- Het invoeren van parkeren door vergunninghouders (ook wel belanghebbenden parkeren genoemd);
- Het aanwijzen van 'blauwe zones' voor kort parkeren;
- Het aanwijzen en beschikbaar stellen van een parkeerplaats voor deelauto's (autodate) en het aanleggen van P&R-terreinen en/of carpoolterreinen;
- Het afgeven van gehandicaptenparkeerkaarten (GPK's) en het aanwijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen (algemeen en individueel);
- Het nemen van maatregelen ter voorkoming van parkeerexcessen, zoals het parkeren van grote voertuigen in woongebieden en het langdurig parkeren van caravans ed. in de openbare ruimte;
- Het laten wegslepen van foutief geparkeerde auto's.

4.1 Vaststellen parkeernormen

Het vaststellen van parkeernormen heeft het meeste effect op nieuwe voorzieningen. Door de vaststelling van de normen kan bij de bouwplanbeoordeling getoetst en geëist worden dat aan de normen wordt voldaan. Hiermee voorziet de gemeente in voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe ontwikkeling.

In bestaande situaties, waarbij géén nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden kan echter geen gebruik worden gemaakt van dezelfde parkeernormen. Er moet worden gekeken naar de reguliere normen die voor de tijd van de ontwikkeling acceptabel waren. Dit kan ertoe leiden dat in zeer oude situaties parkeerexcessen ontstaan doordat indertijd parkeren geen probleem vormde, omdat gemotoriseerde voertuigen nog schaars waren. Als in de directe omgeving van dit soort gebieden/straten een nieuwe ontwikkeling gaande is, dan moet rekening worden gehouden met overlap van de parkeervoorzieningen.

De gemeente West Maas en Waal hanteert al enkele jaren parkeernormen. De onderbouwing van welke normen en de hoogte van de normen staan beschreven in hoofdstuk 5. De parkeernormen zelf zijn te vinden in bijlage 5.

4.2 Betaald parkeren en parkeren voor vergunninghouders.

Een effectieve maatregel om een tekort aan parkeerplaatsen op te vangen is het invoeren van betaald parkeren. Met betaald parkeren neemt de parkeerdruk op straat aanzienlijk af. Met name langparkeerders, zoals woon-werkverkeer leggen dan minder beslag op het areaal. Daardoor komt er meer vrije parkeercapaciteit op straat beschikbaar.

Betaald parkeren stelt regels aan het gebruik van de parkeerruimte op straat. Deze regels pakken per groep anders uit. Bezoeker krijgen (tegen betaling) meer ruimte en woon-werkverkeer wordt in belangrijke mate geweerd. Deze regels voor de openbare weg hoeven niet parallel te lopen met de regels die op eigen terrein gelden. Bijvoorbeeld: bij een supermarkt hoeft op eigen terrein doorgaans niet betaald te worden voor het parkeren.

Op plaatsen waar betaald parkeren is ingevoerd, ontstaat vaak 'vluchtgedrag' van mensen die niet willen betalen voor het parkeren. Het gevolg hiervan is dat in de omliggende woonbuurten een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat voor de bewoners. Zo'n woonbuurt komt vaak in aanmerking voor belanghebbenden parkeren. Dit gebeurt af en toe gecombineerd met het invoeren van betaald

parkeren. Deze vergunningen zijn dan bedoeld voor bewoners en/of bedrijven in gebieden waar de parkeerdruk erg hoog is.

Voor vergunninghouders (bewoners, medewerkers) is vooraf meestal vastgelegd in welke mate zij op de openbare weg mogen parkeren, bijvoorbeeld 1 vergunning per huishouden of 1 vergunning per 10 medewerkers.

De overheid is verantwoordelijk voor de parkeerregulering en het gebruik van de parkeerplaatsen op de openbare weg. Over het gebruik van de parkeerruimte op eigen terrein heeft de gemeente niets te zeggen. De eigenaar bepaalt ook hier zelf de regels. De verhouding tussen parkeren op eigen terrein en het parkeren in de openbare ruimte is voor veel personen niet meer duidelijk. Daardoor begrijpen veel mensen niet waarom op het ene terrein een ander tarief staat dan het andere of waar wel en niet met een vergunning geparkeerd mag worden.

Betaald parkeren en het vergunningparkeren zijn beide vormen van parkeerbelasting. De gemeente heft hierbij een naheffingsaanslag (€ 56,00 in 2013) op het moment dat niet aan de regels van de belasting wordt voldaan. Het staat de gemeente (vooralsnog) vrij om deze belastingen naar eigen inzicht te besteden. Steeds meer gemeenten bestemmen de opbrengsten specifiek voor mobiliteitsvoorzieningen, zoals bijvoorbeeld parkeergarages en fietsenstallingen.

Binnen de gemeente West Maas en Waal wordt het betaald parkeren niet voorgestaan. In de gemeenten rondom West Maas en Waal is het parkeren in de dorpen nog veelal gratis of tijdgebonden. Het is daarmee sociaal-economisch gezien niet wenselijk om in de gemeente West Maas en Waal betaald parkeren in te voeren. Verder is het parkeren van voertuigen op eigen terrein in winkelgebieden een belemmering. Veel winkels bieden het parkeren op eigen terrein aan. Het betalen voor het parkeren wordt dan niet meer geaccepteerd.

4.3 Blauwe zone

Een bijzondere vorm van het heffen van parkeerbelasting is een blauwe zone. De officiële naam hiervoor is een parkeerschijfzone. Een blauwe zone stelt een tijdslimiet aan het parkeren. Als deze limiet wordt overschreden, dan kan een parkeerbelasting / naheffingsaanslag worden geheven. De tijdslimiet wordt met borden aangegeven. In alle blauw gemarkeerde parkeervakken mag voor de duur van de limiet worden geparkeerd. Dit wordt vervolgens bekend gemaakt door een parkeerschijf zichtbaar onder de voorruit te plaatsen. Ontbreekt deze schijf, dan volgt de parkeerbelasting / naheffingsaanslag.

De blauwe zone is voornamelijk effectief als het langdurig parkeren in een bepaald gebied een belemmering vormt voor het kort parkeren. Bijvoorbeeld als alle bewoners hun auto op openbare parkeerplaatsen in een winkelstraat parkeren is er geen ruimte meer voor het winkelend publiek.

In de gemeente West Maas en Waal is tijdens een parkeeronderzoek gekeken naar de tijdsduur van het parkeren in Beneden-Leeuwen en Dreumel. Gekeken is hoe lang men parkeert. Dit op de drukste dagen van de week. Meer dan 50% van de bezoekers parkeert korter dan 1 uur. 98% van de bezoekers parkeert korter dan 2 uur.

Gezien deze percentages, is het instellen van een blauwe zone niet gewenst. Daarnaast blijft de mogelijkheid bestaan om het parkeren van onbepaalde duur aan te bieden op eigen terrein. Dit is niet te sturen door de gemeente.

Veel ondernemers in de winkelgebieden vinden het niet wenselijk dat hun personeel de openbare parkeerplaatsen voor de deur gebruiken. Dit omdat er een mindere bereikbaarheid voor klanten ontstaat. Door de ondernemers hier regelmatig aan te herinneren en parkeren voor bewoners op eigen terrein te realiseren, wordt langdurig parkeren in de drukke gebieden in West Maas en Waal tegengegaan.

4.4 Parkeren deelauto's, carpoolplaatsen en P&R

Deze paragraaf gaat in op mobiliteitsmanagement. Mobiliteitsmanagement geeft instrumenten om op een andere manier van de openbare wegen gebruik te maken. Gedacht wordt aan fietsen en openbaar vervoer. Toch kan er ook veel sturing door en voor parkeren worden gegeven.

Een deelauto is een auto die door verschillende personen kan worden gebruikt. Deze deelauto kan dan voorrechten hebben door op bepaalde plaatsen te mogen parkeren, waar anderen dat niet mogen. Daarnaast is dit een manier om andere vervoerwijzen te promoten en het wagenpark te verminderen. Bijvoorbeeld op de fiets naar het gemeentehuis en 1x in de week met de gemeentearauto naar externe afspraken. De auto kan dan ook door collega's worden gebruikt. De auto wordt dan deelauto genoemd.

Gemeente West Maas en Waal maakt al gebruik van deelauto's. Dit weliswaar als werkgever zijnde. Er zijn geen uitzonderingen voor parkeren mogelijk voor deelauto's. Dit komt doordat alle openbare parkeerplaatsen door alle voertuigen te gebruiken zijn.

Carpoolplaatsen zijn parkeerplaatsen waar je de auto parkeert om vervolgens met iemand anders verder te reizen. Deze plaatsen liggen voornamelijk buiten centra of op strategische punten in het land. Op deze manier worden zo min mogelijk autokilometers gemaakt. Daarnaast scheelt het in het aantal aan te leggen parkeerplaatsen in drukke centra. Carpoolplaatsen in Nederland zijn gratis.

Binnen de gemeente West Maas en Waal is een carpoolplaats aanwezig bij de kruising van Heemstraweg – Prins Willem-Alexanderbrug.

P&R is een begrip dat staat voor Park en Ride. Over het algemeen worden deze plaatsen gebruikt voor het overstappen van auto naar OV of van fiets naar OV en v.v.. Van fiets naar auto kan natuurlijk ook. Deze terreinen zijn veelal terug te vinden bij stations. Een andere vorm voor P&R is transferium. Deze liggen veelal buiten een centrum en bieden vervoer naar een centrum of OV-voorziening.

In de gemeente West Maas en Waal is de P&R gecombineerd uitgevoerd met de carpoolplaats. Bij deze plaats kan worden overgestapt op de bus. De bussen gaan richting grotere plaatsen als Tiel, Den Bosch en via Druten naar Nijmegen.

4.5 Parkeren gehandicapten

Het afgeven van parkeervergunningen en het toewijzen van parkeerplaatsen is een manier om het parkeren te reguleren. Een bijzondere doelgroep binnen de parkeervergunningen en toegewezen parkeerplaatsen zijn de minder validen / gehandicapten. Gehandicapten vallen wat parkeervergunningen (gehandicaptenparkeerkaart) betreft onder Europese regelgeving. Een gehandicaptenparkeerkaart is immers in heel Europa geldig. De parkeerplaatsen voor gehandicapten moeten worden weergegeven met een symbool dat in heel Europa vergelijkbaar is. Alleen het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen en hoe en waar aan te leggen is afhankelijk van gemeentelijk beleid.

In de gemeente West Maas en Waal zijn twee soorten gehandicaptenparkeerplaatsen terug te vinden. Dit zijn de algemene (door iedereen te gebruiken) en de individuele (alleen door 1 voertuig te gebruiken) gehandicaptenparkeerplaatsen. Het beleid omtrent deze vorm van parkeren is opgenomen in hoofdstuk 7 van deze nota. Daarnaast zijn er beleidsregels voor gehandicaptenparkeren in onze gemeente. Een toepassing hiervan is terug te vinden in bijlage 12.

4.6 Parkeermaatregelen bijzondere voertuigen

Per type voertuig kan een gemeente regels opleggen wat wel of niet in een gebied is toegestaan. Zo zijn er de voorbeelden voor milieuzoneringen in een binnenstad. Hiermee wordt ook het parkeren voor grote voertuigen en caravans geregeld.

Deze parkeermaatregelen zijn per gemeente verschillend. Daarom worden ze doorgaans in separaat beleid of in separate verordeningen vastgelegd. De meest voorkomende vorm van het instellen van parkeermaatregelen voor bijzondere voertuigen is het voorschrijven van parkeerexcessen binnen de APV.

De gemeente West Maas en Waal heeft nadere regels gesteld ten aanzien van het parkeren van verschillende bijzondere voertuigen en parkeren in bijzondere situaties. Er zijn in de APV nadere regels gesteld ten aanzien van:

- Parkeren voertuigen van een autobedrijf;
Een bedrijf dat een handel heeft met betrekking tot voertuigen (slopen, herstellen e.d.) mag binnen een straal van 25m geen voertuigen parkeren op de openbare weg.
- Het te koop aanbieden van voertuigen;
Een voertuig parkeren en dit te koop aanbieden is op de openbare weg niet toegestaan. (bijvoorbeeld te koop bordje in de achterruit).
- Parkeren van defecte voertuigen;
Als je met een voertuig niet kan of mag rijden, dan mag je dit niet langer dan drie aaneengesloten dagen op de weg parkeren.
- Het parkeren van voertuigwrakken;
Als een voertuig onvoldoende staat van onderhoud heeft en in een verwaarloosde toestand verkeerd, dan mag het voertuig niet geparkeerd worden.
- Het parkeren van caravans;
Caravans, campers, aanhangwagens en dergelijke, mogen binnen de bebouwde kom niet langer dan drie aaneengesloten dagen geparkeerd worden op de openbare weg.
- Het parkeren van reclamevoertuigen;
Een voertuig met reclame, dat bedoeld is vóór die reclame mag niet op of langs de openbare weg worden geplaatst. Dit geldt ook voor aanhangwagens.
- Het parkeren van grote voertuigen;
Binnen de bebouwde kom mogen voertuigen langer dan 6 meter en hoger dan 2,4 meter niet worden geparkeerd. Op maandag t/m vrijdag van 08.00-18.00 uur mag dit weer wel. Burgemeester en wethouders hebben aangegeven dat op enkele wegen deze voertuigen wel mogen worden geparkeerd. Dit zijn de Energieweg (Beneden-Leeuwen), Ambachtsweg (Boven-Leeuwen) en een gedeelte van de Expeditieweg (Boven-Leeuwen).
- Het parkeren van uitzichtbelemmerende voertuigen;
Voertuigen langer dan 6 meter en hoger dan 2,4 meter mogen niet voor een pand worden geparkeerd. Deze mogen alleen stilstaan op het moment dat er daadwerkelijk werkzaamheden met dat voertuig worden uitgevoerd.
- Parkeren van voertuigen met stankverspreidende stoffen;
Als bewoners of gebruikers van gebouwen overlast kunnen krijgen vanuit een voertuig, mag dit niet binnen de gemeente worden geparkeerd.
- Aantasting van de groenvoorzieningen door voertuigen;
Met een voertuig, fiets of bromfiets mag niet door een park, plantsoen of beplanting worden gereden. Ook het parkeren van een voertuig, fiets of bromfiets mag niet in een park, plantsoen of beplanting.
- Overlast door fietsen en bromfietsen.
Als op een bepaald punt veel fietsen worden gestald of gedumpt, dan kunnen burgemeester en wethouders deze plaats aanwijzen om dit te verbieden. Een dergelijke plaats is in onze gemeente nog niet aangewezen.

Als hierboven wordt gesproken over het parkeren op de weg, dan horen daar ook openbare parkeervakken bij. Behalve bij de stankbepaling, gelden deze regels dus niet voor eigen terrein.

4.7 Handhaving en wegslepen

Het reguleren van het parkeren in een gemeente valt en staat met de handhaving van de genomen maatregelen. In enkele gevallen kan gehandhaafd of gesanctioneerd worden door de gemeente. In andere gevallen moet worden samengewerkt met politie. Als een gemeente zelf handhaaft, dan zijn ook de opbrengsten voor de gemeente. Als samengewerkt wordt met politie of de politie voert alle handhavingstaken wat betreft parkeren uit, dan zijn de opbrengsten uiteindelijk voor het Rijk.

Handhaving door het wegslepen van voertuigen gebeurt in samenwerking met de politie. De gemeente heeft een wegsleepregeling ingesteld, zodat de gemeente ook zelf bevoegd is om deze handhavingstaak uit te voeren. Bij het instellen van een wegsleepregeling wordt beoogd een terrein vrij van voertuigen te maken, zodat het terrein anders gebruikt kan worden. Voorbeelden wanneer het wegslepen van kracht is, zijn kermissen, markten en evenementen.

Binnen de gemeente West Maas en Waal wordt het handhaven van parkeren vrijwel geheel door de politie uitgevoerd. De politie voert de handhavingstaken uit bij constatering van een overtreding of strafbaar feit. Bij het wegslepen van voertuigen wordt nauw samengewerkt met de politie.

5 Parkeernormen

Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen kan worden bepaald door parkeernormen te gebruiken.

De parkeernormen zijn niet gebaseerd op cijfers per wijk of woning, maar zijn gebaseerd op landelijke en gemeentelijke ontwikkelingen. Voor deze onderbouwing zijn enkele kleinschalige theoretische parkeeronderzoeken gehouden. Uit deze onderzoeken blijkt dat het autobezit afhankelijk is van het soort gebied en type woningen. Daarom moeten de parkeernormen uitgesplitst worden naar soort gebied en functie. De parkeernormen zijn bedoeld voor ver- en nieuwbouwplannen.

Alle vastgestelde parkeernormen zijn terug te vinden in bijlage 5 Parkeernormen

5.1 Hoogte parkeernorm

Planbureau voor de Leefomgeving

Het planbureau heeft een brede (statistische) analyse uitgevoerd naar de relatie tussen autobezit, aantal huishoudens, ruimtelijke- en huishoudenskenmerken en de parkeersituatie en parkeerdruk. Het betreft een landelijk onderzoek, met voor ons als belangrijkste conclusies:

- het autobezit per huishouden is de afgelopen twee decennia met 25% toegenomen, maar de ontwikkeling van het aantal parkeerplaatsen is hierbij achtergebleven;
- het aantal auto's in Nederland zal tot 2030 naar verwachting verder toenemen met 9% tot 50%. Na 2020 is de groei minder sterk dan vóór 2020.
- Ruimtelijke kenmerken hebben maar beperkt invloed op het autobezit. De aanwezigheid van openbaar vervoer en een lage parkeernorm halen mensen niet uit hun auto.
- Op dit moment betalen bewoners en bezoekers geen reële prijs voor het parkeren van hun private auto's in de openbare ruimte.

Op basis van de bevindingen uit het onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving geldt voor het oostelijk deel dat de parkeerdruk verder zal gaan toenemen door een te verwachten inhaalslag van het autobezig.

Autobezit

Het autobezit is een belangrijk gegeven om de parkeersituatie te kunnen beoordelen. Een hoog autobezit leidt immers tot een hoge parkeerdruk. Het autobezit en de groei daarvan in West Maas en Waal en geheel Nederland is weergegeven in tabel 1.

	Autobezit per 1000 inwoners		Groeipercentage
	2007	2011	
West Maas en Waal	479	519	8,4%
Gelderland	450	463	2,8%
Nederland	442	464	4,9%

Tabel 1: ontwikkeling autobezit (bron cijfers: CBS per 1-1-2011)

Als naar het autobezit wordt gekeken ten opzichte van heel Nederland kan worden geconcludeerd dat de groei in West Maas en Waal enorm is. Ten opzichte van de provincie Gelderland is de groei zelfs bijna 3 keer zo sterk. Het aantal auto's binnen de gemeente West Maas en Waal is erg hoog.

Op basis van het autobezit per huishouden kan een theoretische gemiddelde parkeernorm worden bepaald. De theoretisch gemiddelde parkeernorm voor woningen is 2,0 parkeerplaatsen per woning.

Parkeeronderzoeken

In september 2011 zijn parkeeronderzoeken uitgevoerd in Beneden-Leeuwen en Dreumel. Hierbij is gekeken naar de bezetting van de parkeerplaatsen (eigen terrein en openbaar) en in het centrumgebied van Beneden-Leeuwen naar de parkeerdruk.

Het parkeeronderzoek in het centrum laat zien dat op enkele momenten op enkele stukken een piek te zien is. Een piek wordt gezien als meer dan 85% bezetting op een bepaald moment. Opvallend is dat veel pieken op dezelfde plaats zijn, maar dat in de directe omgeving een hele lage druk ontstaat. Er is gemeten op vrijdagochtend, tijdens de markturen.

Om in te kunnen schatten of de theoretische normen van CROW toepasbaar zijn op de praktijksituatie is in Beneden-Leeuwen en Dreumel binnen enkele zones de bezettingsgraad gemeten. Het betreft slechts een indicatie. Er is op twee werkdagen gemeten na 22.30 uur. Omdat na 22.30 uur vrijwel alle bewoners thuis zijn, geldt dat die bezetting als maatgevend kan worden beschouwd voor de parkeerdruk in de woonwijk. Belangrijk hierbij te vermelden is dat het om de hele woonwijk gaat, waarbij geen rekening gehouden is met verschillende gedeelten binnen een wijk.

Tabel 2 geeft een overzicht met het aantal woningen, het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen (openbaar en op eigen terrein) en de gerealiseerde parkeernorm weergegeven. Er is alleen geteld vanaf het openbaar terrein, wat er in een garage of achter een haag heeft gestaan is dus niet meegenomen.

Plaats	Wijk/Buurt	Woningen	PP openbaar	PP privé	Gerealiseerde norm voor woningen	Bezetting
Beneden-Leeuwen	De Ret	407	322	317	1,5	71%
Beneden-Leeuwen	Passengebied	162	222	182	2,5	38%
Beneden-Leeuwen	Wiel-zuid	146	153	195	1,9	29%
Beneden-Leeuwen	Bikkelen	164	252	181	2,3	33%
Beneden-Leeuwen	Omg J. van Beekstr	174	208	185	1,1	32%
Beneden-Leeuwen	Ten zuiden v centrum	416	695	300	1,4	30%
Beneden-Leeuwen	De Kersentuin	73	72	32	1,4	65%
Beneden-Leeuwen	Fruitbuurt	200	261	222	2,2	43%
Beneden-Leeuwen	Omg Rosmolen	243	642	241	2,3	28%
Beneden-Leeuwen	Omg Jan Walravenstr	115	123	124	2,1	48%
Totaal	Beneden-Leeuwen	2100	2950	1979	1,9	42%

Plaats	Wijk/Buurt	Woningen	PP openbaar	PP privé	Gerealiseerde norm voor woningen	Bezetting
Dreumel	de Bouwing	122	142	103	1,9	62%
Dreumel	Omg Molenstraat	171	138	158	1,8	32%
Dreumel	De Poll 1	126	126	83	1,7	56%
Dreumel	Dorpstraat	174	183	241	1,5	34%
Dreumel	Omg Julianastraat	200	183	198	1,9	49%
Dreumel	Nieuwstraat	33	133	15		17%
Dreumel	Roijsestraat	55	107	73	2,5	34%
Totaal	Dreumel	881	1012	871	1,9	41%

Tabel 2 parkeersituatie wonen.

De gerealiseerde norm geeft het uiteindelijke resultaat van het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de betreffende wijk aan. Vanwege de mogelijke inpassing van een groter aantal parkeerplaatsen bij de inrichting of verandering van type woning, is de gerealiseerde norm hoger dan de gehanteerde norm.

Opvallende punten uit tabel 2:

- Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn een krachtig instrument om de parkeersituatie op straat te beheersen.
- De gerealiseerde parkeernorm lijkt, gemiddeld genomen een reële waarde te zijn.
- Uit het onderzoek blijkt dat er nog voldoende parkeergelegenheid is in de diverse wijken.

Huidige normen

Er is met name gekeken naar de parkeernorm voor wonen. In de gemeente West Maas en Waal geldt sinds juli 2012 een gemiddelde parkeernorm voor wonen van 1,9 parkeerplaatsen per woning (rest bebouwde kom). Dit is lager dan de onderzochte parkeernorm die ruimschoots in de behoefte voorziet. Daarnaast is deze norm lager dan de theoretische parkeernorm, gebaseerd op het autobezit. Met de gerealiseerde normen worden relatief lage bezettingsgraden gehaald.

5.2 Parkeernormen per functie

Wonen

Zoals vermeld constateert men een toenemend aantal auto's per woning. De toepassing van vraagvolgend beleid bij woningbouw leidt tot afstemming van de parkeernormen. Hierbij wordt een splitsing toegepast naar centrumgebied.

De differentiatie in woningtypen op basis van woningkosten blijkt in de praktijk niet te voldoen. Dit komt doordat het autobezit onder de meeste huishoudens gelijk is. Omdat de gerealiseerde norm blijkt te voldoen wordt de norm gesteld op 1,9 parkeerplaatsen per woning. Binnen deze norm is het aandeel parkeerplaatsen voor bezoekers opgenomen. Dit is gesteld op 0,3 parkeerplaatsen per woning.

Binnen bestemmingsplannen wordt vaak onderscheid gemaakt tussen verschillende typen woningen. Er wordt vaak gesproken over starterswoningen, zorggeschikte woningen en seniorenwoningen. Bij de meeste typen woningen is er geen onderscheid over wie er mag wonen. Bij seniorenwoningen mogen alleen personen van boven een bepaalde leeftijd wonen. Bij verkoop of verhuur mogen dit soort woningen alleen aan senioren toebedeeld worden. Daarom wordt voor de categorie seniorenwoningen een onderscheid gemaakt.

Aangenomen wordt dat onder senioren een lager autobezit gebruikelijk is. Daarnaast is aangetoond dat deze gebruikersgroep een hoger bezoekerspercentage heeft. Daarom wordt een nieuwe categorie in parkeernormen aangenomen: seniorenwoningen. De bijbehorende norm wordt gesteld op 1,5 parkeerplaatsen per woning (rest bebouwde kom). Binnen deze norm is gesteld dat het aandeel voor bezoekers 0,5 parkeerplaatsen per woning is.

Eigen terrein bij woningen

Bij het parkeren op eigen terrein bij woningen geldt het uitgangspunt dat de parkeerplaatsen los van elkaar te gebruiken zijn. Dit om de doorstroming van het verkeer op de straat te waarborgen. Daarnaast wordt op deze manier de bereikbaarheid van buurten en voorzieningen gewaarborgd.

In de praktijk komt dit erop neer dat een garage met een oprit wordt gesteld als 1 parkeerplaats. Bij een brede oprit van meer dan 4,5m. wordt dit als twee parkeerplaatsen geteld. De twee voertuigen kunnen dan onafhankelijk van elkaar van de plaats worden gehaald.

Door deze manier van het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein vast te leggen, wordt ook anders gebruik van een garage gewaarborgd.

Werken

Bij het bepalen van de parkeernormen en de wijze waarop deze worden toegepast is uitgegaan van de bereikbaarheid van de vestiging. Globaal genomen komen de normen overeen met 1 à 2 parkeerplaatsen per werknemers.

Deze parkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd. Gebleken is dat deze normen in de meeste gevallen voldoen aan de parkeervraag van de kantoren en bedrijven. Wel worden voor specifieke doelgroepen afwijkende normen gehanteerd.

Winkelen

De parkeernormen voor winkels hangen sterk samen met het soort winkel. Daarnaast is gelet op de lokale of regionale aantrekkingskracht en de locatie. Ook de landelijke richtlijnen lopen sterk uiteen en vertonen grote marges. In het verleden is hier te weinig rekening mee gehouden. Wel bestaat er vaak een combinatiemogelijkheid met deze categorie.

Het stallen van fietsen is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Hiervoor zijn landelijke richtlijnen opgesteld door het CROW. Voorgesteld wordt om deze richtlijnen voorlopig aan te houden, totdat hier meer over ervaren is binnen de gemeente (bijlage 8)

Overige voorzieningen

De parkeernormen die zijn opgenomen voor de overige voorzieningen zijn gebaseerd op landelijk beleid. Deze zijn wel gespecificeerd naar de gemeentelijke behoeften omdat deze hier niet ver van afwijken.

Er wordt per bouwplan gekeken in hoeverre bijzondere vormen van parkeren van toepassing zijn. Het kan voorkomen dat veel bewegingen worden uitgevoerd bij halen en brengen van mensen en goederen een aangepaste situatie als een haal-en-brengstrook (kiss and ride) biedt dan een oplossing. Naast bovengenoemde voorziening kan het ook voorkomen dat bijzondere vervoersmiddelen veelvuldig gebruik moeten maken van de parkeerplaatsen. Denk hierbij aan gehandicaptenparkeren, het parkeren van (bijzondere) aanhangers en dergelijke. In dat geval worden afwijkende maten van parkeerplaatsen geadviseerd.

6 Parkeerbalans

Vaak is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Hierdoor is het niet nodig de som van het aantal parkeerplaatsen van diverse voorzieningen aan te leggen, maar volstaat een deel. De mogelijkheden van gecombineerd gebruik in een gebied hangen af van de locatiekeuze van de parkeerplaatsen, de exploitatie en de regulering. Ook de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van de verschillende functies in de tijd samenvalt hoort hierbij. In een parkeerbalans voor een gekozen gebied wordt dit uitgewerkt.

De in bijlage 5 opgenomen parkeernormen en in bijlage 6 aanwezigheidspercentages geven een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen.

Stap 1: Definieren onderzoeksgebied

De parkeernormen zijn opgebouwd naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zone. De Gemeente West Maas en Waal is overwegend niet stedelijk en zal daarom geheel binnen deze graad vallen. Naast de stedelijkheidsgraad is de zone waarbinnen het plan gelegen is erg belangrijk. In West Maas en Waal worden 2 zones onderscheiden: het centrum en de rest van de bebouwde kom. De locaties die binnen de zone centrum vallen zijn in bijlage 9 en 10. De overige locaties horen in de zone "de rest van de bebouwde kom".

Stap 2: 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. Het parkeeraanbod bestaat uit het huidige aantal en/of de geplande parkeerplaatsen. Bij bepaling van het parkeeraanbod moet men ook rekening houden met parkeren op eigen terrein.

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie wonen wordt bepaald, is erg verschillend. Dit is afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of als halve parkeerplaats meetelt in de berekening. Een overzicht van de meetelwaarden is opgenomen in bijlage 7.

Stap 3: Berekening benodigde aantal parkeerplaatsen

De parkeervraag per periode wordt bepaald met behulp van de geldende parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik. De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn weergegeven in bijlage 6. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Op sommige momenten van de dag zal tussen bepaalde functies frictie ontstaan. Met verruimde openingstijden van een winkel ontstaat bijvoorbeeld frictie tussen winkelbezoekers en de van het werk terugkerende bewoners.

Stap 4: Bepalen van de balans

De verhouding tussen parkeervraag en –aanbod geeft aan of in een bepaald gebied het parkeren in balans is. Is dit niet het geval dan moeten er oplossingen komen. Bijvoorbeeld meer aanbod creëren door het aanleggen van parkeerplaatsen. In bijlage 11 van deze nota is een rekenvoorbeeld van de parkeerbalans weergegeven.

De balans die uit een dergelijke berekening komt, wordt binnen de bouwverordening en de parkeerbeleidsregels de parkeereis genoemd. Ofwel het vereiste aantal parkeerplaatsen voor een bouwplan.

7 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Jaarlijks vragen diverse inwoners van de gemeente een gehandicaptenparkeerkaart en een gehandicaptenparkeerplaats aan. Parkeervoorzieningen in de openbare ruimte worden steeds schaarser in verband met een toenemende automobilititeit.

Er bestaan twee soorten gehandicaptenparkeerplaatsen. Te weten algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en individuele gehandicaptenparkeerplaatsen. Op deze plaatsen mogen alleen auto's van gehandicapten voorzien van een gehandicaptenparkeerkaart parkeren.

7.1 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn parkeerplaatsen bestemd voor voertuigen van alle personen die in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart. Dit kunnen zowel bestuurderskaarten als passagierskaarten zijn. Een algemene gehandicaptenparkeerplaats is te herkennen aan het verkeersbord P met een rolstoel (RVV bord E6).

Landelijk is er geen beleid vastgesteld met betrekking tot algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. De aanleg van deze plaatsen en de bepaling waar deze mogelijk kunnen komen is volledig een gemeentelijke aangelegenheid.

De gemeente legt algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aan bij een winkel(centrum), museum, dorpshuis, openbaar gebouw. De voorwaarde hiervoor is wel dat de gehandicapte gebruik kan maken van de toegang van het gebouw. Daarnaast wordt gekeken naar de toegang van bijvoorbeeld het trottoir.

Gehandicapten zijn vaak slecht in staat om een grote afstand van hun auto naar een voorziening te overbruggen. Bij de plaatsbepaling van een gehandicaptenparkeerplaats wordt dan ook gekeken naar de afstand tot de voorziening.

Bij grootschalige nieuwbouwplannen, waarbij wordt verwacht dat gehandicapten gebruik maken van de voorziening wordt geadviseerd over voorzieningen voor gehandicapten. Veelal wordt geadviseerd bredere parkeerplaatsen aan te leggen bij de ingangen. Hiervoor wordt als stelregel gehanteerd dat 1 op de 20 parkeerplaatsen bedoeld zijn voor gehandicapten. Geadviseerd wordt om de parkeerplaatsen zo te rangschikken dat dit verlaagd kan worden naar 1 op de 10 parkeerplaatsen. Het is dan eenvoudig om achteraf de parkeerplaatsen alsnog aan te wijzen.

Voor het aanwijzen van parkeerplaatsen die uitsluitend gebruikt mogen worden door gehandicapten neemt de gemeente vervolgens een (verkeers-)besluit.

7.2 Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

Een individuele gehandicaptenparkeerplaats is een parkeerplaats op kenteken, waar uitsluitend de auto van een gehandicapte met dat kenteken en een bijbehorende gehandicaptenparkeerkaart mag parkeren. Een dergelijke parkeerplaats is bij de gemeente (Vraagwijzer) aan te vragen. Onder het bord hangt dan een verkeersbord met het kenteken van de auto.

Zoals reeds gesteld zijn gehandicapten vaak slecht in staat om een grote afstand te overbruggen. Zo ook de afstand naar hun woning. In de bestaande openbare ruimte is vrije parkeerruimte vaak schaars, of worden door andere, mobielere omwonende gebruikt. Om de bereikbaarheid van de woning van een gehandicapte te garanderen, kan dan een gehandicaptenparkeerplaats een oplossing bieden.

Een gehandicapte komt in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Op eigen terrein kan niet geparkeerd worden;
 - Parkeren op eigen terrein is ongeschikt gelet op de handicap. Aanpassing van het eigen terrein is niet mogelijk (bijvoorbeeld in de breedte);
 - De parkeerdruk in de directe omgeving is zodanig dat de auto herhaaldelijk op meer dan 80 meter van de woning geparkeerd moet worden.
 - De verkeersveiligheid niet in het geding komt door de aanleg van de gehandicaptenparkeerplaats.
- Daarnaast moet de persoon een gehandicaptenparkeerkaart hebben én ingeschreven staan in het de bevolkingsadministratie van de gemeente. Voor het parkeren op eigen terrein gelden dezelfde uitgangspunten als bij het regulier parkeren.

Voor het bepalen of een inwoner in aanmerking komt voor een gehandicaptenparkeerplaats is de beoordelingsprocedure individuele gehandicaptenparkeerplaatsen opgesteld. Deze is terug te vinden in de beleidsregels voor gehandicaptenparkeerplaatsen.

Als de gemeente gehandicaptenparkeerplaatsen kan toewijzen, dan kan deze ook ingetrokken (verwijderd) worden. Dit gebeurt bij overlijden, verhuizing, afwezigheid van de auto, onjuistheid van verstrekte gegevens, de medische criteria zijn niet meer actueel. Dit komt er vaak op neer dat het bord wordt verwijderd.

Bijlage 1 Wat is wat?

Parkeerkencijfers: op de praktijk gebaseerde cijfers die kunnen worden gebruikt als hulpmiddel bij het bepalen van een aantal parkeerplaatsen voor een functie, of voor het bepalen van een parkeernorm

Parkeernorm: het aantal parkeerplaatsen dat per eenheid van een functie moet worden aangelegd.
Bijvoorbeeld: 3,75 parkeerplaatsen / 100 m² bruto vloeroppervlak winkel

Parkeerbehoefte: combinatie van de parkeernorm gecombineerd met het aantal te realiseren objecten binnen een plan.
Bijvoorbeeld: 3 goedkope woningen + 200 m² bvo winkel. Behoefte: 13 parkeerplaatsen. $(3 \times 1,55) + (200/100 \times 3,75) = 12,15$

Parkeerbalans: het benutten van parkeerplaatsen door meerdere functies. Dit gebeurt op basis van aanwezigheidspercentages.
Bijvoorbeeld: overdag zijn 50% van de parkeerplaatsen voor woningen bezet, voor winkels is dit 100%.

Parkeereis: het minimum aantal parkeerplaatsen waaraan een ontwikkeling volgens de gemeente moet voldoen.

Bijlage 2 Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening

- 1 Indien een gebouw gelegen is in een deel van de gemeente dat is aangeduid op de - bij deze bouwverordening behorende - kaart als zijnde een gebied dat per openbaar vervoer uitstekend of goed bereikbaar is, moet - voor zover de omvang of de bestemming van het gebouw daartoe aanleiding geeft - ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in beperkte mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
- 2 Indien een gebouw gelegen is in een deel van de gemeente dat is aangeduid op de - bij deze bouwverordening behorende - kaart als zijnde een gebied:
 - a waarin de bereikbaarheid per openbaar vervoer in de toekomst uitstekend of goed zal zijn;
 - b waarin tevens, totdat die verbeterde bereikbaarheid is verwezenlijkt, van gemeentewege voor aanvullende parkeer- of stallingruimte wordt zorg gedragen;moet - voor zover de omvang of de bestemming van het gebouw daartoe aanleiding geeft - ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in beperkte mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
- 3 Indien een gebouw gelegen is in een ander deel van de gemeente dan wordt bedoeld in het eerste en het tweede lid, en de omvang of de bestemming van het gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.
- 4 De - in de voorgaande leden bedoelde - ruimten voor het parkeren van auto's moeten afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:
 - a indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten:
 - ten minste 2,50 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen bij haaks of gestoken parkeren;
 - ten minste 2,00 m bij 6,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen bij langs parkeren.
 - b indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte – voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst
 - ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.
- 5 Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
- 6 Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste, het tweede, het derde en het vijfde lid:
 - a voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;
 - b indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden - voor wat betreft de toepassing van het eerste en het tweede lid - in elk geval worden gerekend:
 - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw;
 - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal klanten of bezoekers, indien het gebouw bestemd is voor de vestiging van één of meer detailhandelsbedrijven, dan wel openbare dienstverlening of gemakelijkheid;
 - een bestemming van het gebouw als parkeergarage, dan wel garagebedrijf.
- 7 Voor toepassing van een ontheffing als bedoeld in het zesde lid wordt verwezen naar de Parkeerbeleidsregels

Bijlage 3 Afdeling 5.1 Parkeerexcessen van de Algemene plaatselijke verordening

Artikel 5.1.1 Begripsomschrijvingen

In deze afdeling wordt verstaan onder:

- a. weg: de weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994.
- b. voertuigen: alle voertuigen met uitzondering van:
 - treinen en trams
 - fietsen en bromfietsen;
 - invalidervoertuigen in de zin van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;
 - kruiwagens, kinderwagens en dergelijke kleine voertuigen, rolstoelen;
- c. parkeren: het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen.

Artikel 5.1.2 Parkeren van voertuigen van autobedrijf e.d.

1. Het is degene die er zijn bedrijf, nevenbedrijf dan wel een gewoonte van maakt voertuigen te stallen, te herstellen, te slopen, te verhuren of te verhandelen, verboden:
 - a. drie of meer voertuigen die hem toebehoren of zijn toevertrouwd, op de weg te parkeren binnen een cirkel met een straal van 25 meter met als middelpunt een dezer voertuigen; dan wel
 - b. de weg als werkplaats voor voertuigen te gebruiken.
2. Onder verhuren als bedoeld in het eerste lid wordt mede verstaan:
 - a. het gebruiken van een voertuig voor het geven van lessen;
 - b. het gebruiken van een voertuig voor het vervoeren van personen tegen betaling.
3. Tot de voertuigen bedoeld in het eerste lid worden niet gerekend:
 - a. voertuigen waaraan herstel- of onderhoudswerkzaamheden worden verricht die in totaal niet meer dan een uur vergen, zulks gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt voor deze werkzaamheden;
 - b. voertuigen gebezigd voor persoonlijk gebruik van de in het eerste lid genoemde persoon.
4. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 5.1.2a Te koop aanbieden van voertuigen.

1. Het is verboden op door het college aangewezen wegen of weggedeelten een voertuig te parkeren met het kennelijke doel het te koop aan te bieden of te verhandelen.
2. Het college kan van het in het eerste lid bedoelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 5.1.3 Defecte voertuigen

Het is verboden een voertuig waarmede als gevolg van andere dan eenvoudig te verhelpen gebreken niet kan of mag worden gereden, langer dan op drie achtereenvolgende dagen op de weg te parkeren.

Artikel 5.1.4 Voertuigwrakken

1. Het is verboden een voertuigwrak op de weg te plaatsen of te hebben.
2. Onder voertuigwrak wordt verstaan: een voertuig dat rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en tevens in een kennelijk verwaarloosde toestand verkeert.
3. Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door de Wet milieubeheer.

Artikel 5.1.5 Caravans e.d.

1. Het is verboden een woonwagen, kampeerwagen, caravan, camper, magazijnwagen, aanhangwagen, keetwagen of ander dergelijk voertuig dat voor de recreatie dan wel anderszins uitsluitend of mede voor andere dan verkeersdoeleinden wordt gebezigd:
 - a. Langer dan op drie achtereenvolgende dagen (binnen de bebouwde kom) op de weg te plaatsen of te hebben;
 - b. Op een door het college aangewezen plaats parkeren, waar dit naar hun oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente.
2. Het college kan ontheffing verlenen van het in het eerste lid, aanhef en onder a, gestelde verbod.

3. Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door het Provinciaal (Gelderse) wegenreglement of de Provinciale (Gelderse) landschapsverordening.

Artikel 5.1.6 Parkeren van reclamevoertuigen

1. Het is verboden een voertuig dat is voorzien van een aanduiding van handelsreclame, op de weg te parkeren met het kennelijk doel om daarmee handelsreclame te maken.
2. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 5.1.7 Parkeren van grote voertuigen

1. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op een door het college aangewezen plaats, waar dit naar zijn oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente.
2. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter te parkeren op een door het college aangewezen weg, waar dit parkeren naar zijn oordeel buitensporig is met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte.
3. Het in het tweede lid gestelde verbod geldt niet op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 08.00 tot 18.00 uur.
4. Het college kan van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

Artikel 5.1.8 Parkeren van uitzicht belemmerende voertuigen

1. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter, op de weg te parkeren bij een voor bewoning of ander dagelijks gebruik bestemd gebouw op zodanige wijze dat daardoor het uitzicht van bewoners of gebruikers vanuit dat gebouw op hinderlijke wijze wordt belemmerd of hun anderszins hinder of overlast wordt aangedaan.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt voor het uitvoeren van werkzaamheden waarvoor de aanwezigheid van het voertuig ter plaatse noodzakelijk is.

Artikel 5.1.9 Parkeren van voertuigen met stankverspreidende stoffen

1. Het is verboden een voertuig met stankverspreidende stoffen te parkeren daar, waar bewoners of gebruikers van nabijgelegen gebouwen of terreinen daarvan hinder of overlast kunnen ondervinden.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet voor zover de Wet milieubeheer van toepassing is.

Artikel 5.1.10 Aantasting groenvoorzieningen door voertuigen

1. Het is verboden met een voertuig, fiets of bromfiets te rijden door dan wel deze te doen of te laten staan in een park of plantsoen of een van gemeentewege aangelegde beplanting of groenstrook.
2. Het in het eerste lid gestelde verbod is niet van toepassing: a. op wegen, zoals bedoeld in artikel 5.1.1, onder a; b. op voertuigen die nodig zijn en gebruikt worden ter uitvoering van werkzaamheden door of vanwege de overheid; c. op voertuigen, waarmede standplaats wordt of is ingenomen op terreinen welke mede of uitsluitend voor dit doel zijn bestemd.
3. Het college kan van het in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

Artikel 5.1.11 Overlast van fiets of bromfiets

1. Het college kan op de weg gelegen plaatsen aanwijzen waar het in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast, dan wel ter voorkoming van schade aan de openbare gezondheid, verboden is fietsen of bromfietsen onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimten of plaatsen te laten staan.
2. Het is verboden fietsen of bromfietsen, die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een verwaarloosde toestand verkeren, op de weg te laten staan.

Bijlage 4 Voorbeeld Parkeerbeleidsregels

Burgemeester en wethouders van West Maas en Waal:
gelet op artikel 2.5.30 van de Bouwverordening Gemeente West Maas en Waal;
besluit tot vaststelling van de volgende beleidsregels:

Beleidsregels voor toepassing van artikel 2.5.30 (parkeerartikel) van de Bouwverordening Gemeente West Maas en Waal

Artikel 1. Parkeereis

Voor het bepalen van de parkeereis conform artikel 2.5.30 lid 1 en 2 van de Bouwverordening, wordt gebruik gemaakt de in bijlage 1 opgenomen parkeernormen. De parkeereis zal alleen worden getoetst op het verschil van de toekomstige ten opzichte van de huidige situatie.
In de bijlagen van deze beleidsregels is vastgelegd hoe deze aanbevelingen in gemeente West Maas en Waal worden toegepast.

Artikel 2. Mogelijkheden voor ontheffing van de parkeereis

- 1 Hoofddoel van artikel 2.5.30 lid 1 en 2 van de Bouwverordening, is dat de aanvrager van een bouwvergunning er alles aan doet om aan de parkeereis op eigen terrein te voldoen. Wanneer de aanvrager echter met gegronde redenen kan aantonen dat realisering van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet of onvoldoende mogelijk is, kunnen burgemeester en wethouders besluiten ontheffing van de parkeereis te verlenen.
- 2 Lid 4 van artikel 2.5.30 van de bouwverordening geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid ontheffing te verlenen van de parkeereis. Ontheffing kan worden verleend in de volgende gevallen:
 - a Indien het voldoen aan de parkeereis door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit:
 - om in aanmerking te komen voor deze ontheffingsmogelijkheid wordt eerst beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wél voldoen aan de parkeereis;
 - indien slechts aanpassingen mogelijk zijn die naar het oordeel van burgemeester en wethouders onevenredig hoge kosten met zich meebrengen, wordt het belang van de bereikbaarheid en leefbaarheid afgewogen tegen het belang van de realisatie van het bouwplan;
 - bij een tijdelijke bouwvergunning als bedoeld in artikel 45 van de Woningwet, wordt het belang van de bereikbaarheid en leefbaarheid afgewogen tegen het belang van de realisatie van het tijdelijk bouwplan.
 - b Voor zover op andere wijze in de parkeereis wordt voorzien:
Dit is het geval wanneer:
 - de benodigde parkeerruimte in een naburige (max 500m loopafstand) parkeervoorziening kan worden gerealiseerd.

Artikel 3. Indienen verzoek om ontheffing van de parkeereis op eigen terrein

- 1 Om voor de in artikel 2 lid 2, genoemde ontheffingsmogelijkheden (onderdelen a en b) in aanmerking te komen dient de aanvrager van een bouwvergunning een schriftelijk verzoek in bij burgemeester en wethouders. Bij zijn verzoek overlegt hij een parkeerbalans en plattegrond.
- 2 In het verzoek dient de aanvrager van een bouwvergunning te beargumenteren waarom de benodigde parkeerplaatsen niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden.
- 3 Indien op een andere wijze aan de parkeereis kan worden voldaan dan op eigen terrein, dient de aanvrager nauwkeurig aan te geven hoe dit gebeurt. Indien een aanvrager elders parkeerplaatsen compenseert dient hiervan een privaatrechtelijke overeenkomst met bijbehorende situatieschets te worden overgelegd. Aangetoond dient te worden dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een bouwvergunning wordt aangevraagd, worden aangewend ten minste voor de duur van de aanwezigheid van de functie van het gebouw.

Artikel 4. Beoordeling ruimtelijke onderbouwing/bestemmingsplan

- 1 In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient bij een projectbesluit- of bestemmingsplanprocedure sprake te zijn van een goede ruimtelijke ordening. In de ruimtelijke ordening wordt het aspect verkeer/parkeren beoordeeld en getoetst aan de parkeereis.
- 2 Indien de in lid 1 bedoelde beoordeling negatief is, kunnen burgemeester en wethouders een ontheffingsaanvraag vroegtijdig behandelen.
- 3 Mits aan de voorwaarden van artikel 2 lid 2 en artikel 3 wordt voldaan, kunnen zij een voornemen over het verlenen van medewerking verlenen. Hiermee kan een oplossing worden geboden, die tot een deugdelijke ruimtelijke onderbouwing, wat verkeer/parkeren betreft, kan leiden.

Artikel 5. Parkeernormen

- 1 Bij deze beleidsregels is in een schema vastgelegd welke stappen worden doorlopen bij de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis.
- 2 Bij deze beleidsregels is een toelichting opgenomen hoe de aanbevelingen dienen te worden toegepast.

Artikel 6. Toepassingsgebied

- 1 De parkeernormen “centrum” zijn van toepassing op het centrumgebied van Beneden-Leeuwen en Dreumel. De gebiedsindeling is weergegeven in de bijlagen van deze beleidsregels. Er wordt aangesloten op de gebiedsindeling van het CROW.
- 2 Burgemeester en wethouders zijn gemandateerd om aanvullende toepassingsgebieden in de overige dorpen in de Gemeente West Maas en Waal aan te wijzen.

Artikel 7. Inwerkingtreding besluit

Deze beleidsregels treden in werking op 1 oktober 2013.

Artikel 8. Citeertitel

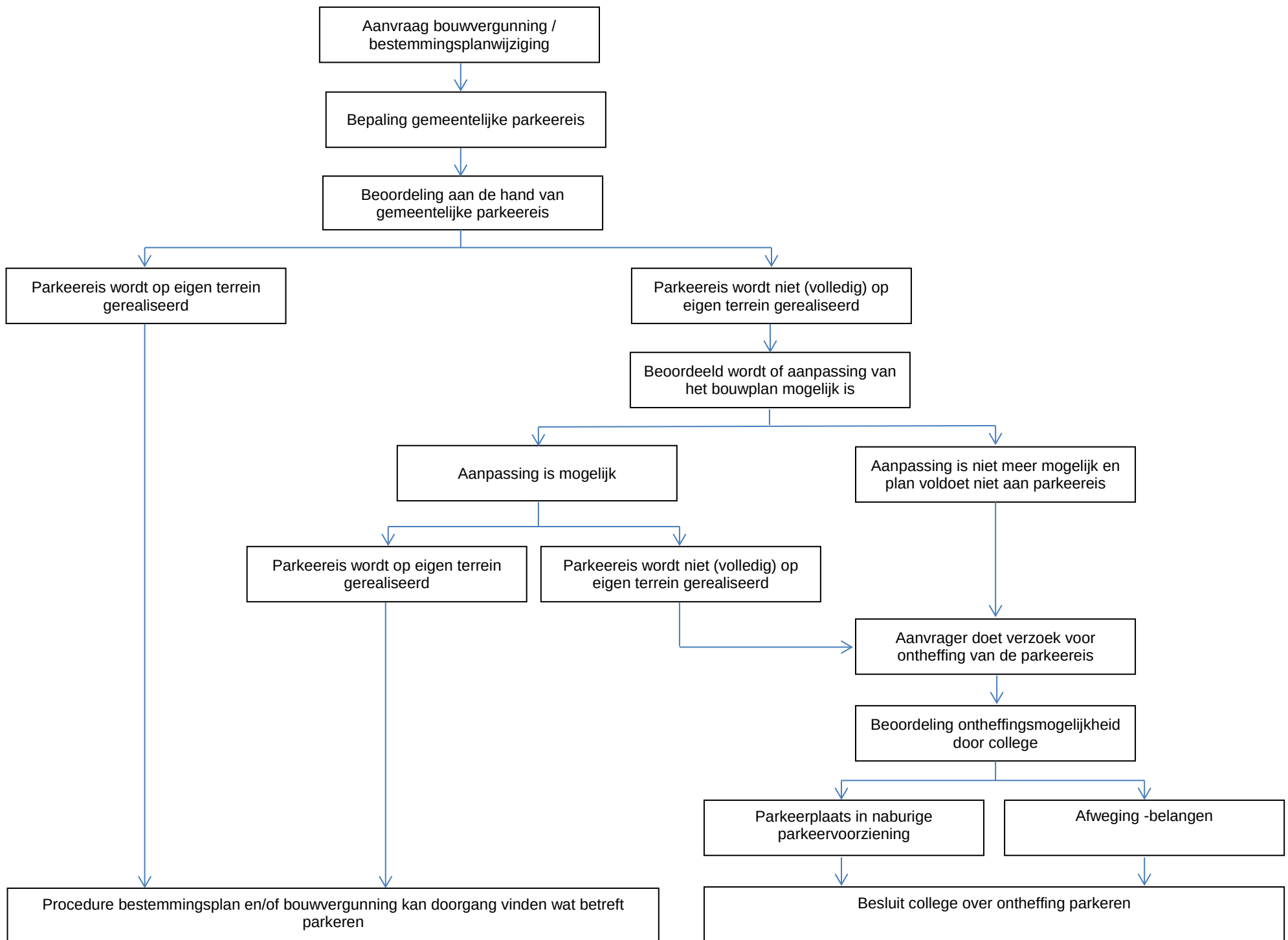
Deze beleidsregels kunnen worden aangehaald als
“Parkeerbeleidsregels 2013”.

Beneden-Leeuwen, 24 september 2013
Burgemeester en wethouders voornoemd,
De gemeentesecretaris,

P.G. Arissen

De burgemeester,

Th.A.M. Steenkamp



Bijlage 5 Parkeernormen

Functie	Norm centrum	Norm rest	Per
Woning	1,60	1,90	Woning
Seniorenwoning	1,30	1,50	Woning
Serviceflat/aanleunwoning	0,45	0,45	Woning
Kamer verhuur	0,40	0,40	Kamer
Bouwmarkt	--	2,35	100m ² bvo
Tuincentrum	--	2,65	100m ² bvo
Groencentrum	--	2,65	100m ² bvo
Bruin- en witgoedzaken	4,05	8,15	100m ² bvo
Woonwarenhuis (IKEA)	--	10,15	100m ² bvo
Kringloopwinkel	--	1,95	100m ² bvo
Woonwarenhuis / woonwinkel	1,25	1,95	100m ² bvo
Meubelboulevard / woonboulevard	--	2,45	100m ² bvo
Winkelboulevard	--	4,45	100m ² bvo
Outletcentrum	--	10,80	100m ² bvo
Buurtsupermarkt	2,40	4,30	100m ² bvo
Discountsupermarkt (bijv. ALDI)	3,90	7,80	100m ² bvo
Fullservicesupermarkt (lage en middelage prijzen bijv. C1000)	3,70	6,50	100m ² bvo
Fullservicesupermarkt (middelhoge en hoge prijzen bijv. AH)	4,20	5,80	100m ² bvo
Grote supermarkt (XL)	6,80	8,80	100m ² bvo
Groothandel (levensmiddelen)	--	7,40	100m ² bvo
Dorpscentrum	4,10	4,10	100m ² bvo
Weekmarkt	0,23	0,23	m kraam
Bowlingcentrum	1,60	2,8	Baan
Biljartcentrum	0,85	1,35	Tafel
Fitnessstudio / sportschool	1,70	4,80	100m ² bvo
Fitnesscentrum	1,70	6,30	100m ² bvo
Dansstudio	1,60	5,50	100m ² bvo
Golfbaan (18 holes)	--	96,00	18 holes
Golfoefencentrum	--	51,10	Centrum
Sporthal	1,55	2,85	100m ² bvo
Gymzaal	1,15	2,85	100m ² bvo
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 m)	1,25	1,85	100m ² bvo
Indoorspeeltuin gemiddeld en kleiner	3,10	4,70	100m ² bvo
Indoorspeeltuin groot	3,70	5,60	100m ² bvo
Indoorspeeltuin zeer groot	4,00	5,90	100m ² bvo
Tennishal	0,30	0,50	100m ² bvo
Squashhal	1,60	2,70	100m ² bvo
Zwembad overdekt	--	11,50	100m ² bassin
Zwembad openlucht	--	12,90	100m ² bassin
Wellnesscentrum	--	9,30	100m ² bvo
Sauna / hammam	1,50	6,70	100m ² bvo
Bibliotheek	0,45	1,15	100m ² bvo
Bioscoop	3,20	11,20	100m ² bvo
Filmtheater / filmhuis	2,60	7,90	100m ² bvo

Theater / schouwburg	7,40	9,80	100m ² bvo
Musicaltheater	2,90	4,00	100m ² bvo
Casino	5,70	6,50	100 m ² bvo
Volkstuin	--	1,35	10 tuinen
Attractie- en pretpark	8,00	8,00	Ha netto terrein
Dierenpark	8,00	8,00	Ha netto terrein
Jachthaven	0,60	0,60	Ligplaats
Manege en paardenhouderij	--	0,40	Box
Museum	0,60	1,10	100m ² bvo
Stadion	0,12	0,12	Zitplaats
Sportveld	20,00	20,00	Ha netto terrein
Bungalowpark	--	1,70	Bungalow
Camping / kampeerterrein	--	1,20	Standplaats
1* hotel	0,40	2,50	10 kamers
2* hotel	1,45	4,25	10 kamers
3* hotel	2,20	5,20	10 kamers
4* hotel	3,50	7,50	10 kamers
5* hotel	5,45	11,00	10 kamers
Discotheek	6,90	20,80	100m ² bvo
Café/bar/cafetaria	6,00	7,00	100m ² bvo
Restaurant	11,00	15,00	100m ² bvo
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	5,50	8,50	100m ² bvo
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,25	3,25	Behandeltkamer
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,35	1,95	Behandeltkamer
Consultatiebureau	1,45	2,15	Behandeltkamer
Gezondheidscentrum	1,75	2,45	Behandeltkamer
Consultatiebureau voor ouderen	1,45	2,00	Behandeltkamer
Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,75	2,55	Behandeltkamer
Apotheek	2,45	3,35	Apotheek
Ziekenhuis	1,50	1,90	100m ² bvo
Crematorium	--	30,10	Dienst
Penitentiare inrichting	1,65	3,25	10 cellen
Religiegebouw	0,15	0,15	Zitplaats
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,60	0,60	Wooneenheid
Kinderdagverblijf (crèche)	1,00	1,40	100m ² bvo
Basisschool	0,75	0,75	Leslokaal
Middelbare school	3,70	4,90	100 leerlingen
ROC	4,80	5,90	100 studenten
Hogeschool	9,40	10,90	100 studenten
Universiteit	13,4	16,80	100 studenten
Avondonderwijs	4,60	6,90	10 studenten
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,85	2,55	100m ² bvo
Kantoor (met baliefunctie)	2,45	3,55	100m ² bvo
Industrie, laboratorium, werkplaats	1,55	2,35	100m ² bvo
Loods, opslag, transportbedrijf	0,65	1,05	100m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,35	1,95	100m ² bvo

Bijlage 6 Aanwezigheidspercentages

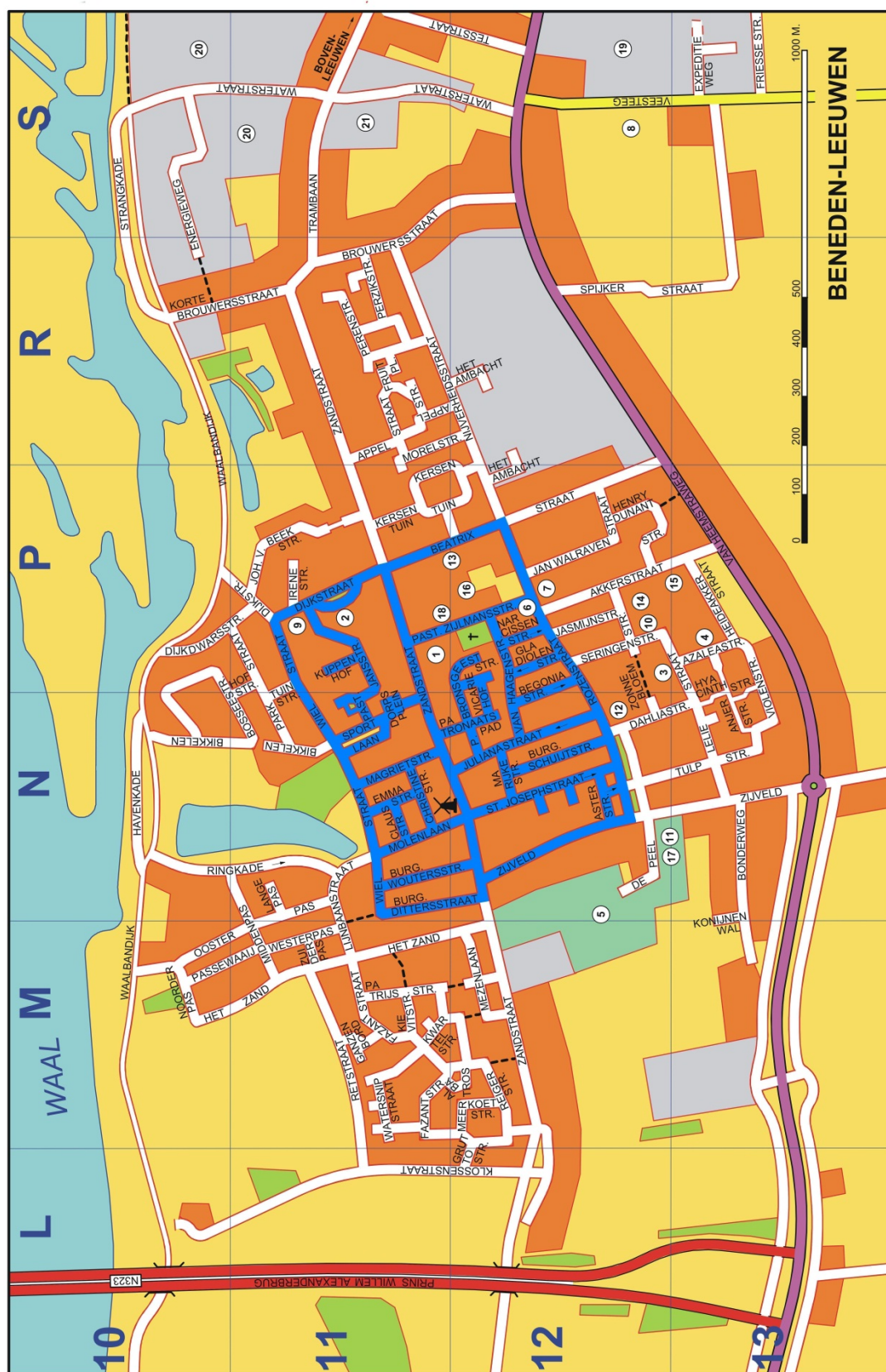
	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
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

Bijlage 7 Waarden parkeren op eigen terrein

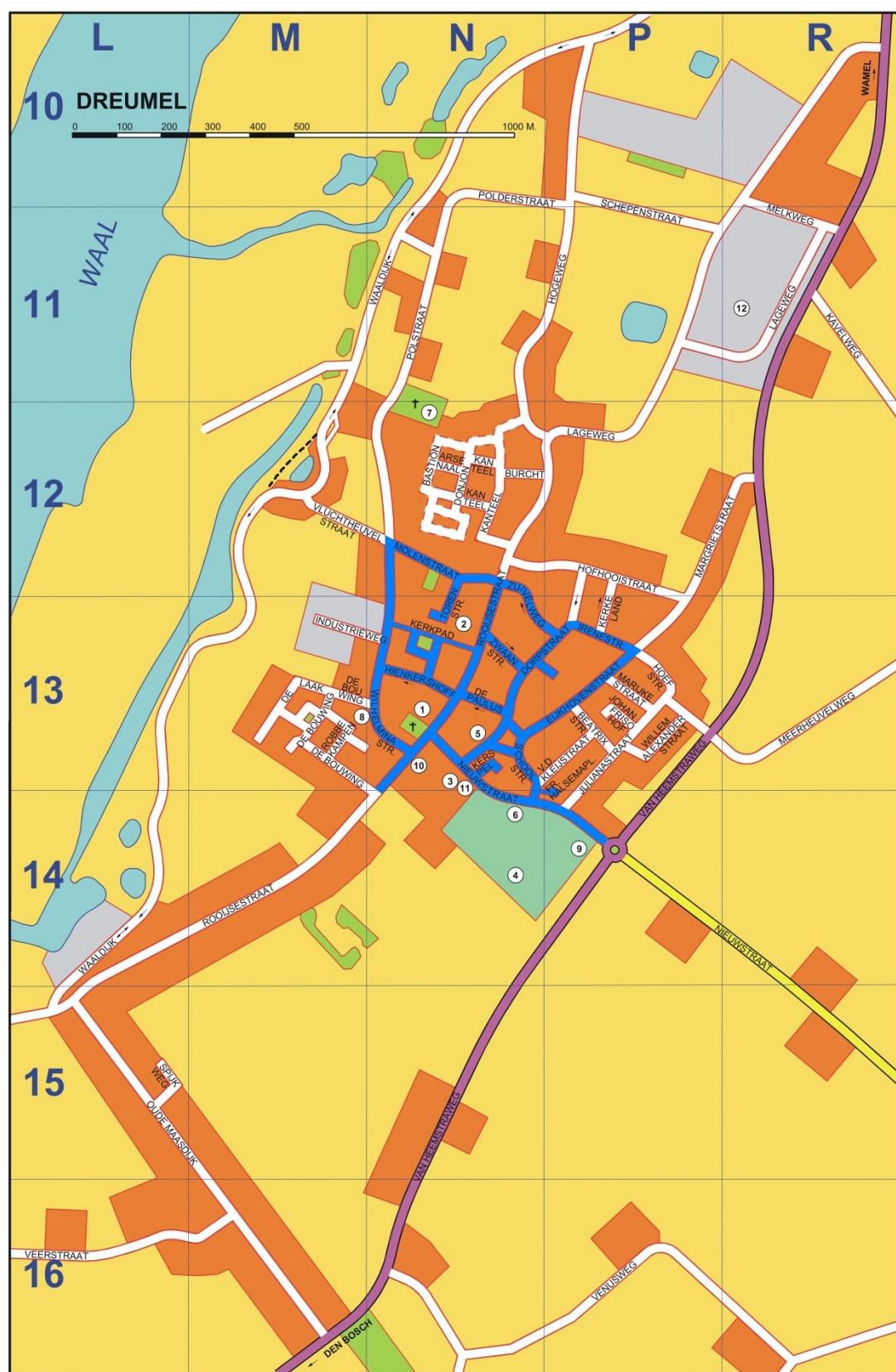
<u>Parkeervoorziening</u>	<u>Waarde</u>
Enkele oprit (5 m) zonder garage	1,00
Lange oprit (10 m) zonder garage	1,00
Dubbele oprit (breedte min 4,5m) zonder garage	2,00
Garage zonder oprit	1,00
Garage met enkele oprit (5m)	1,00
Garage met lange oprit (10 m)	1,00
Garage met dubbele oprit (breedte 4,5 m)	2,00
Dubbele garage (naast elkaar) met enkele oprit (5m)	2,00

Bijlage 8 Fietsparkeernormen

Functie	Kencijfer	per
Kantoor (personeel)	1,20	100m ² bvo
Kantoor met balie (bezoekers)	5,00	balie
Basisschool (leerlingen)	5,00	10 leerlingen
Basisschool (medewerkers)	0,40	10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)	14,00	100m ² bvo
Middelbare school (medewerkers)	0,40	100m ² bvo
Beroepsonderwijs (studenten)	12,00	100m ² bvo
Beroepsonderwijs (medewerkers)	0,90	100m ² bvo
Winkelcentrum	2,70	100m ² bvo
Supermarkt	2,90	100m ² bvo
Bouwmarkt	0,25	100m ² bvo
Tuincentrum	0,40	100m ² bvo
Restaurant (eenvoudig) binnen bebouwde kom	18,00	100m ² bvo
Restaurant (eenvoudig) buiten bebouwde kom	15,00	100m ² bvo
Restaurant (luxe)	4,00	100m ² bvo
Apotheek (bezoekers)	7,00	Locatie
Apotheek (medewerkers)	4,00	Locatie
Begraafplaats / crematorium	5,00	dienst
Gezondheidscentrum (bezoekers)	1,30	100m ² bvo
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,40	100 m ² bvo
Kerk / moskee	40,00	100 zitplaatsen
Ziekenhuis (bezoekers)	0,50	100m ² bvo
Ziekenhuis (medewerkers)	0,20	100m ² bvo
Bioscoop	1,40	100m ² bvo
Fitness	2,00	100m ² bvo
Museum	0,90	100m ² bvo
Sporthal	2,50	100m ² bvo
Sportveld	61,00	Ha netto terrein
Gymzaal	4,00	100m ² bvo
Stadion	9,00	100 zitplaatsen
Stedelijk evenement	32,00	100 zitplaatsen
Theater	18,00	100 zitplaatsen
Zwembad (openlucht)	28,00	100m ² bassin
Zwembad (overdekt)	20,00	100m ² bassin
Busstation	42,00	Buslijn
Carpoolplaats	0,80	Autoparkeerplaats



Bijlage 10 Centrumzone Dreumel



Bijlage 11 Rekenvoorbeeld parkeerbalans

In een bouwplan zullen verschillende voorzieningen geclusterd worden. Binnen dit plan komen woningen, winkels, kantoren en een restaurant.

Stap 1: Definiëren onderzoeksgebied

Dit plan wordt gerealiseerd in een niet stedelijk gebied in de rest van de bebouwde kom.

Stap 2: Inventarisatie parkeervraag- en aanbod

Het ruimtelijke programma (parkeervraag) van het project is:

6 woningen in de middencategorie met elk 1 parkeergelegenheid op eigen terrein.

500 m² bvo winkels

400 m² bvo kantoren met baliefunctie

550 m² bvo restaurant

In het plan zijn in totaal 112 parkeerplaatsen gepland. Hiervan zijn er 6 exclusief voor de bewoners. Voor de overige functies is bepaald dat parkeerplaatsen gedeeld kunnen worden.

Stap 3: Berekening benodigde aantal parkeerplaatsen

Voor het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen worden de volgende normen gehanteerd:

Woning middel	1,90	per woning
Winkels	4,10	per 100 m ² bvo
Kantoren met balie	3,55	per 100 m ² bvo
Restaurant	15,00	per 100 m ² bvo

Bepalen parkeervraag en maatgevende periode:

	Maximaal (100%)	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen (niet openbaar)	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Wonen (openbaar)	5,40	0	0,84	5,40	4,26	0,66	0,66	1,98
Detailhandel	20,50	6,15	14,35	4,10	20,50	20,50	0	0
Kantoor	14,20	14,20	14,20	0,71	1,42	0,71	0	0
Restaurant	82,50	24,75	33,00	74,25	78,38	57,75	82,50	33,00
Totaal	128,60	51,10	68,39	90,46	110,56	85,62	89,16	40,98

Stap 4: Bepalen van de balans

In de bovenstaande tabel staat de parkeerbehoefte per voorziening per periode van de dag, gebaseerd op de aanwezigheidspercentages, weergegeven.

Uit de tabel blijkt dat de koopavond de maatgevende periode voor de parkeerbalans. Het merendeel van de bewoners is thuis en de winkels zijn geopend. Zonder rekening te houden met gecombineerd gebruik is de totale parkeervraag 129 parkeerplaatsen. Door een optimale inrichting van het project is gecombineerd gebruik mogelijk en is dus 111 parkeerplaatsen afdoende.

Bijlage 12 Beoordelingsprocedure individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

Gehandicaptenparkeerplaatsen moeten schriftelijk worden aangevraagd. De aanvraag wordt gericht aan het college van burgemeester en Wethouders, ter attentie van Vraagwijzer, p/a van Heemstraweg 50, 6658 KH te Beneden-Leeuwen.

De aanvraag is voorzien van de volledige naam, adres, woonplaats, burgerservicenummer en handtekening. Daarnaast wordt vermeld wat de reden is van het verzoek om aanleg van een dergelijke parkeerplaats. Als laatste is het belangrijk een kopie van het kentekenbewijs van de auto mee te sturen en een kopie van de gehandicaptenparkeerkaart.

Als de aanvrager gemachtigd is en namens iemand anders de aanvraag indient, dan ondertekenen beide partijen de aanvraag.

Digitaal aanvragen via een DigID is ook mogelijk. Dit kan via de onze website: www.vraagwijzerwestmaasenwaal.nl.

Stap 2: Beoordeling van de aanvraag

De aanvraag wordt beoordeeld op een aantal aandachtspunten:

- De mogelijkheid voor de aanvrager om zelf in een eigen parkeerplaats te voorzien: als de aanvrager de mogelijkheid heeft om eigen terrein te parkeren dan moet deze mogelijkheid worden benut en kan de aanvraag tot een eigen gehandicaptenparkeerplaats op de openbare weg worden afgewezen. Parkeren op eigen terrein is beschreven in bijlage 6.
- De parkeerdruk in de directe omgeving is zodanig dat de auto meer dan 3x per week op meer dan 100 meter van de woning geparkeerd moet worden.
- De verkeersveiligheid komt niet in het geding door de aanleg van de gehandicaptenparkeerplaats. Dit kan het geval zijn bij zichtproblemen in bochten en de aanwezigheid van stopverboden. Ook wordt gekeken naar mogelijke problemen voor het overige verkeer bij het gebruik van verkeersremmende maatregelen.
- De aantasting van het straatbeeld en/of groenvoorzieningen:
De locatie van de gehandicaptenparkeerplaats mag geen (ernstige) inbreuk maken op het straatbeeld of de groenvoorzieningen. Bij aantasting van het straatbeeld kan worden gedacht aan het onderbreken van zichtlijnen, laan en groenstructuren. Bij een aantasting van de groenvoorzieningen moet worden overlegd met team Openbare Ruimte om dit tot een minimum te beperken.
- Het type gehandicaptenparkeerkaart van de aanvrager (bestuurder/passagier)
Bij een bestuurderskaart kan de aanvraag in behandeling worden genomen en worden beoordeeld op bovenstaande criteria.
Bij een passagierskaart is het gebruikelijk dat een chauffeur zijn/haar voertuig kan voorrijden voor het laten in- en uitstappen van zijn/haar passagier. Beoordeeld moet worden of mogelijk is bij specifieke woningen en specifieke (aangepaste) voertuigen.
In specifieke situaties waarbij sprake is van een gehandicapt kind, dient de aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats apart beoordeeld te worden. In dit geval moet beoordeeld worden of het kind te allen tijde afhankelijk is van de ouders.

Stap 3: besluitvorming

De beoordeling uit de vorige paragraaf kan leiden tot afwijzing of toekenning van de aanvraag.

Afwijzing

Bij een afwijzing van de aanvraag om een gehandicaptenparkeerplaats wordt de aanvrager hiervan schriftelijk op de hoogte gesteld. De aanvrager heeft de mogelijkheid om binnen 6 weken na dagtekening van de brief bezwaar aan te tekenen bij de Rechtbank (Arnhem). Hierbij kan om een voorlopige voorziening worden gevraagd bij die Rechtbank. Dit houdt in dat de parkeerplaats mag worden aangewezen vooruitlopend op het besluit van de Rechtbank. Als dit verstrekken gevolgen heeft bij de verbouw naar een gehandicaptenparkeerplaats kan dit plaatsvinden door alleen een bord te plaatsen.

Toekenning

Als de beoordeling positief uitvalt voor de aanvrager, dan volgt toekenning van de parkeerplaats door middel van het nemen van een verkeersbesluit. Dit besluit wordt door het college van burgemeester en wethouders genomen. Dat houdt in dat een procedure moet worden doorlopen.

1. Het besluit wordt bekend gemaakt aan de aanvrager, met de mogelijke gevolgen hiervan.
2. Na het besluit van het college moet dit besluit gemotiveerd worden bekendgemaakt op de gemeentepagina in huis-aan-huisblad de Waalkanter.
3. De dag na deze bekendmaking ligt het besluit op het gemeentehuis 6 weken ter inzage voor iedereen.
4. Tijdens deze 6 weken kan iedereen gemotiveerd bezwaar aantekenen tegen het besluit. Dit bezwaar kan worden gericht aan het college van burgemeester en wethouders.
5. Daarnaast kan een voorlopige voorziening worden aangevraagd bij de Rechtbank (Arnhem). Dat houdt in dat de gemeente niet mag uitvoeren voordat de Rechtbank een besluit heeft genomen.

Stap 4: Uitvoering

De uitvoering van het besluit wil vaak niets anders zeggen dan dat het verkeersbord (E06) met een onderbord voorzien van kenteken wordt geplaatst. In enkele gevallen moet ook de parkeerplaats verbreed worden.

Normaalgesproken vindt uitvoering van een verkeersbesluit pas plaats nadat de bezwarentermin is afgelopen. Voor aanvragers van een gehandicaptenparkeerplaats is 6 weken vaak moeilijk overbrugbaar. Daardoor wordt in dit specifieke besluit ook opgenomen dat het besluit in werking treedt vanaf het moment dat het bord is geplaatst. De gemeente mag dan starten met de uitvoering nadat het besluit bekendgemaakt is.