



Gemeente
West
Maas en
Waal

Nota Parkeren 2019

Vastgesteld door burgemeester en wethouders op 4 december 2018
Vastgesteld door de Raad op 24 januari 2019
In werking getreden op 1 februari 2019

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Inleiding.....	3
1.1 Een nieuwe Nota Parkeren	3
1.2 Integratie van het toetsingskader inritten.....	3
1.3 Beleidsuitgangspunten.....	3
1.4 Leeswijzer.....	4
Hoofdstuk 2: Juridisch kader.....	5
2.1 Parkeernormen en het juridisch kader	5
2.2 Inritten en het juridisch kader	5
2.2.1 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)	5
Hoofdstuk 3: parkeernormen voor auto en fiets.....	7
3.1 Wat is een parkeernorm	7
3.2 Parkeernormen voor auto en fiets.....	7
3.3 De parkeernormen.....	8
Hoofdstuk 4: toepassingskader parkeernormen	10
4.1 Parkeervraag en parkeeraanbod	10
4.2 De normatieve parkeerbehoefte	11
4.4 De parkeereis	11
4.5 Van parkeervraag naar parkeeraanbod	11
4.6 Hardheidsclausule parkeren	12
Hoofdstuk 5: toetsingskader inritten.....	13
5.1 Inleiding.....	13
5.2 Weigeringsgronden voor inritten	13
5.3 Uitvoeringsaspecten	16
5.4 Hardheidsclausule inritten.....	18
Bijlagen.....	19

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Een nieuwe Nota Parkeren

In deze Nota Parkeren 2019 zijn de parkeernormen opgenomen die van toepassing zijn in de gemeente West Maas en Waal. Deze nota vervangt de Nota Parkeren 2013, vastgesteld door de Raad op 12 september 2013.

Directe aanleiding is de Reparatiewet BZK 2014. Met de in werking treden van deze wet, met een overgangstermijn tot 1 juli 2018, kwam onder meer de wettelijke grondslag voor stedenbouwkundige bepalingen, waaronder parkeernormen, in gemeentelijke bouwverordeningen te vervallen. In de Nota Parkeren 2013 werd nog expliciet verwezen naar de bouwverordening. Deze Nota Parkeren 2019 bevat deze verwijzing niet meer. Hiermee bereidt de gemeente zich voor op de invoering van de Omgevingswet.

De gemeente geeft in deze nota invulling aan haar wens om zorgvuldig om te gaan met de beschikbare parkeergelegenheid in de gemeente. Dit komt tot uiting in de hoogte van de parkeernormen en in de wijze waarop deze worden toegepast. Tevens is de mogelijkheid toegevoegd om in bijzondere gevallen ontheffing van de normen te kunnen verlenen. Verder is het toepassingskader parkeernormen geconcretiseerd. In de meeste gevallen zullen initiatiefnemers zelfstandig het aantal benodigde parkeerplaatsen kunnen berekenen dat bij een bouwontwikkeling vereist is.

Tot slot is in deze Nota Parkeren 2019 een verdere differentiatie van de parkeernormen opgenomen. Hiermee sluit de hoogte van de parkeernormen beter aan bij het daadwerkelijk benodigde aantal parkeerplaatsen.

1.2 Integratie van het toetsingskader inritten

Omdat in veel gevallen aanvragen voor een nieuwe bouw- of gebruiksonwikkeling samen gaan met de aanvraag voor een nieuwe of gewijzigde inrit, heeft de gemeente ervoor gekozen om het toetsingskader inritten te integreren in deze Nota Parkeren 2019.

Hiermee wordt de informatievoorziening richting initiatiefnemers compacter en meer eenduidig. Dit betekent dat de uitgangspunten en maatvoeringen uit deze nota leidend zijn voor het toetsen van een inritvergunning.

1.3 Beleidsuitgangspunten

De gemeente kiest in deze nota voor een vraagvolgend parkeernormenbeleid. Dit betekent dat de gemeente met de hoogte en toepassing van haar parkeernormen het autobezit of het autogebruik niet probeert te verminderen.

De gemeente constateert dat er in delen van de gemeente sprake is van beperkte ruimte en er een hoge parkeerdruk wordt ervaren. Om die reden is een aantal parkeernormen verhoogd.

In het parkeernormenbeleid uit deze Nota Parkeren wordt verder aansluiting gezocht bij alle relevante beleidsuitgangspunten die de gemeente West Maas en Waal hanteert.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het juridisch kader beschreven dat van toepassing is op deze nota. Hoofdstuk 3 bevat een toelichting op de vastgestelde parkeernormen en de wijze waarop deze tot stand gekomen zijn. De meest gebruikte parkeernormen (functie wonen) worden in dit hoofdstuk uitgelicht. Hoofdstuk 4 beschrijft de wijze waarop de auto- en fietsparkeernormen uit deze nota toegepast moeten worden (het toepassingskader). Het toetsingskader inritten is in hoofdstuk 5 opgenomen. De parkeernormenlijsten voor auto en fiets zijn tenslotte opgenomen in bijlage 6 en 7.

Hoofdstuk 2: Juridisch kader

2.1 Parkeernormen en het juridisch kader

De parkeernormen voor auto en fiets uit deze nota hebben betrekking op alle bouw- en gebruiksentwikkelingen waarvoor een aanvraag voor een omgevingsvergunning vereist is. Op het moment dat de gemeente een aanvraag voor een vergunning ontvangt, toetst de gemeente of voldaan wordt aan de parkeereis die behoort bij de te realiseren functies. Het niet voldoen aan de parkeereis vormt een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

2.1.1 Reparatiwet BZK 2014

Als gevolg van de Reparatiwet BZK 2014 kunnen er geen stedenbouwkundige voorschriften meer worden opgenomen in de Bouwverordening. Een belangrijk voorschrift uit de Bouwverordening voor parkeren is de opgenomen verplichting dat ten behoeve van het parkeren van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort.

Het resultaat van de Reparatiwet is dat in alle vigerende bestemmingsplannen ofwel parkeernormen direct opgenomen moeten zijn ofwel er verwezen wordt naar de Nota Parkeren. In het merendeel van alle bestemmingsplannen in de gemeente West Maas en Waal wordt verwezen naar de meest recent vastgestelde Nota Parkeren. Dit betekent dat deze nota, vanaf het moment van vaststelling, het vigerende parkeernormenbeleid vormt.

2.1.2 Overgangsregeling

Indien een aanvrager voor inwerkingtreding van deze Nota Parkeren een aanvraag heeft ingediend of schriftelijk vastgelegde stappen heeft ondernomen voor het verkrijgen van een vergunning, dan zijn op deze aanvraag de parkeernormen uit de Nota Parkeren 2013 van toepassing. Valt de Nota Parkeren 2019 voor de aanvrager gunstiger uit, dan kan de aanvrager verzoeken deze van toepassing te verklaren. De aanvrager zal in dat geval gevraagd worden te onderbouwen waarom hij de lopende aanvraag aan de Nota Parkeren 2019 wil laten toetsen. Een verzoek hiertoe moet binnen de lopende behandelingstermijn worden ingediend en gemotiveerd.

2.2 Inritten en het juridisch kader

Met betrekking tot het maken of veranderen van een inrit is (nationale) wet- en regelgeving van kracht. Hieronder wordt ingegaan op de belangrijkste onderdelen hiervan.

2.2.1 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

In de Wabo is in artikel 2.2 lid 1 sub 2 het volgende opgenomen:

“Voor zover ingevolge een bepaling in een provinciale of gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist om:

[...]

e. een uitweg te maken, te hebben of te veranderen of het gebruik daarvan te veranderen,

[...]

geldt een zodanige bepaling als een verbod om een project voor zover dat geheel of gedeeltelijk uit die activiteiten bestaat, uit te voeren zonder vergunning.”

De gemeentelijke verordening die een vergunning vereist voor het aanleggen van een inrit is de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

2.2.2 APV

In de APV is in artikel 2:12 lid 1 “Maken en veranderen van een uitweg”, bepaald dat het verboden is om zonder vergunning van het college een inrit naar de openbare weg te maken of te veranderen. In artikel 2:12 lid 2 zijn de weigeringsgronden voor een vergunning opgenomen. In hoofdstuk 5 van deze nota wordt nadere invulling gegeven aan deze weigeringsgronden.

2.2.3 Overgangsbepaling

Vergunningen verleend op basis van de APV juncto Wabo, dan wel op basis van het Toetsingskader Inritten 2016, genomen vóór inwerkingtreding van deze beleidsregels, gelden als vergunningen verleend krachtens deze beleidsregels. Ook wanneer een eerder toegestane inrit in strijd is met het nieuwe beleid behoudt deze zijn rechtsgeldigheid.

2.2.3 Bestemmingsplannen

Vergunningaanvragen worden altijd getoetst aan het vigerende bestemmingsplan. In sommige bestemmingsplannen zijn aanvullende voorwaarden opgenomen voor inritten.

Hoofdstuk 3: parkeernormen voor auto en fiets

3.1 Wat is een parkeernorm

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte. Oppervlakten worden in deze nota uitgedrukt in de eenheid m² bruto vloeroppervlak. Parkeernormen zijn nodig om een prognose te kunnen maken van de verwachte parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen. Er zijn parkeernormen voor het aantal benodigde autoparkeerplaatsen en het aantal benodigde stallingsplaatsen voor fietsen. Aan de hand van de parkeernormen en het bijbehorende toepassingskader uit deze nota, komt de gemeente tot de parkeereis die wordt opgenomen in de omgevingsvergunning.

3.2 Parkeernormen voor auto en fiets

In deze nota zijn zowel parkeernormen voor de auto als parkeernormen voor de fiets opgenomen. In een bouwontwikkeling moet aan beide parkeernormen worden voldaan.

3.2.1 Parkeernormen auto

De parkeernormen auto uit deze nota zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen'. In haar publicatie specificeert het CROW voor tal van verschillende functies parkeerkencijfers. Deze parkeerkencijfers zijn gebaseerd op onderzoek in heel Nederland en zijn weergegeven als een bandbreedte waarbij onderscheid wordt gemaakt naar functies, stedelijkheid en ligging. In de vertaalslag van algemene parkeerkencijfers naar specifieke parkeernormen voor de gemeente West Maas en Waal, is onder andere rekening gehouden met de hoogte van het autobezit in de gemeente.

De gemeente West Maas en Waal wordt geclassificeerd als een niet stedelijke gemeente. Dit houdt in dat het aantal adressen, gemiddeld genomen, lager dan 500 per km² is. In het kader van de parkeerkencijfers van het CROW betekent dit dat de hoogste categorie kencijfers van toepassing is. Aan de kernen Beneden-Leeuwen en Dreumel wordt in deze nota de ligging 'centrum' toegekend. Dit betekent dat in (delen van) deze kernen lagere parkeernormen van toepassing zijn. Alle overige delen van de gemeente worden beschouwd als 'rest bebouwde kom'. In bijlage 2 wordt op straatniveau weergegeven welke straten in Beneden-Leeuwen en Dreumel tot de categorie 'centrum' behoren en welke niet.

3.2.2 Parkeernormen fiets

In de grotere Nederlandse gemeente is het fietsparkeren de afgelopen jaren uitgegroeid tot een zeer omvangrijk vraagstuk. In de gemeente West Maas en Waal is dit op dit moment nog niet het geval. Niettemin blijkt de aanleg van kwalitatief goede fietsparkeerplaatsen een positieve invloed te hebben op het fietsgebruik.

Om fietsgebruik te stimuleren, en de kans op fietsparkeerproblemen te beperken, kiest de gemeente er in deze nota opnieuw voor om fietsparkeernormen op te nemen. Het niet voldoen aan de fietsparkeereis vormt een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

Bij de handhaving van de fietsparkeernormen heeft de gemeente expliciete aandacht voor de dagelijkse praktijk. Het geniet de voorkeur om fietsparkeerplaatsen aan te leggen in de vorm van een fietsenstalling, fietsenrekken of fietsennietjes. In beginsel dienen dergelijke

voorzieningen op eigen terrein aangelegd te worden. De fietsparkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van het CROW (Leidraad Fietsparkeren).

3.3 De parkeernormen

In bijlage 6 en 7 zijn de parkeernormen opgenomen die van toepassing zijn in de gemeente West Maas en Waal. In deze paragraaf wordt een toelichting gegeven op de totstandkoming van de parkeernormen.

3.3.1 Vaststelling hoogte parkeernormen

Zoals in paragraaf 3.2.1 benoemd zijn de parkeernormen uit deze nota gebaseerd op de meest recente parkeerkencijfers van het CROW. De parkeerkencijfers van het CROW zijn vertaald naar voor West Maas en Waal specifieke parkeernormen door onderzoek te doen naar de hoogte van het autobezit in de gemeente.

Het algemene beeld ten aanzien van autobezit is dat in de gemeente West Maas en Waal het autobezit hoger is dan in rest van Nederland. Met name in het buitengebied, waar het aantal personenauto's per huishouden gemiddeld 1,7 bedraagt. Maar ook in de kernen ligt het gemiddeld autobezit hoger dan het landelijk gemiddelde van 1,1 personenauto's per huishouden. Over de hele gemeente is het gemiddelde autobezit 1,3 personenauto's per huishoudens

Gegevens over het huidige autobezit hebben ertoe geleid dat in deze nota hogere parkeernormen voor woonfuncties zijn opgenomen. De parkeernorm voor woonfuncties is gebaseerd op de waarde tussen de gemiddelde en maximale bandbreedte zoals deze door CROW wordt gegeven.

De parkeernormen voor bestemmingsfuncties, zoals een supermarkt, zijn gebaseerd op het gemiddelde van de CROW bandbreedte.

3.3.2 Wonen: woningtypes

Net zoals in de Nota Parkeren 2013 kiest de gemeente ervoor binnen de functie wonen geen onderscheid gemaakt tussen koop- of huurwoningen. Ook wordt geen rekening gehouden met woninggrootte of de hoogte van de koop- of huursom. Reden hiervoor is de geconstateerde autoafhankelijkheid in de gemeente.

Wel zijn aparte parkeernormen opgenomen voor specifieke woningtypes zoals seniorenwoningen en kamerverhuur met een duidelijk lagere parkeerbehoefte.

Tabel 1 bevat de parkeernormen auto voor de functie wonen. De parkeernormen zijn inclusief een bezoekersaandeel. Per woning wordt een bezoekersaandeel van 0,3 gehanteerd, per kamer geldt een bezoekersaandeel van 0,2. In bijlage 6 worden deze parkeernormen toegelicht.

	Type functie	Parkeernorm		Eenheid
		Centrum	Rest bebouwde kom	
Wonen	Wonen	1,80	2,30	per woning
	Seniorenwoning	1,30	1,50	per woning
	Sociale huurwoning (<liberalisatiegrens)	1,50	1,80	per woning
	Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,60	0,80	per kamer
	Kamerverhuur, zelfstandig (studenten)	0,30	0,30	per kamer
	Aanleunwoning, serviceflat etc.	1,20	1,30	per woning

Tabel 1 Parkeernormen auto voor de functie wonen

3.3.3 Transformatie van bestaande gebouwen

Binnen de gemeente is de transformatie van bestaande gebouwen naar woningen frequent aan de orde. In transformatieprojecten is het, over het algemeen, lastiger om de parkeereis op eigen terrein op te lossen.

Het uitgangspunt is dat – ook in ruimtelijk of economisch gewenste transformatieprojecten – de parkeereis moet worden opgelost. In eerste instantie op eigen terrein, daarna kan onderzocht worden of er voldoende ruimte is om (een deel van) de parkeereis op te lossen in de openbare ruimte.

Saldering van de bestaande parkeercapaciteit kan ertoe leiden dat het aantal nieuwe aan te leggen parkeerplaatsen verminderd kan worden. Zie hiervoor ook paragraaf 4.3.1 Saldering.

3.3.4 Winkelfuncties

In de parkeernormenlijst wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten winkelfuncties. Het kan voorkomen dat voor een te realiseren functie geen parkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, wordt de parkeernorm van de meest vergelijkbare functie gehanteerd.

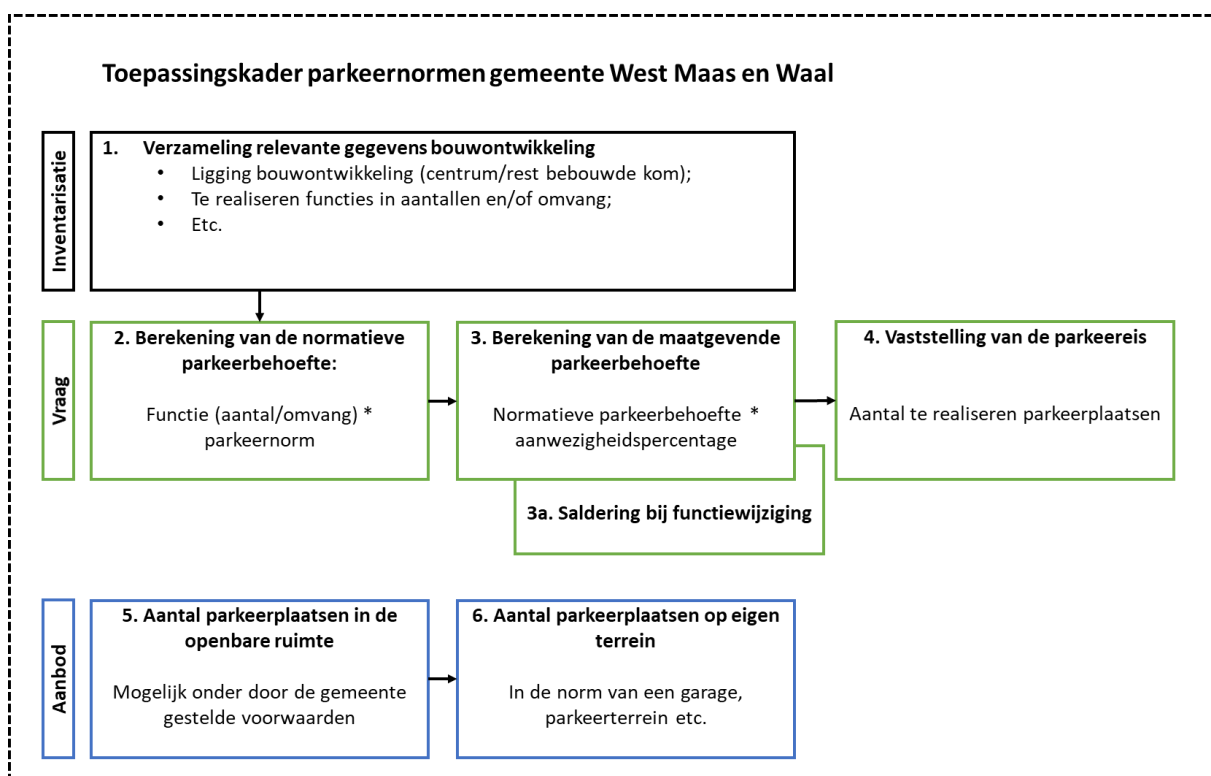
Indien de te realiseren functies niet zijn opgenomen in bijlage 6 of 7 van deze nota, wordt aangesloten bij de parkeernormen van de meest vergelijkbare functie opgenomen in deze nota dan wel bij (het midden van de bandbreedte van) de parkeernormen van de overeenkomstige functie in de meest recente versie van CROW-publicatie 381 (of de opvolger hiervan).

Hoofdstuk 4: toepassingskader parkeernormen

4.1 Parkeervraag en parkeeraanbod

In dit toepassingskader wordt beschreven hoe de parkeernormen uit deze nota toegepast moeten worden. In dit toepassingskader zit een bewust gekozen volgordelijkheid. De gemeente maakt in dit toepassingskader een strikt onderscheid tussen de parkeervraag (de kleur groen in het onderstaande schema) en het parkeeraanbod (de kleur blauw in het onderstaande schema). In Figuur 1 wordt het door de gemeente gehanteerde toepassingskader schematisch weergegeven.

In bijlage 8 wordt het stappenplan beschreven dat doorlopen moet worden in relatie tot het onderstaande toepassingskader.



Figuur 1 Schematische weergave toepassingskader

Wanneer het toepassingskader uit Figuur 1 volledig wordt doorlopen, bestaat het uit 7 verschillende stappen. In kleinschalige bouwontwikkelingen zullen niet alle stappen aan bod komen. In dergelijke bouwontwikkelingen wordt de volledige normatieve parkeerbehoefte op eigen terrein opgelost.

In omvangrijkere bouwontwikkelingen is veelal uitwisselbaarheid van parkeercapaciteit mogelijk (stap 3, dubbelgebruik) en/of is er de mogelijkheid om (een gedeelte van) de parkeereis in de openbare ruimte op te lossen (stap 5). Deze mogelijkheid is er alleen wanneer voldaan wordt aan door de gemeente gestelde randvoorwaarden. In paragraaf 4.5.2 Parkeren in de openbare ruimte zijn deze randvoorwaarden opgenomen.

Het toepassingskader uit Figuur 1 resulteert in het opstellen van een parkeerbalans. Hierin wordt voor een bouwontwikkeling de parkeervraag en het parkeeraanbod weergegeven. De parkeerbalans van een bouwontwikkeling moet sluitend zijn om toestemming te verkrijgen van de gemeente. Een

parkeerbalans is sluitend wanneer parkeervraag en parkeeraanbod aan elkaar gelijk zijn. In bijlage 8 is een voorbeeldberekening van een parkeerbalans opgenomen.

4.2 De normatieve parkeerbehoefte

Wanneer het te realiseren programma van een bouwontwikkeling bekend is, kan de normatieve parkeerbehoefte berekend worden (stap 2). De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door de te realiseren functies (in aard en omvang) te vermenigvuldigen met de voor deze functies van toepassing zijnde parkeernormen¹. Bij woon- en bestemmingsfuncties wordt onderscheid gemaakt tussen een vaste gebruikers aandeel (bewoners, werknemers) en een bezoekersaandeel (bezoekers van bewoners of klanten van winkels).

4.3 De maatgevende parkeerbehoefte

Indien in een bouwontwikkeling meerdere functies worden gerealiseerd, is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk (stap 3). Niet alle te realiseren functies genereren immers op hetzelfde moment hun maximale parkeerbehoefte. Om het effect van dubbelgebruik te kunnen berekenen worden de aanwezigheidspercentages uit bijlage 3 gehanteerd.

De maatgevende parkeerbehoefte wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte van iedere te realiseren functie te vermenigvuldigen met een aanwezigheidspercentage. Wanneer voor een functie geen aanwezigheidspercentage bekend is, moet het aanwezigheidspercentage van een vergelijkbare functie worden gehanteerd. De maatgevende parkeerbehoefte treedt op, op het moment waarop de hoogste waarde wordt waargenomen. Dit moment wordt uitgedrukt in een dagdeel.

4.3.1 Saldering

Bij functiewijzigingen of verbouwingsprojecten mag het bestaande aantal parkeerplaatsen dat theoretisch wordt gebruikt in de openbare ruimte ten behoeve van de oorspronkelijk in het gebouw gevestigde functie, in mindering gebracht worden op de parkeereis die geldt voor een nieuwe functie (stap 3a). Hierbij dient rekening gehouden te worden met de verschillen in aanwezigheidspercentages van de oude en de nieuwe functies.

In bijlage 8 wordt de systematiek van saldering met behulp van een rekenvoorbeeld verduidelijkt. In geval van langdurige leegstand is het niet mogelijk om openbare parkeercapaciteit te salderen.

4.4 De parkeereis

De parkeereis staat voor het aantal parkeerplaatsen dat ter beschikking moet worden gesteld, en in stand gehouden moet worden ten behoeve van de te realiseren bouwontwikkeling. De parkeereis wordt op hele parkeerplaatsen naar boven toe afgerond (stap 4).

4.5 Van parkeervraag naar parkeeraanbod

De parkeereis van een bouwontwikkeling kan op twee manieren fysiek worden opgelost. In het merendeel van alle parkeervraagstukken binnen de gemeente zal de parkeereis op eigen terrein worden opgelost. Vanuit een gemeentelijk standpunt heeft het oplossen van de parkeereis op deze

¹ Indien de te realiseren functies niet zijn opgenomen in bijlage 6 of 7 van deze nota, wordt aangesloten bij de parkeernormen van de meest vergelijkbare functie opgenomen in deze nota dan wel bij (het midden van de bandbreedte van) de parkeernormen van de overeenkomstige functie in de meest recente versie van CROW-publicatie 317 (of de opvolger hiervan).

wijze de voorkeur. De gemeente biedt, onder de in deze nota gestelde voorwaarden, ook de mogelijkheid om (een gedeelte van) de parkeereis in de openbare ruimte op te lossen.

4.5.1 Parkeren op eigen terrein

In een bouwontwikkeling moet in beginsel een ruimtereservering gedaan worden om de parkeereis op eigen terrein op te lossen. Parkeerplaatsen op eigen terrein bestaan bij woningen veelal uit een oprit, carport of garagebox. Bij bestemmingsfuncties is vaak sprake van een parkeerterrein.

In praktijk blijkt niet ieder type parkeerplaats op eigen terrein hetzelfde gebruikt te worden. Hier wordt in het invullen van de parkeereis rekening mee gehouden. In bijlage 5 zijn hiervoor berekeningsaantallen voor parkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen.

4.5.2 Parkeren in de openbare ruimte

In de nabije omgeving van een bouwontwikkeling kan openbare parkeercapaciteit beschikbaar zijn, die niet volledig wordt benut. Het is onder voorwaarden mogelijk deze in te zetten voor het oplossen van de parkeereis.

Voorwaarde is dat de parkeercapaciteit moet liggen binnen de maximaal geaccepteerde loopafstanden zoals opgenomen in bijlage 4. Indien er sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen (de zogeheten restcapaciteit) kan (een gedeelte van) de parkeereis in de openbare ruimte opgelost worden. Wanneer de parkeerdruk op het maatgevende moment lager ligt dan 85%, wordt gesproken van restcapaciteit.

Door middel van een parkeerdrukmeting moet door de initiatiefnemer aangetoond worden of er restcapaciteit beschikbaar is en zo ja, in welke mate dit zo is. In overleg met de gemeente kunnen afspraken gemaakt worden over de inrichting van een dergelijke parkeerdrukmeting zodat de bezetting op het drukste /maatgevende moment vastgesteld kan worden. Het onderzoek dient te worden uitgevoerd door een gecertificeerd onderzoeksbureau.

4.6 Hardheidsclausule parkeren

In de uitzonderlijke gevallen waarin deze Nota Parkeren niet voorziet, of wanneer strikte toepassing van deze nota leidt tot een bijzondere hardheid die niet door dringende redenen gerechtvaardigd wordt, kan door het college van burgemeester en wethouders ontheffing verleend worden van bepalingen uit deze nota.

Hoofdstuk 5: toetsingskader inritten

5.1 Inleiding

Voor de aanleg, verplaatsing of wijziging van iedere inrit, binnen of buiten de bebouwde kom, moet een vergunning worden aangevraagd. Bij het beoordelen van vergunningaanvragen moet altijd een belangenafweging tussen de voor- en nadelen van inritten worden gemaakt. Daarbij zijn privé en algemene belangen aan de orde.

Een inrit verhoogt de gebruikswaarde van een perceel, het biedt de betrokken gebruiker bepaalde voordelen. Naast dit privébelang is er ook een algemeen belang bij een inrit. Een inrit biedt immers de mogelijkheid één of meerdere auto's of caravans/aanhangers op eigen erf te parkeren/stallen, waarmee de openbare ruimte wordt ontlast. De aanleg van een inrit kan echter ook nadelige effecten hebben (bijvoorbeeld wanneer een inrit wordt aangelegd over een watergang of de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt).

Om een juiste belangenafweging te kunnen maken bij de aanleg van een inrit hanteert het college van burgemeester en wethouders weigeringsgronden en beleidsuitgangspunten. In dit hoofdstuk worden deze weigeringsgronden beschreven en toegelicht.

5.2 Weigeringsgronden voor inritten

Voor iedere aanleg, verplaatsing of wijziging van een inrit, binnen of buiten de bebouwde kom, moet een vergunning aangevraagd worden bij de gemeente of een door de gemeente aangewezen instantie. Iedere vergunningaanvraag wordt getoetst aan de weigeringsgronden van de APV en beleidsuitgangspunten uit deze nota. In deze paragraaf wordt een nadere toelichting gegeven op deze weigeringsgronden.

5.2.1 De bruikbaarheid van de weg en verkeersveiligheid

Een vergunningaanvraag wordt geweigerd wanneer de bruikbaarheid van de weg wordt aangetast. Dit is het geval indien:

- De doorstroming van het verkeer wordt beperkt;
- Er onvoldoende manoeuvreerruimte is;
- De weg of het wegonderdeel niet gebruikt kan worden waarvoor deze is bedoeld, bijvoorbeeld wanneer gebruik gemaakt wordt van het fietspad om de inrit te bereiken;
- De inrit op een plaats komt waar verlichting of bebording is aangebracht en deze uit oogpunt van veilig gebruik van de weg niet verplaatst kan worden;
- De inrit tot gevolg heeft dat straatmeubilair of een nutsvoorziening en/of ander obstakel verplaatst moeten worden, terwijl er in de nabije omgeving geen geschikte alternatieve locatie voor genoemde objecten voorhanden is en/of er geen overeenstemming tot verplaatsing van het obstakel is met de gemeente/eigenaar.
- Er op eigen terrein onvoldoende ruimte is om te parkeren, instappen en uitstappen.

5.2.2 Verstoring van de waterhuishouding

Een vergunningaanvraag wordt geweigerd wanneer de aan te leggen inrit de waterhuishouding verstoort. Dit is het geval indien:

- Door de inrit de weg niet meer goed naar de daarvoor bestemde voorzieningen afwatert;

- De afvoer en doorstroming in de naastgelegen sloot door de inrit wordt belemmerd of niet kan worden gewaarborgd;
- De inrit op een plaats komt waar voorzieningen zijn aangebracht die het algemeen belang dienen (zoals een uitstroomvoorziening van het HWA of een overstort);
- Het aanleggen van de inrit na realisatie leidt tot een slootlengte van minder dan 8,00 meter;
- Het aanleggen van de inrit leidt tot het belemmeren van de afwatering van aanliggende voorzieningen;
- Het aanleggen van de inrit overlast veroorzaakt van de afwatering van particuliere terreinen;

5.2.3 Het veilig en doelmatig gebruiken van de weg

Een vergunning voor een inrit wordt geweigerd indien deze naar verwachting een negatief effect heeft op de veiligheid. Dit is het geval indien:

- De inrit uitkomt op een rotonde, kruising of splitsing van wegen of minder dan 5,00 meter daarvandaan;
- De inrit uitkomt op of nabij een bushalte;
- De inrit uitkomt op een weg waarvan de gemeente geen wegbeheerder is, tenzij de feitelijke wegbeheerder hiermee instemt;
- Er onvoldoende zicht is op de weg vanaf de inrit gezien;
- Er een voetgangersoversteekplaats is gelegen;
- Er belemmeringen ontstaan voor het in- en uitrijden met een auto van één of meer bestaande inritten of garages.

5.2.4 Bescherming van het uiterlijk van de omgeving

Een vergunning voor een inrit van een woning wordt geweigerd indien:

- Aansluitend aan de inrit op eigen terrein onvoldoende ruimte is om te parkeren, instappen en uitstappen. De minimale ruimte hiervoor bedraagt 5,00 meter lang en 3,00 meter breed, bestaande uit de omvang van een parkeerplaats (5,00 meter lang en 2,50 breed) en een in-/uitstapstrook van 0,50m over de lengte van één zijde van de parkeerplaats.
- Er minder dan 3,00 meter ruimte is op eigen terrein naast de woning zodat het leidt tot parkeren in de voortuin van de woning, dan wel dat de inrit leidt tot parkeren in de voortuin van tussenwoningen;
- De inrit afwijkt van de maximale breedtes zoals benoemd in bijlage 9;
- De aanvraag een tweede of meerdere inrit betreft.
- De inrit wat betreft breedte of materiaalgebruik afwijkt van andere inritten in de straat;
- De inrit niet past binnen het geldende inrichtings- bestemmings- en/of beeldkwaliteitsplan;
- Er naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders sterk afbreuk wordt gedaan aan de ruimtelijke belevingswaarde van het desbetreffende gebied.

Voor een inrit naar een landbouwperceel gelden dezelfde regels als voor een enkele particuliere inrit buiten de bebouwde kom. Een vergunning voor een inrit van een bedrijf wordt geweigerd indien:

- Een inrit bij een bedrijf afwijkt van de maximale breedte van 8,00 meter;

- De aanvraag betrekking heeft op meerdere inritten;
 - Bij bedrijven met een kavelbreedte van het perceel van minder dan 32,00 meter wordt maximaal 1 inrit toegestaan. Twee inritten, welke samen een maximale breedte van 8,00 meter hebben wordt toegestaan, indien dit voor de bedrijfsvoering noodzakelijk is. Er moet dan minimaal 8,00 meter tussen beide inritten aanwezig zijn en de kavelbreedte van het perceel bedraagt tenminste 16,00 meter. Tevens moet, in het geval van de aanwezigheid van een watergang, de afstand tussen twee duikers minimaal 8,00 meter bedragen.
 - Bij bedrijven met een kavelbreedte van het perceel van meer dan 32,00 meter worden maximaal 2 inritten toegestaan, mits er minimaal 8,00 meter tussen beide inritten aanwezig is.
 - Bij bedrijven met een kavelbreedte van het perceel van meer dan 64,00 meter zijn maximaal 3 inritten toegestaan, mits er minimaal 8 meter tussen elke inrit aanwezig is.

Er geldt dat buiten de bedrijventerreinen alleen inritten voor bedrijven worden aangelegd als de vestiging van het bedrijf is toegestaan binnen het vigerende bestemmingsplan.

Bij inritten buiten bedrijventerreinen wordt een onderscheid gemaakt tussen de zogenaamde aan-huis gebonden beroepen en de overige bedrijven. Voor aan-huis gebonden beroepen gelden dezelfde regels als voor een woning.

5.2.5 Bescherming van de groenvoorziening

Een vergunning voor een inrit wordt geweigerd indien:

- Op de locatie van de aanvraag één of meerdere bomen staan welke gekapt moeten worden (ook als geen kapvergunning geëist is);
- Schade aan een boom of groeiplaats van een boom wordt toegebracht;
- De inrit dichter dan 2,00 meter van de buitenzijde van de stam van een boom ligt;
- De inrit is geprojecteerd in een groenvoorziening die beeldbepalend is;
- De groenstrook onderdeel uitmaakt van structureel groen;
- Door het maken of veranderen van de inrit het openbare groenvak aangetast wordt, waarbij ook sprake is van aantasting van het uiterlijk aanzien van de omgeving;
- De inrit reststukken haag (< 5,00 m1) of reststukken groen (< 5,00 m2) veroorzaakt.

In afwijking van bovenstaande punten kan een inrit worden toegestaan, mits:

- Het een eerste inrit betreft en er geen alternatief voor handen is en er geen schade aan een monumentale boom of aan de groeiplaats van een monumentale boom wordt toegebracht, tenzij de boom onveilig is en kap onvermijdelijk.
- Het een eerste inrit betreft en schade aan één of meerdere bomen of ander groen gecompenseerd kan worden door een financiële herplantplicht, dit ter beoordeling van de gemeente.

5.2.6 Het behoud van een openbare parkeerplaats

Een vergunning voor een inrit wordt geweigerd wanneer deze één of meerdere openbare parkeerplaatsen doorkruist of raakt waardoor een parkeerplaats niet meer gebruikt kan worden voor het parkeren van een personenauto. Hiervan wordt afgeweken indien:

- De parkeerplaats in de openbare ruimte wordt gecompenseerd; óf
- De parkeervoorzieningen op eigen terrein wordt uitgebreid; óf

- De parkeerdruk in de openbare ruimte aantoonbaar laag is (< 60% bezet op het maatgevende moment). De bewijslast hiervoor ligt bij de aanvrager.

5.3 Uitvoeringsaspecten

Bij het verlenen van de inritvergunning hanteert de gemeente een aantal algemene en specifieke uitgangspunten. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen inritten buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom, onderverdeeld naar particulier, nieuwbouw en bedrijfsmatig.

5.3.1 Algemene uitvoeringsaspecten

Algemene uitgangspunten bij de aanleg van inritten:

- Voor iedere inrit dient een omgevingsvergunning te worden aangevraagd. Indien mogelijk dient de vergunning gelijktijdig met de omgevingsvergunning activiteit bouwen te worden aangevraagd;
- Legeskosten ten behoeve van de vergunning komen voor rekening van de aanvrager;
- Alle kosten ten behoeve van de aanleg van de inrit (inclusief eventuele extra maatregelen zoals verplaatsen van een lichtmast, kolken, straatmeubilair, groenvoorziening en kabels en leidingen) komen voor rekening van de aanvrager, tenzij:
 - Sprake is van een reconstructie of (her)inrichting; óf
 - Sprake is van een nieuwbouwlocatie waarbij de fase woonrijp maken nog niet is afgerond.
- Bij reconstructies van wegen wordt getracht zoveel mogelijk eenheid te creëren met betrekking tot het type verharding, breedte en vormgeving van bestaande inritten. Een en ander conform bijlage 9.

5.3.2 Binnen de bebouwde kom

Voor inritten binnen de bebouwde kom gelden specifieke uitgangspunten, onderverdeeld in bestaande locaties en nieuwbouwlocaties.

- De exacte plaats van de nieuw aan te leggen inrit is vastgelegd in de vergunning. De inrit wordt in principe volgens tekening van de vergunning aangelegd. Eventueel noodzakelijke afwijkingen in het werk worden in overleg met de gemeente West Maas en Waal, team Openbare Ruimte bepaald;
- De aanleg van een inrit op/over gemeenteground wordt door of namens de gemeente uitgevoerd, in verband met uniformiteit en aansprakelijkheid. Er mag dus niet zelf overgegaan worden tot het aanleggen van een inrit;
- Eventuele compensatie wordt aangelegd of geplant door de gemeente, hiervoor vindt financiële compensatie door de aanvrager plaats;
- Tussen particulier of bedrijfsmatig (beoogd) gebruik van de inrit wordt geen onderscheid gemaakt.
- Onderhoud aan inritten op gemeenteground geschiedt door de gemeente.
- Door de gemeente worden eenheidsprijzen vastgesteld, op basis waarvan de kosten voor aanleg, verplaatsing, wijziging of onderhoud worden berekend. Zie ook bijlage 11: kosten.
- Voor standaard inritconstructies zie bijlage 10.

Inritten op nieuwbouwlocaties

- In de fase woonrijp maken legt de gemeente of projectontwikkelaar zelf en op eigen kosten een standaard inrit aan voor woningen met een garage of carport.
- De exacte locatie van de inrit wordt door de gemeente bepaald aan de hand van het door de gemeente vastgestelde matenplan.

- Indien een wijziging (tweede inrit of verbreden) van de standaard inrit na de fase woonrijp maken wordt aangevraagd, geldt dat de kosten voor de aanleg van de wijziging in rekening worden gebracht bij de aanvrager. Hiervoor is dan een nieuwe inritvergunning nodig.
- Voor standaard inritconstructies zie bijlage 10.

5.3.3 Buiten de bebouwde kom

Onderstaande eisen gelden uitsluitend voor gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom. Bij wegen van andere wegbeheerders zoals bijvoorbeeld de Provincie Gelderland, wordt verwezen naar de door de betreffende wegbeheerder gestelde eisen.

Voor inritten buiten de bebouwde kom dan wel inritten naar landbouwpercelen, geldt dat de aanvrager de inrit zelf mag (laten) aanleggen voor eigen rekening. Hier zijn onderstaande voorwaarden aan verbonden:

- Als er gegraven wordt moet er een KLIC melding gedaan worden. De KLIC melding kan worden gedaan via www.Kadaster.nl/klic. Voor vragen is het Kadaster telefonisch bereikbaar op telefoonnummer 0800- 0080;
- De exacte plaats van de nieuw aan te leggen inrit is vastgelegd in de vergunning. De inrit wordt in principe volgens tekening van de vergunning aangelegd. Eventueel noodzakelijke afwijkingen in het werk worden in overleg met de gemeente West Maas en Waal, team Openbare Ruimte bepaald;
- De te gebruiken verhardingsmaterialen voor de inrit behoeven de goedkeuring van het team Openbare Ruimte;
- De inrit moet, binnen de gestelde maximum breedtes, voldoende breed aangelegd worden om zo schade aan de verhardingen, bermen en groenstroken, ook aan de overzijde van de weg, te voorkomen;
- Bij de werkzaamheden moet ervoor worden gezorgd dat er geen beschadigingen aan houtopstanden, boomwortels, wegmeubilair en nutsleidingen plaatsvinden;
- Bij aanleg door een door aanvrager ingehuurde aannemer is de bij aanleg ontstane schade aan ondergrondse en bovengrondse infra, ook aan opstal, voor rekening van de aanvrager;
- De eigenaar moet na aanleg zijn volledige inrit tot aan de ontsluitende weg goed beheren, inclusief het constructief onderhoud van eventueel aangelegde voorzieningen ten behoeve van de inrit, inclusief (een) eventuele duiker(s). En zorg dragen voor een goed gebruik van de inrit en schade zoveel mogelijk voorkomen;
- Indien de eigenaar zijn inrit niet goed beheert, wordt de inrit op kosten van de eigenaar hersteld;
- Wanneer de inrit over een sloot of watergang gaat, moet ook een dam met duiker dan wel een brug worden aangelegd. Hiervoor moet een watervergunning aangevraagd worden of een melding gedaan moet worden bij het waterschap op basis van de Keur. In die gevallen dat de gemeente eigenaar/aangelande is van de sloot of watergang, kunnen aanvullende eisen van toepassing zijn.

Minimaal één week voordat gestart wordt met de werkzaamheden, moet een melding gedaan worden bij de wegbeheerder. Dan moet ook een afspraak worden gemaakt over het toezicht op de werkzaamheden.

5.3.4 Verplaatsen inrit

Ook voor het verplaatsen of aanpassen van een inrit moet een vergunning aangevraagd worden. De aanvraag wordt getoetst aan de weigeringsgronden en de overige uitgangspunten van dit hoofdstuk, waarbij de volgende aanvullende bepalingen in acht worden genomen:

- De te vervallen inrit moet worden verwijderd door of in opdracht van de gemeente. De kosten voor het verplaatsen van de inrit zijn dan voor de aanvrager;
- De vrijgekomen ruimte van de vervallen inrit moet worden hersteld naar de omgevingssituatie, door of in opdracht van de gemeente. Deze kosten zijn voor de aanvrager.

5.4 Hardheidsclausule inritten

In de uitzonderlijke gevallen waarin deze Nota Parkeren niet voorziet, of wanneer strikte toepassing van deze nota leidt tot een bijzondere hardheid die niet door dringende redenen gerechtvaardigd wordt, kan door het college van burgemeester en wethouders ontheffing verleend worden van bepalingen uit deze nota.

Bijlagen

Bijlage 1: begrippenlijst

- a. Aan-huis gebonden beroepen: functies tot uitoefening van kleinschalige beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten in woningen en daarbij behorende aan- en uitbouwen.
- b. Aanwezigheidspercentages: de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 3 aan de hand waarvan de maatgevende parkeerbehoefte van een bouwontwikkeling bepaald wordt.
- c. APV: Algemene Plaatselijke Verordening West Maas en Waal 2017.
- d. Bouwontwikkeling: een bouw- of gebruiksonwikkeling waarvoor een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk en ook de verandering van een bestaande functie.
- e. HWA: Hemel Water Afvoer
- f. Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen waar een bouwontwikkeling ontplooid wordt waarvoor een vergunning vereist is.
- g. Maatgevende parkeerbehoefte: de normatieve parkeerbehoefte van een bouwontwikkeling vermenigvuldigd met de aanwezigheidspercentages die van toepassing zijn op de te realiseren functies.
- h. Normatieve parkeerbehoefte: het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling benodigd is om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de parkeernormen die zijn opgenomen in bijlage 6 en 7 van deze nota.
- i. Omgevingsvergunning: de omgevingsvergunning, in deze nota afgekort naar vergunning, is een vergunning die in Nederland sinds 1 oktober 2010 is ingevoerd ter vervanging van de verschillende vergunningen voor wonen, ruimte en milieu.
- j. Parkeereis: het (gecorrigeerde) aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld en in stand gehouden moet worden ten behoeve van een bouwontwikkeling.
- k. Parkeernorm: een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte.
- l. Parkeerplaats: de al of niet gemarkeerde ruimte, vrij van obstakels, bestemd voor het parkeren van een personenauto met een minimale omvang van 2,5m x 5,0m.
- m. Inrit: de inrit als bedoeld in artikel 14, lid 3 onder III Wegenwet, te weten iedere rechtstreekse ontsluitingsmogelijkheid van een perceel naar de openbare weg, waaronder we verstaan de begrippen: uitweg, oprit en uitrit.
- n. Wabo: Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
- o. Weg: alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten (artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994).

Bijlage 2: gebiedsindeling

Het centrumgebied in Beneden-Leeuwen en Dreumel bestaat uit de volgende straten:

Beneden-Leeuwen

- Zandstraat tussen Zijveld en Beatrixstraat
- Sportlaan tussen Zandstraat en Pastoor Jansstraat
- Dorpsplein

Dreumel

- Ekershof
- Paulushof
- De Paulus
- Rooijsestraat tussen Nieuwstraat en De Paulus

Hierbij geldt dat alleen percelen en panden met een adres aan een van deze straten in het centrum liggen.

Bijlage 3: aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond*	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoren en bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	75%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	80%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch (huisarts/therapeut)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten (inclusief bezoekers)	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
Café	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
*Koopavond is op de vrijdagavond								

Bijlage 4: maximale loopafstanden

Hoofdfunctie	Maximale loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	400 meter
Werken	400 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Bijlage 5: berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein

Soort parkeervoorziening*	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage(box)	1	1,00
Lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,50
Dubbele (brede) oprit zonder garage(box)	2	2,00
Garage(box) zonder oprit (bij woningen)	1	0,25
Garage(box) (niet bij woningen)	1	0,50
Garage(box) met enkele oprit	2	1,00
Garage(box) met lange oprit	3	1,70
Garage(box) met dubbele (brede) oprit	3	2,00
*Enkele oprit is minimaal 5,00 meter lang en lange oprit is minimaal 10 meter lang		

Bijlage 6: parkeernormen auto

	Type functie	Parkeernorm		Eenheid
		Centrum	Rest bebouwde kom	
Wonen	Woningen	1,80	2,30	per woning
	Seniorenwoning	1,30	1,50	per woning
	Sociale huurwoning (< liberalisatiegrens)	1,50	1,80	per woning
	Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,60	1,00	per kamer
	Kamerverhuur, zelfstandig (studenten)	0,30	0,30	per kamer
	Aanleunwoning, serviceflat etc.	1,20	1,30	per woning
Werken	Kantoor met baliefunctie	2,45	3,55	100 m2 bvo
	Kantoor zonder baliefunctie	1,85	2,55	100 m2 bvo
	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	1,55	2,35	100 m2 bvo
	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	0,65	1,05	100 m2 bvo
	Bedrijfsverzamelgebouw	1,35	1,95	100 m2 bvo
Winkelen	Buurtsupermarkt	2,40	4,30	100 m2 bvo
	Discountsupermarkt	3,90	7,80	100 m2 bvo
	Fullservice supermarkt	3,70	6,50	100 m2 bvo
	Grote supermarkt (XL)	6,80	8,80	100 m2 bvo
	Groothandel in levensmiddelen	-	7,40	100 m2 bvo
	Buurt- en dorpscentrum	4,10	4,10	100 m2 bvo
	Wijkcentrum (klein)	5,00	5,00	100 m2 bvo
	Wijkcentrum (gemiddeld)	5,60	5,60	100 m2 bvo
	Wijkcentrum (groot)	6,20	6,20	100 m2 bvo
	Kringloopwinkel	1,95	1,95	100 m2 bvo
	Bruin- en witgoedzaken	4,05	8,15	100 m2 bvo
	Woonwarenhuis/woonwinkel (overig)	1,25	1,95	100 m2 bvo
	Woonwarenhuis (zeer groot)	-	10,15	100 m2 bvo
	Meubelboulevard/woonboulevard	-	2,45	100 m2 bvo
	Winkelboulevard	-	4,45	100 m2 bvo
	Outletcentrum	-	10,80	100 m2 bvo
	Bouwmarkt	-	2,35	100 m2 bvo
	Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	-	2,65	100 m2 bvo
	Groencentrum (inclusief buitenruimte)	-	2,85	100 m2 bvo
	Weekmarkt	0,25	0,25	meter kraam
Ontspanning	Café/bar/cafetaria	6,00	7,00	100 m2 bvo
	Zwembad (overdekt) / zwemparadijs	-	11,50	100 m2 bvo
	Zwembad (openlucht)	-	12,90	100 m2 bvo
	Fitnessstudio / sportschool	1,70	4,80	100 m2 bvo
	Fitnesscentrum	1,70	6,30	100 m2 bvo
	Sportveld	20,00	20,00	ha netto terrein

	Type functie	Parkeernorm		Eenheid
		Centrum	Rest bebouwde kom	
Gezondheidszorg	Huisartsenpraktijk/centrum	2,25	3,25	behandelkamer
	Apotheek	2,45	3,35	100 m2 bvo
	Fysiotherapiepraktijk/centrum	1,35	1,95	behandelkamer
	Consultatiebureau	1,45	2,15	behandelkamer
	Consultatiebureau voor ouderen	1,45	2,00	behandelkamer
	Tandartsenpraktijk/centrum	1,75	2,55	behandelkamer
	Gezondheidscentrum	1,75	2,45	behandelkamer
	Ziekenhuis	1,50	1,90	100 m2 bvo
	Crematorium	-	30,00	gelijktijdige plechtigheid
	Begraafplaats	-	31,60	gelijktijdige plechtigheid
	Penitentiaireinrichting	1,65	3,25	10 cellen
	Religiegebouw	0,15	0,15	zitplaats
	Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,60	0,60	wooneenheid
Onderwijs	Kinderdagverblijf (crèche)	1,00	1,40	arbeidsplaats
	Basisschool	0,75	0,75	leslokaal
	Middelbare school	3,70	5,90	leslokaal
	ROC	4,80	10,90	leslokaal
	Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	4,60	6,90	10 studenten

Aanvullende toelichting parkeernormen:

Bezoekersaandeel

Bovenstaande parkeernormen zijn inclusief een bezoekersaandeel. Per woning wordt een bezoekersaandeel van 0,3 gehanteerd, per kamer geldt een bezoekersaandeel van 0,2.

Centrumgebied

In de parkeernormenlijst ontbreken voor bepaalde functies parkeernormen. De reden hiervoor is dat deze functies zich, over het algemeen, niet vestigen in het centrumgebied. Wanneer deze situatie zich toch voordoet, wordt aansluiting gezocht bij de meest recente publicatie van de parkeerkencijfers van het CROW voor de meest vergelijkbare functie.

Buitengebied

In de parkeernormen wordt uitsluitend een onderscheid gemaakt tussen de ligging 'centrum' en 'rest bebouwde kom'. De 'rest bebouwde kom' omvat daarmee ook het gebied buiten de bebouwde kom. Reden hiervoor is dat de gemeente West Maas en Waal is aangemerkt als 'niet stedelijk'. In deze categorie zijn de parkeernormen voor de ligging 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied' hetzelfde.

Bijlage 7: parkeernormen fiets

	Type functie	Parkeernorm	Eenheid
Wonen	Wonen	1,00	per kamer
	Kamerverhuur	1,00	per kamer
Werken	Kantoor met baliefunctie	5,00	balie
	Kantoor zonder baliefunctie	0,90	100 m2 bvo
Winkelen	Supermarkt	2,90	100 m2 bvo
	Winkelcentrum	2,70	100 m2 bvo
	Bouwmarkt	0,25	100 m2 bvo
	Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	0,25	100 m2 bvo
Sport, cultuur en ontspanning	Bibliotheek	3,00	100 m2 bvo
	Museum	0,90	100 m2 bvo
	Bioscoop	1,40	100 m2 bvo
	Theater/schouwburg	18,00	100 zitplaatsen
	Fitnessstudio/sportschool	2,00	100 m2 bvo
	Gymzaal	4,00	100 m2 bvo
	Zwembad (overdekt)/zwemparadijs	20,00	100 m2 bassin
	Zwembad (openlucht)	28,00	100 m2 bassin
	Sporthal	2,50	100 m2 bvo
Horeca	Stedelijk evenement	32,00	100 zitplaatsen
	Restaurant eenvoudig (binnen de bebouwde kom)	18,00	100 m2 bvo
	Restaurant eenvoudig (buiten de bebouwde kom)	15,00	100 m2 bvo
	Restaurant luxe	4,00	100 m2 bvo
Gezondheidszorg	Apotheek bezoekers	7,00	locatie
	Apotheek medewerkers	4,00	locatie
	Gezondheidscentrum bezoekers	1,30	100 m2 bvo
	Gezondheidscentrum medewerkers	0,40	100 m2 bvo
	Ziekenhuis bezoekers	0,50	100 m2 bvo
	Ziekenhuis medewerkers	0,20	100 m2 bvo
	Begraafplaats	5,00	gelijktijdige plechtigheid
	Religiegebouw (kerk/moskee)	40,00	100 zitplaatsen
Onderwijs	Basisschool leerlingen	4,30	100 m2 bvo
	Basisschool medewerkers	0,40	100 m2 bvo
	Middelbare school leerlingen	14,00	100 m2 bvo
	Middelbare school medewerkers	0,40	100 m2 bvo
	ROC leerlingen	12,00	100 m2 bvo
	ROC medewerkers	0,90	100 m2 bvo
Overige	Carpoolplaats	0,80	autoparkeerplaats

Bijlage 8: stappenplan toepassingskader inclusief rekenvoorbeeld

In deze bijlage wordt aan de hand van een voorbeeld het stappenplan beschreven dat doorlopen moet worden bij uitvoering van het beschreven toepassingskader. De gegevens uit het rekenvoorbeeld zijn fictief.

Stap 1: verzameling basisgegevens

In een bouwontwikkeling worden woningen, kantoren en een supermarkt gerealiseerd. De ligging van de ontwikkellocatie is in het centrumgebied van Beneden-Leeuwen.

Functie	Aantal	Eenheid
Woningen: koop, middelduur	20	stuks
Kantoor zonder baliefunctie	1.500	m ² bvo
Supermarkt	2.000	m ² bvo

Stap 2: berekening normatieve parkeerbehoefte

Functie	Parkeernorm	Berekeningseenheid
Woningen: koop, middelduur	1,80 (bezoekersaandeel 0,3)	per woning
Kantoor zonder baliefunctie	1,85	per 100 m ² bvo
Buurtsupermarkt	2,40	per 100 m ² bvo

Functie	Berekening	Normatieve parkeerbehoefte
Woningen: bewoners	20 * 1,5	30
Woningen: bezoekers	20 * 0,3	6
Kantoor	(1.500/100) * 1,85	27,75
Buurtsupermarkt	(2.000/100) * 2,40	48
Totaal		111,75

De normatieve parkeerbehoefte van het voorgestelde bouwplan bedraagt afgerond 112 parkeerplaatsen.

Stap 3: berekening maatgevende parkeerbehoefte

Uit stap 1 volgt een normatieve parkeerbehoefte van 112 parkeerplaatsen. Omdat dubbelgebruik in de beoogde ontwikkeling mogelijk is, moet de maatgevende parkeerbehoefte berekend te worden. In de onderstaande tabel staat per dagdeel de parkeerbehoefte weergegeven.

Functie	Tijdsmomenten				
	Normatief	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond
Woningen: bewoners	30	15	15	27	24
Woningen: bezoekers	6	0,6	1,2	4,8	4,2
Kantoor zonder baliefunctie	27,75	27,75	27,75	1,39	0
Buurtsupermarkt	48	14,4	28,8	19,2	38,4
Totaal	111,75	57,75	72,75	52,39	66,6

Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
30	18	24	21
0	3,6	6	4,2
0	0	0	0
0	48	19,2	0
30,00	69,6	49,2	25,2

De maatgevende parkeerbehoefte bedraagt afgerond 73 parkeerplaatsen (zie bovenstaand). Dit is het aantal parkeerplaatsen dat in beginsel op eigen terrein moet worden gerealiseerd.

Stap 4: gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Uit stap 3 volgt een normatieve parkeerbehoefte van 73 parkeerplaatsen. Als blijkt dat deze parkeerbehoefte niet op eigen terrein opgelost kan worden, kan de initiatiefnemer onderzoeken of een deel in de openbare ruimte kan worden opgelost.

Om te kunnen bepalen welk deel van de parkeereis eventueel opgelost kan worden in de openbare ruimte, laat de initiatiefnemer een parkeerdrukmeting uitvoeren.

Resultaten parkeerdrukonderzoek			
Meetmoment	Parkeercapaciteit	Parkeerbezetting	Restcapaciteit
Werkdagnacht	50	25 (50%)	25
Koopavond	50	30 (60%)	20
Zaterdagmiddag	50	35 (70%)	15

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er op het piekmoment (zaterdagmiddag) niet alle parkeerplaatsen bezet zijn. Het aantal onbezette parkeerplaatsen, de restcapaciteit, bedraagt in dit fictieve voorbeeld 15 parkeerplaatsen. Over een totale parkeercapaciteit van 50 parkeerplaatsen komt dit overeen met een parkeerbezetting van 70%. Zoals in paragraaf 4.6.2 aangegeven, mag er maximaal sprake zijn van een parkeerbezetting van 85%.

In deze fictieve situatie mogen maximaal 42,5 parkeerplaatsen bezet zijn op het drukste moment, namelijk 85% van 50 parkeerplaatsen ($0,85 \cdot 50$). De gemeten bezetting is 35 parkeerplaatsen. Dat betekent dat nog 7,5 parkeerplaatsen extra bezet kunnen worden (42,5 minus 35). Deze uitkomst wordt naar hele parkeerplaatsen naar beneden afgerond. Het aantal parkeerplaatsen dat in de openbare ruimte gebruikt mag worden, bedraagt dan 7. Dit aantal mag in mindering worden gebracht op de parkeereis. Het resterend aantal op eigen terrein op te lossen parkeerplaatsen bedraagt daarmee 66 parkeerplaatsen (73 minus 7).

Resultaat toepassingskader	
Parkeereis	73 parkeerplaatsen
Waarvan op te lossen in de openbare ruimte	7 parkeerplaatsen
Resterend aantal parkeerplaatsen op eigen terrein	66 parkeerplaatsen

Toelichting saldering

Het onderwerp saldering komt niet terug in het bovenstaande rekenvoorbeeld. Ter verduidelijking van de systematiek van saldering, is de onderstaande fictieve casus opgenomen.

In een oude middelbare school worden kantoren gerealiseerd. Het gebouw heeft een oppervlakte van 2.000 m² bvo, 6 leslokalen en 15 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Voor de nieuwe functie kantoor geldt een parkeernorm van 1,85 per 100 m² bvo in het centrum. Dit betekent dat er voor het kantoor in totaal 37 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn.

Voor de functie middelbare school geldt in het centrum een parkeernorm van 3,70 per leslokaal. De parkeerbehoefte van de oude middelbare school was daarmee 23 parkeerplaatsen (22,2 naar boven afgerond). Van deze parkeerbehoefte van 23 parkeerplaatsen waren 15 parkeerplaatsen op eigen terrein opgelost. Aangenomen mag worden dat de overige 8 parkeerplaatsen in de openbare ruimte waren opgelost.

De parkeerbehoefte van de huidige functie in de openbare ruimte (middelbare school) mag in mindering gebracht worden op de parkeerbehoefte van de toekomstige functie (kantoor). Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met de verschillen in de aanwezigheidspercentages van de verschillende functies.

Functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koopavo nd	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
<i>aanwezigheid dagonderwijs</i>	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
te salderen parkeerplaatsen in de openbare ruimte	8,00	8,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>aanwezigheid kantoren en bedrijven</i>	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
parkeerbehoefte	37,00	37,00	1,85	1,85	-	-	-	-
Parkeereis na saldering	29,00	29,00	1,85	1,85	-	-	-	-

Omdat de aanwezigheidspercentages van dagonderwijs en kantoren hun piek op hetzelfde moment hebben, is er in dit voorbeeld geen effect.

In dit voorbeeld betekent het dat er voor het kantoor in totaal aanvullend 29 parkeerplaatsen aangelegd moeten worden (37 minus de 8 parkeerplaatsen in de openbare ruimte). Deze parkeerplaatsen moeten in eerste instantie op eigen terrein worden gerealiseerd.

Bijlage 9: afmetingen inritten

Afmetingen parkeerplaatsen op eigen terrein

De minimale afmetingen van een parkeerplaats op eigen terrein bedragen 5m x 2,5m (lxb).

Aanvullend is tenminste aan één lange zijde van elke parkeerplaats een vrije uitstapstrook aangelegd met een minimale afmeting van 5m x 0,5m (lxb).

Afmetingen inritbreedte enkele particuliere inrit

Breedte inrit eigen terrein + 1,00 meter (minimaal 3,50 meter/maximaal 4,50 meter)*

Breedte inrit op eigen terrein	Maximale breedte inrit openbaar gebied
2,50 meter	3,50 meter
3,00 meter	4,00 meter
3,50 meter	4,50 meter
4,00 meter	4,50 meter
4,50 meter	4,50 meter

Afmetingen inritbreedte dubbele particuliere inrit

Breedte uitweg eigen terrein + 1,00 meter (minimaal 6,00 meter/maximaal 6,50 meter)*
--

Breedte inrit op eigen terrein	Maximale breedte inrit openbaar gebied
5,00 meter	6,00 meter
5,50 meter	6,50 meter
6,00 meter	6,50 meter
6,50 meter	6,50 meter
7,00 meter	6,50 meter

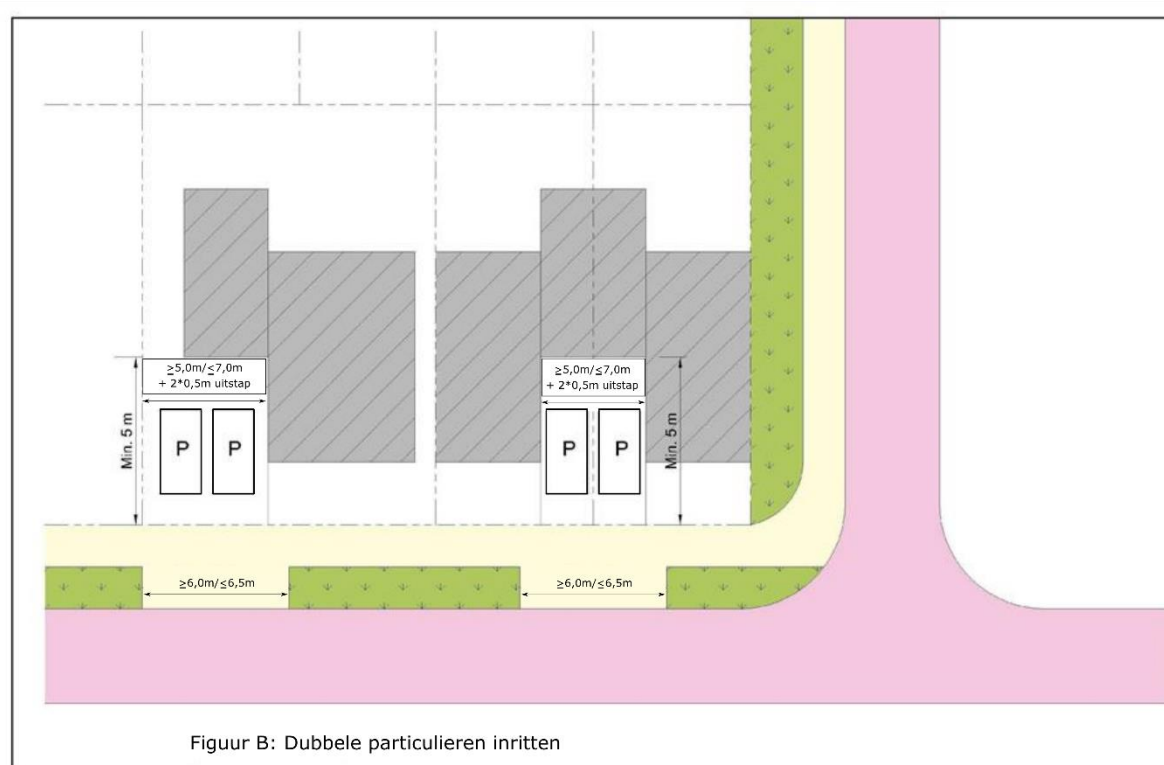
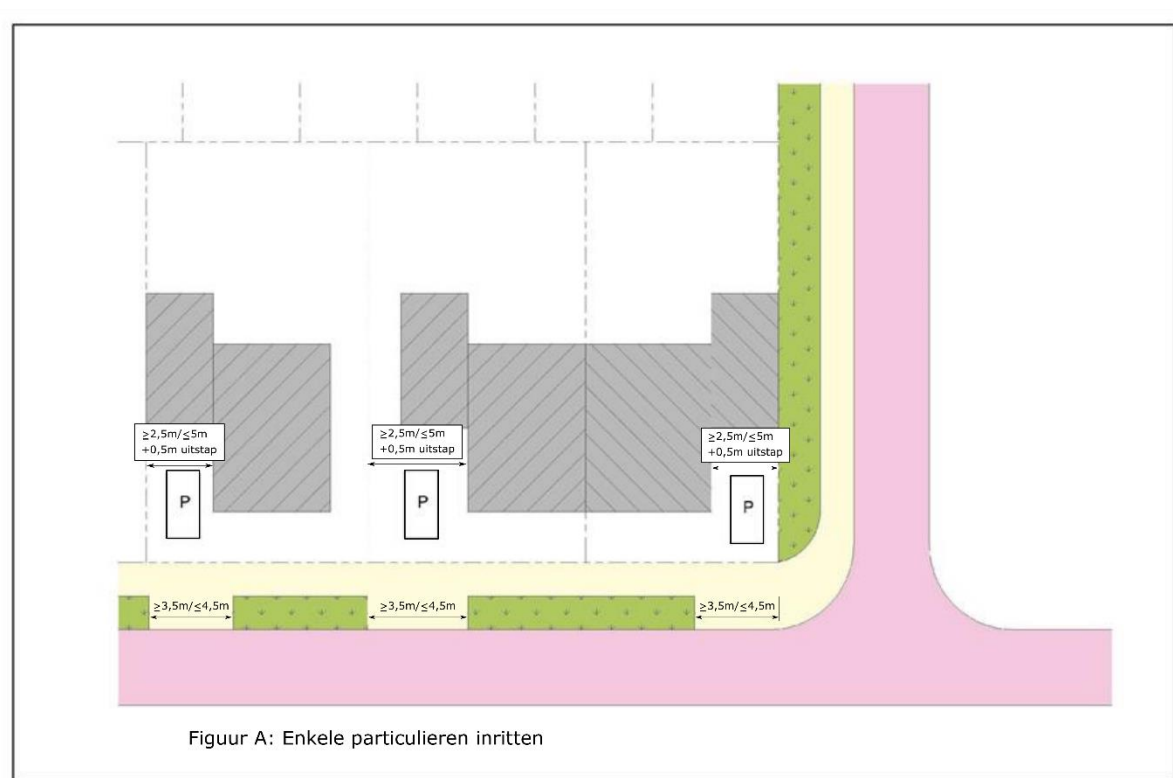
Afmetingen inritbreedte dubbele particuliere inrit t.b.v. twee woningen

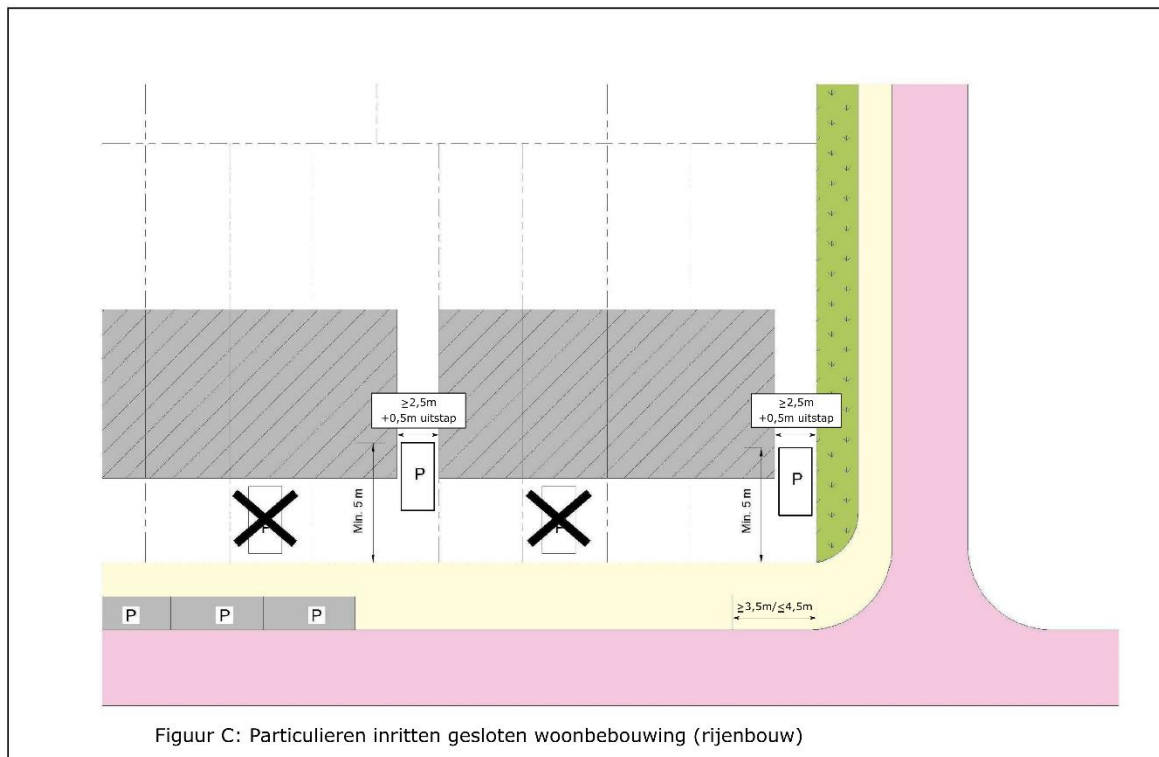
Breedte uitweg eigen terrein + 1,00 meter (minimaal 6,00 meter/maximaal 8,00 meter)*
--

Breedte inrit op eigen terrein (twee woningen)	Maximale breedte inrit openbaar gebied
< 32,00 meter	8,00 meter/1 stuk
< 32,00 meter	4,00 meter/2 stuks*
32,00 – 64,00 meter	8,00 meter/2 stuks
>64,00 meter	8,00 meter/3 stuks

*Indien het één in- en één uitrit (beide éénrichting) betreft. In de uitvoering dient echter duidelijk naar voren te komen dat het twee aparte inritten zijn. De maximale breedte is 8 meter voor beide inritten samen.

Bijlage 10: situatietekeningen inritten





Bijlage 11: kosten

Bij de aanleg, aanpassing of verplaatsing van een inrit dient de aanvrager rekening te houden met de volgende kosten (indien van toepassing):

- Opbreken te verplaatsen inrit
- Aanleg dikke trottoirtegels of betonklinkers
- Aanleg fundering onder tegels of klinkers
- Aanleg inritblokken met hoekstukken of verlaagde banden
- Aanleg zware opsluitbanden of trottoirbanden
- Verhard en groen en compenseren elders
- Kappen boom en compensatie elders
- Verplaatsen lichtmast
- Verplaatsen overig straatmeubilair
- Aanleg duiker

De gemeente geeft vooraf aan wat de kosten zijn. Zo mogelijk bij het verstrekken van de vergunning, indien de gemeente de inrit aanlegt. Omdat de bedragen afhankelijk zijn van de situatie, kunnen deze niet worden opgenomen in deze nota. De lijst geeft een indicatie waar de aanvrager rekening mee moet houden.