

Gemeente Uden
Gemeente Veghel

Parkeernormen Eindrapport

Gemeente Uden
Gemeente Veghel

Parkeernormen Eindrapport

Datum	24 oktober 2006
Kenmerk	UDN006/Sps/0096
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Uden Gemeente Veghel
Titel rapport	Parkeernormen Eindrapport
Kenmerk	UDN006/Sps/0096
Datum publicatie	24 oktober 2006
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren M. van Rooij (gemeente Uden), V. de Wit (gemeente Veghel)
Projectteam Goudappel Coffeng	mevrouw N.P.G. Korsten, mevrouw S.J.C. Spapens en de heer A. Mulders
Projectomschrijving	Voorstel voor de uniformering van de parkeernormen voor de gemeenten Uden en Veghel.
Trefwoorden	Parkeernormen, parkeerkencijfers, aanwezigheidspercentages, gebiedsindeling, rekenfactoren, Uden, Veghel

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.1.1 Algemeen	1
1.1.2 Landelijke trend; ‘autobezit per huishouden blijft de komende jaren groeien’	2
1.2 Doelstelling	3
2 Uden en Veghel in cijfers	5
2.1 Algemeen	5
2.2 De cijfers	5
3 Visie parkeernormering	7
3.1 Gebiedsindeling	7
3.2 Functionele indeling	8
3.3 Parkeernormen	8
3.3.1 Normen per gebied	8
3.3.2 Opmerkingen bij de normen	8
3.4 Toepassing van de normen	10
3.4.1 Algemeen	10
3.4.2 Flexibiliteit	11
3.4.3 Aanwezigheidspercentages	11
3.4.4 Parkeren op eigen terrein	11
3.4.5 Gehandicaptenparkeerplaatsen	11
3.4.6 Gebiedsgerichte aanpak	12
4 Planvorming	15
4.1 Nota parkeerbeleid	15
4.2 Bestemmingsplannen en Artikel 19 Wro-procedure	15
4.3 Bouwverordening	15
4.4 Organisatie	16
Bijlagen	
1 Gebiedsindeling	
2 Parkeernormen per gebied	
3 Aanwezigheidspercentages	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

1.1.1 Algemeen

Uden en Veghel zijn aangemerkt als stedelijke kernen in een landelijke regio. Beide gemeenten hebben een behoorlijke omvang (resp. 40.000 en 37.000 inwoners) en een groot aanbod aan werkgelegenheid (beide circa 25.000 arbeidsplaatsen).

Het centrum van Uden heeft een regionaal bereik. Wekelijks bezoeken 125.000 à 150.000 mensen het centrum. Veghel-centrum heeft een minder grote aantrekkingskracht in de regio maar daar staat tegenover de sterke industriële positie van Veghel, met name in de agro-, voedings- en genotmiddelenindustrie. (In bijlage 1 is het centrum van beide gemeenten weergegeven.). Uden en Veghel vormen samen de stedelijke regio Uden/veghel.

De gemeenten liggen op korte afstand van elkaar en zijn via de A50 met elkaar verbonden. Beide gemeenten zijn zo op een goede wijze aangetakt op het landelijke hoofdwegennet. Deze snelweg, die in 2004 is opengesteld, heeft er overigens ook voor gezorgd dat de twee gemeenten in beleving nog dichterbij elkaar zijn komen te liggen. Van buitenaf komend is er weinig (afstands)verschil meer tussen Veghel en Uden. De afrit Veghel-Mariaheide ligt op zeer korte afstand van de afrit Uden-zuid.



De overeenkomsten tussen beide gemeenten zoals de vergelijkbare grootte, stedelijkheid in een landelijk gebied en goede bereikbaarheid via de weg, leiden er tevens toe dat er voortdurend een vergelijking gemaakt wordt tussen beide gemeenten. Het risico is dan aanwezig dat er concurrentie gaat plaatsvinden tussen beide gemeenten en/of



dat de gemeenten door derden tegen elkaar worden uitgespeeld. Goede samenwerking op politiek en ambtelijk gebied is een eerste stap om dit te voorkomen. Een van de stappen in samenwerking is de opstelling van een gezamenlijk sociaal-economisch beleidsplan. Maar ook op het gebied van verkeer en vervoer, en met name in parkeerbeleid, is het belangrijk een zekere mate van uniformiteit te hebben. Beide gemeenten hebben een actueel parkeerbeleidsplan en achten nu de tijd rijp om de parkeernormen en de wijze van invoering en hantering van

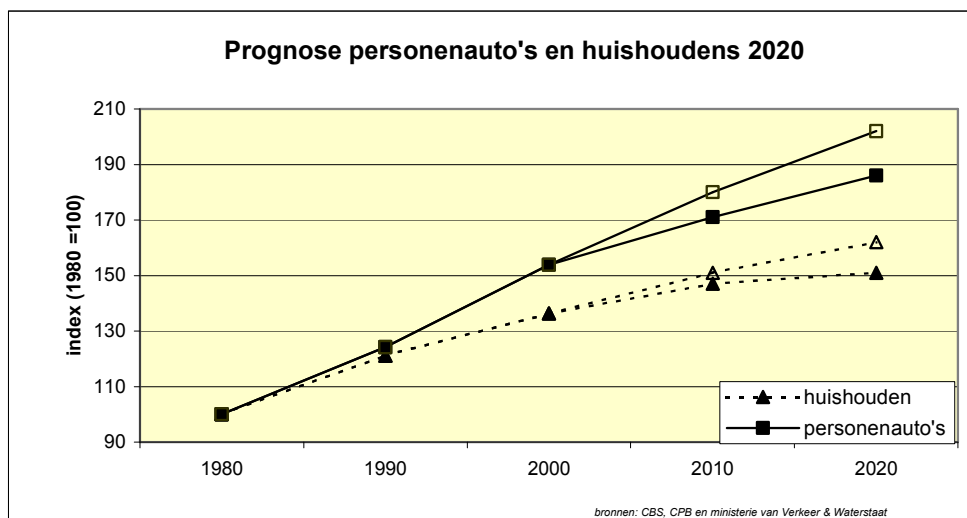
parkeerreserve op elkaar af te stemmen. Ook vanuit de GGA Regio Noordoost Brabant is aangegeven dat overleg tussen de twee gemeenten over de normen gewenst is. Goudappel Coffeng BV heeft de opdracht gekregen om dit onderzoek uit te voeren.

1.1.2 Landelijke trend; ‘autobezit per huishouden blijft de komende jaren groeien’

Op landelijk niveau geven de concept ‘Nota Ruimte’ en de concept ‘Nota Mobiliteit’ de nieuwe beleidslijn aan. “Mobiliteit mag en hoort bij de samenleving”, is de centrale gedachte achter de plannen. Het beleid verandert van sturend en gericht op het terugdringen van de automobilititeit naar een meer voorwaardenscheppend beleid dat gericht is op het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. Daarbij wordt er wel naar gestreefd de gebruiker te verleiden een keuze te maken voor een gewenst vervoermiddel, zodat de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de kernen gegarandeerd blijven. Het beleid op lokaal niveau sluit aan bij de gedachte vanuit het nationaal beleid. Zowel in Uden als in Veghel zijn nog veel ruimtelijk ontwikkelingen te verwachten, zoals bijvoorbeeld de invulling van Centrum-West in Uden en Sluisstraat en Rembrandt-boulevard in Veghel. De mobiliteit zal hierdoor ook in Uden en Veghel blijven toenemen.

Al geruime tijd weten we dat het aantal auto’s toeneemt. De laatste jaren is het aantal personenauto’s veel sterker gestegen dan het aantal huishoudens. Het gemiddeld autobezit per huishouden is toegenomen, van 0,82 auto’s per huishouden in 1980 tot 0,97 auto’s in 2003. Deze sterke toename betekent een extra vraag naar parkeerplaatsen.

Het ingezette beleid zal naar verwachting leiden tot een blijvende stijging van het autobezit per huishouden. Nog meer huishoudens nemen een tweede of zelfs derde auto. Een eerste verklaring hiervoor is dat weliswaar het gebruik van de auto duurder wordt gemaakt door eventueel kilometerheffing of rekeningrijden, maar dat het autobezit goedkoper wordt. Een tweede verklaring voor de toename van het autobezit is het fiscale klimaat voor lease-auto’s. Het maken van privé-kilometers met een lease-auto is duurder geworden. In een aantal gevallen is het zelfs voordeliger een tweede auto aan te schaffen voor de privé-kilometers en de lease-auto alleen te gebruiken voor de zakelijke kilometers. Ook deze auto’s staan veelal bij de woning geparkeerd, waardoor de parkeerdruk in de wijk nog verder stijgt.



Figuur 1.1: Prognose personenauto en huishoudens tot 2020

In figuur 1.1 zijn prognoses weergegeven voor de ontwikkeling van het aantal huishoudens en het autobezit tot 2020. De prognoses zijn gebaseerd op cijfers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Centraal Plan Bureau. Het aantal huishoudens zal naar verwachting stijgen met 16 tot 25% ten opzichte van 1995, afhankelijk van de economische ontwikkeling. Het autobezit stijgt in dezelfde periode met 38 tot 49%. Samenvattend betekent dit dat het autobezit per huishouden tussen 2000 tot 2020 nog met circa 10% zal stijgen naar een gemiddeld autobezit van meer dan één auto per huishouden.

1.2 Doelstelling

Het doel van de nota 'Parkeernormen' kan als volgt worden geformuleerd:

Het in onderling overleg vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in Veghel en Uden om in de toekomst in een parkeerbehoeft te kunnen voorzien en waar mogelijk de bereikbaarheid en leefbaarheid van Veghel en Uden te waarborgen.

Hierbij dienen de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de ontwikkeling van de kernen;
- elke initiatiefnemer van bouwplannen draagt zorg voor zijn eigen parkeeroplossing;

- een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken;
- vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte moet ernaar gestreefd worden zo weinig mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen waarbij de mogelijkheden voor uitwisseling en dubbelgebruik niet uit het oog verloren mogen worden.

De volgende aandachtspunten dienen in ogenschouw te worden genomen:

- De nota is bedoeld als *normenkader* van de gemeente Uden en de gemeente Veghel. De nota moet worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enzovoort).
- De nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen en bouw- en verbouwprojecten in Uden en Veghel en niet voor bestaande parkeersituaties.
- De nota kent een algemene strekking. Dit betekent dat de nota niet in alle gevallen direct toepasbaar is omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. In deze gevallen zal in de geest van de nota gehandeld worden.

2 Uden en Veghel in cijfers

2.1 Algemeen

Alvorens in te gaan op de parkeernormering worden in dit hoofdstuk Veghel en Uden naast elkaar gezet in cijfers. Deze cijfers vormen in het volgende hoofdstuk de basis voor de te hanteren gebiedsindeling en daarmee de parkeernormering. De parkeernormering is in sterke mate gekoppeld aan de stedelijkheid van de gemeenten. Aan bod komen de omvang van de gemeenten, de stedelijkheidsfactor en het autobezit in beide gemeenten.

De gegevens zijn afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek 'Gemeente op maat 2004' (Heerlen, 2005).

2.2 De cijfers

Inwoners en werkgelegenheid

	Veghel	Uden
inwoners	36.810	40.064
arbeidsplaatsen	22.170	20.290

Tabel 2.1: Inwoners en werkgelegenheid (bron: 'Gemeente op Maat' (CBS, 2004))

Tabel 2.1 bevestigt het geschetste beeld. Uden en Veghel hebben een vergelijkbare grootte en zijn ook qua werkgelegenheid vrijwel even groot.

Stedelijkheid

Binnen de CBS-normering heeft Veghel als gemeente een stedelijkheidsfactor vier (weinig stedelijk gebied) terwijl de gemeente Uden een stedelijkheidsfactor drie heeft (matig stedelijk gebied). Binnen de gemeenten is diversiteit in de mate van stedelijkheid. Dit is in tabel 2.2 weergegeven.

	stedelijkheidsklasse	Veghel	Uden
zeer sterk stedelijk gebied	1	-	-
sterk stedelijk gebied	2	5.600	14.120
matig stedelijk gebied	3	13.750	11.820
weinig stedelijk gebied	4	5.350	5.390
niet stedelijk gebied	5	12.100	8.730

Tabel 2.2: Inwoners naar stedelijkheid (1 januari 2004)

Autobezit

Het autobezit in een gemeente is een graadmeter bij de bepaling van de parkeernormen in woongebieden. In gemeenten met een laag autobezit kan een lagere parkeernorm per woning worden gehanteerd dan in gemeenten met een hoog autobezit.

	Veghel	Uden	Noord-Brabant	Nederland
autobezit (personenauto's)	464	462	471	425

Tabel 2.3: Autobezit per 1.000 inwoners

Ook in het autobezit zijn er nagenoeg geen verschillen tussen Uden en Veghel. Het autobezit is in beide gemeenten iets lager dan gemiddeld in de provincie Noord-Brabant. Deze provincie is landelijk gezien de koploper in het bezit van personenauto's (per 1.000 inwoners).

3 Visie parkeernormering

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de visie met betrekking tot de parkeernormering. De visie is opgebouwd uit een drietal elementen:

- gebiedsindeling;
- functionele indeling;
- parkeernormen;
- toepassing.

Voor elk onderdeel wordt in de volgende paragrafen een voorstel gedaan.

3.1 Gebiedsindeling

CROW-principe

De basis voor de nota is gevonden in de door het CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) in juni 2003 uitgegeven publicatie over parkeerkencijfers¹. Uit de studie die in het kader van deze publicatie is uitgevoerd is geconcludeerd dat de vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door:

- de locatie;
- het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen.

Dit blijkt onder andere uit het feit dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Er bestaat dus een verband tussen de aanwezigheid van alternatieve vervoerwijzen en de vraag naar parkeerplaatsen. Naarmate de locatie verder van het centrum is gelegen neemt het aanbod en kwaliteit van alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, fiets, lopen) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Deze bevinding is aanleiding geweest om voor de *parkeerkencijfers* onderscheid te maken naar:

- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom.

Uden- Veghel

De door het CROW gehanteerde gebiedsindeling sluit voor een deel aan bij de situatie in Uden en Veghel. Voor de normering wordt voor Uden en Veghel uitgegaan van de volgende indeling (zie ook bijlage 1):

- a. centrum: centrum Uden, centrum Veghel (inclusief de aanloopstraten);
- b. gebied 2: overig kern Uden, overig kern Veghel, Erp, Volkel;
- c. gebied 3: overig gemeente Uden en gemeente Veghel (Boerdonk, Keldonk, Zijtaart, Eerde, Mariaheide, Odiliapeel en landelijke gebied).

¹ CROW, *Parkeerkencijfers-basis voor parkeernormering*, publicatie 182, Ede juni 2003.

3.2 Functionele indeling

Voor elke functie geldt een eigen set van parkeernormen. Onderscheid wordt gemaakt naar functies die gegroepeerd kunnen worden naar een viertal hoofd functies:

1. wonen;
2. werken;
3. winkels;
4. overig.

In de volgende paragraaf zijn voor de drie gebieden per functie de meest voorkomende parkeernormen opgenomen. Indien er sprake is van andere functies of onduidelijkheden bij de praktische invulling van deze nota, wordt de CROW publicatie 182; 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering' van juni 2003 als richtlijn gehanteerd.

3.3 Parkeernormen

3.3.1 Normen per gebied

Per gebied, zoals omschreven in paragraaf 3.1, zijn parkeernormen opgesteld. De normen zijn in eerste instantie gebaseerd op de parkeerkencijfers uit de eerder genoemde CROW publicatie 'parkeerkencijfers' waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie van Uden en Veghel. Deze parkeernormen zijn per gebied in tabelvorm opgenomen in bijlage 2.

3.3.2 Opmerkingen bij de normen

Woningen

De parkeernormen voor woningen zijn ingedeeld naar grootte van de woning en prijsklasse. De prijsgrenzen worden door de gemeenten zelf bepaald en kunnen jaarlijks bijgesteld worden. De parkeernormen zijn inclusief de parkeer ruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeer behoefte voor bezoekers uit 0,4 parkeerplaats per woning bestaat. Daarom moet minimaal 0,4 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte worden gerealiseerd. In uitzonderingssituaties worden deze niet in de openbare ruimte maar in een openbaar toegankelijk gebied gerealiseerd. Appartementen hebben een gelijke norm als woningen. Ook hierbij is de parkeernorm afhankelijk van de locatie, het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen en van de omvang van het appartement.

In veel gevallen is in de planfase van een te ontwikkelen gebied nog niet op het detailniveau van tabel 3.1 duidelijk hoe de voorzieningen er uit komen te zien. In deze gevallen wordt gerekend met een algemene norm van 1,7 parkeerplaatsen per woning.

Ouderenhuisvesting

Bij woningen die voor ouderen huisvesting zijn bestemd, wordt onderscheid gemaakt in een zelfstandige woning, een woning in of bij een zorginstelling (met ten minste

beperkte zorgvoorzieningen), een woning die specifiek bestemd is voor 75-plussers en een woning specifiek bestemd voor 55-plussers met en zorgindicatie.

Een zelfstandige woning voor ouderen, waarbij geen relatie (fysiek of organisatorisch) bestaat met een zorginstelling, wordt als een normale woning aangemerkt. Dit met uitzondering van de volgende situaties:

Een woning die specifiek bestemd is voor 75-plussers krijgt een lagere norm, mits dit ook als zodanig in een overeenkomst met de gemeente is vastgelegd. Dit geldt ook voor een woning die specifiek bestemd is voor 55-plussers met een zorgindicatie. Dit soort woningen is qua parkeernorm vergelijkbaar met aanleunwoningen en krijgt dan ook dezelfde norm opgelegd als de functie 'serviceflat/aanleunwoning'.

Inmiddels is bekend dat deze laatste twee typen woningen in de toekomst veelal onderdeel gaan uitmaken van grotere wooncomplexen, met 'gewone woningen'. In de overeenkomst met de gemeente moet dan worden aangegeven om hoeveel woningen per complex het gaat.

Commerciële ruimten in woongebieden

De afgelopen jaren worden er steeds vaker woningen gebouwd met een commerciële ruimte aan huis. Deze ruimte kan gebruikt worden voor verschillende doeleinden zoals zakelijke dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en aan huis gebonden beroepen, zoals bijvoorbeeld een kapper, een accountant, een schoonheidssalon of een ambachtelijk bedrijfje. Een belangrijk kenmerk van deze ruimten is dat ze kleinschalig zijn en dat het moet passen binnen het woonmilieu. Afhankelijk van de mogelijkheden die het bestemmingsplan voorschrijft, zal per situatie maatwerk geleverd moeten worden wat de parkeernorm betreft.

Scholen/kinderdagverblijven

Bij scholen en kinderdagverblijven is gedurende de dag een min of meer vast aantal parkeerders aanwezig, het personeel. De haal- en brengmomenten brengen een extra, kortdurende piek met zich mee. Het CROW² heeft een rekenmethode ontwikkeld om het noodzakelijk aantal parkeerplaatsen bij scholen en kinderdagverblijven te berekenen.

Ziekenhuis

Een ziekenhuis is een functie die lastig onder 1 norm te vangen is. Er vinden namelijk zulke uiteenlopende activiteiten plaats in een ziekenhuis. Goudappel Coffeng BV³ heeft een nota uitgebracht waarbij dit onder de aandacht wordt gebracht.

Arbeidsplaatsen

In de beginfase van een planproces bestaat er vaak wel duidelijkheid over het aantal m2 BVO maar niet over het aantal arbeidsplaatsen. In een aantal gevallen kan met een

² CROW, *Parkeerkencijfers-basis voor parkeernormering*, publicatie 182, Ede juni 2003.

³ Bereikbare zorg en zorgelijke bereikbaarheid, Goudappel Coffeng BV.

omrekenfactor toch een aanname worden gedaan voor het aantal arbeidsplaatsen. In tabel 4.4 is weergegeven bij welke functies dit mogelijk is en wat de omrekenfactor is die erbij hoort.

functie	Omrekenfactor
detailhandel	1 arbeidsplaats = 40 m ² BVO
kantoren	1 arbeidsplaats = 25-35 m ² BVO
arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	
arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, garagebedrijf, laboratorium)	
arbeidsextensief/bezoekersintensief (showroom)	

Tabel 4.4: omrekenfactoren m² BVO - arbeidsplaatsen

3.4 Toepassing van de normen

3.4.1 Algemeen

In de toekomstige situatie is het bij nieuwbouw of verbouw een basiseis dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. Er zijn drie situaties waarvoor een uitzondering kan worden gemaakt:

1. Door de locatie van de (nieuw)bouw zijn parkeerplaatsen op eigen terrein niet wenselijk. Hierbij kan worden gedacht aan een locatie binnen het voetgangersgebied. Parkeren op eigen terrein betekent dan immers extra rijdende voertuigen van en naar de desbetreffende locatie via het voetgangersgebied.
2. Het is fysiek niet mogelijk om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren;
3. Voor bezoekersparkeren bij woningen in principe uitgaan van 0,4 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte.

Voor deze situaties kán dus een uitzondering worden gemaakt, het hoeft niet. Met name in het tweede geval, kan het voorkomen dat extra parkeerdruk op de openbare weg ongewenst of eenvoudig onmogelijk is.

Als het volgens de bouwverordening voorgeschreven aantal parkeerplaatsen niet kan worden gerealiseerd, kan de gemeente ervoor kiezen de initiatiefnemer een financiële bijdrage in het nog op te richten parkeerfonds te laten storten. Als tegenprestatie zal de gemeente Uden of Veghel dan binnen een nog nader te bepalen periode voor vervangende parkeergelegenheid zorgen of mobiliteitsmaatregelen nemen. Als het college het toestaat dat een aantal reeds bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied voor de nieuwe functies mag worden gebruikt dan dient de initiatiefnemer het gebruik van deze parkeerplaatsen te compenseren door een financiële bijdrage in het parkeerfonds. Bij de afweging speelt net als bij het verstrekken van vergunningen de beschikbare capaciteit van de desbetreffende parkeerterreinen een rol. In de nota Parkeerfonds wordt uitgebreid ingegaan op dit instrumentarium.

3.4.2 Flexibiliteit

De voorkeur van beide gemeenten gaat uit naar een vaste norm per functie. Indien minimum en maximumnormen worden opgesteld, wordt in vrijwel alle situaties de minimumnorm als realisatienorm gehanteerd.

De parkeernorm zoals in paragraaf 3.3.1 is opgenomen is de door de gemeenten Uden en Veghel vereiste parkeernorm. Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan deze norm wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare weg niet toegestaan. Het realiseren van meer parkeerplaatsen dan de norm wordt uitsluitend onder voorwaarden toegestaan. Meer parkeerplaatsen realiseren betekent het faciliteren van meer verkeersbewegingen naar de locatie. Dit betekent een extra belasting van de infrastructuur die niet in alle situaties kan worden toegestaan.

3.4.3 Aanwezigheidspercentages

Parkeerplaatsen zijn dikwijls uitwisselbaar, waardoor het niet noodzakelijk is de som van het aantal parkeerplaatsen van de functies in een gebied aan te leggen, maar slechts een deel ervan. Onder uitwisselbaarheid wordt hier verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. De mogelijkheden voor uitwisselbaarheid in een gebied hangen af van de locatiekeuze van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd samenvallen. Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen kan door de gemeente vrijstelling worden verleend. In bijlage 3 is de procentuele parkeerbehoefte per dag of dagdeel weergegeven.

3.4.4 Parkeren op eigen terrein

Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte niet toegestaan, tenzij aantoonbaar is dat er nu *en* in de toekomst op de openbare weg in de directe omgeving van de functie (maximaal 150 meter) voldoende⁴ parkeercapaciteit beschikbaar is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. In deze afweging speelt het effect op de kwaliteit van het openbare gebied in relatie tot het eventueel aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte een grote rol.

Het parkeerbeleid is gericht op de ruimtelijke kwaliteit van het openbaar gebied en het verhogen van de leefbaarheid. Het stimuleren van meervoudig gebruik (van private parkeerplaatsen) en gebouwde voorzieningen dragen hier aan bij. Bij de functies werk en winkel moeten de bezoekersparkeerplaatsen mede om deze reden openbaar toegankelijk zijn.

3.4.5 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij openbare gebouwen, functies die voor gehandicapten toegankelijk zijn en aangepaste woningen dient tenminste 1 gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd te worden.

⁴ Over het algemeen wordt een parkeerdruk van 85% van de totale capaciteit nog als acceptabel beoordeeld. Bij een hogere parkeerdruk wordt het lastiger een parkeerplaats te vinden en ontstaat ongewenst zoekverkeer.

De invalidenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale afstand tot de ingang bedraagt 50 meter. Publieke voorzieningen dienen tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaatsen in te richten. De maximale afstand tot de ingang bedraagt hier 100m. Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage moet per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd.

3.4.6 Gebiedsgerichte aanpak

Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen is een gebiedsgerichte aanpak. De ervaring leert dat veel bestaande parkeerproblemen zijn veroorzaakt doordat juist niet gekozen is voor een gebiedsgerichte aanpak. In plaats van afzonderlijke functies te beschouwen wordt de parkeervraag van verschillende functies met elkaar in verband gebracht.

Een gebiedsgerichte aanpak kan leiden tot een efficiëntere benutting van parkeercapaciteit. Een parkeerplaats voor een winkelvoorziening kan bijvoorbeeld in de avonduren worden benut door bewoners of bezoekers van horeca. Bij een gebiedsgerichte aanpak moet rekening worden gehouden met bestaande aanwezige parkeercapaciteit en/of parkeerdruk. De wijze waarop wordt omgegaan met parkeervoorziening op eigen terrein (woningbouw) en de aanwezigheidspercentages (mogelijkheden dubbelgebruik) zijn dan van belang.

Een parkeerbalans is een goed instrument om de benodigde parkeerruimte in een gebied te achterhalen en/ of te prognosticeren. Voor het opstellen van een parkeerbalans dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

- afbakening van het onderzoeksgebied en het gebied opdelen in deelgebieden;
- bepalen parkeernormen;
- inventarisatie parkeervraag- aanbod;
- berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen, hierbij wordt rekening gehouden met mogelijkheden van dubbelgebruik.

Rekenfactoren

Het aanwezige parkeeraanbod op eigen terrein (garage, oprit) wordt niet altijd uniform vastgesteld. Soms wordt een garage als een volwaardige of halve parkeerplaats meegeteld bij het opstellen van de parkeerbalans, soms wordt deze helemaal niet meegeteld. De ervaring is dat garages steeds minder benut worden voor het parkeren van de auto. In tabel 3.1 zijn de rekenfactoren weergegeven.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings- aantal ⁴	opmerking
woning met garage en oprit	2	1,0	oprit min. 5,5 meter diep en 2,5 meter breed
woning met garage, zonder oprit	1	0 ²	garage min. 5,0 meter diep en 4,5 meter breed
woning met oprit/opstelplaats op eigen terrein ¹	1	1,0	oprit min. 5,5 meter diep en 2,5 meter breed
woning met carport ¹	1	1,0	carport min. 6,0 meter diep en 3,0 meter breed
garagebox (niet bij woning)	1	0,4	garage min. 5,0 meter diep en 2,80 meter breed
woning met/zonder garage, met lange oprit	2	1,3 ³	oprit min. 10,0 meter diep en 2,5 meter breed
woning met/zonder garage, met brede oprit	2	1,7	oprit min. 5,5 meter diep en 4,5 meter breed

1) Mits de parkeerplaats ook in gronduitgiftevoorwaarden en koopovereenkomsten is/wordt vastgelegd.

2) Alleen in oudere woonwijken wordt deze situatie in de parkeerberekening meegenomen en wordt een rekenwaarde van 0,4 gehanteerd.

3) Berekeningsaantal is nooit hoger dan de parkeernorm.

4) Altijd 0,4 parkeerplaats per woning op openbaar terrein (bezoekersdeel).

Tabel 3.1: Rekenfactoren parkeervoorzieningen bij woningen

Rekenvoorbeeld 1:

Centrumgebied: 10 woningen dure sector met oprit/opstelplaats op eigen terrein.

*Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen: $10 * 1,5 = 15$ parkeerplaatsen*

*Aanwezig conform berekeningsaantal; $10 * 1,0 = 10$ parkeerplaatsen*

Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein (volgens berekening):

$15 - 10 = 5$ parkeerplaatsen.

Per woning is altijd tenminste 0,4 parkeerplaats op openbaar terrein noodzakelijk.

*Dit betekent dat $10 * 0,4 = 4$ parkeerplaatsen op openbaar terrein noodzakelijk zijn.*

Hieraan wordt ruim voldaan.

Rekenvoorbeeld 2:

Centrumgebied: 10 woningen sociale sector met oprit/opstelplaats op eigen terrein.

*Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen: $10 * 1,3 = 13$ parkeerplaatsen*

*Aanwezig conform berekeningsaantal; $10 * 1,0 = 10$ parkeerplaatsen*

Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein (volgens berekening):

$13 - 10 = 3$ parkeerplaatsen.

*Echter, per woning is altijd tenminste 0,4 parkeerplaats op openbaar terrein noodzakelijk. Dit betekent dat $10 * 0,4 = 4$ parkeerplaatsen op openbaar terrein noodzakelijk zijn.*

Deze rekenwaarden zijn uitsluitend van toepassing op de ontwikkeling van een gebied met meerdere woningen. Bij individuele verbouwplannen gelden deze rekenwaarden niet, maar moeten er (afhankelijk van de geldende parkeernorm) één of twee theoretische parkeerplaatsen op eigen terrein overblijven.

Bij individuele woningen mogen op eigen terrein meer parkeerplaatsen worden aangelegd dan de parkeernorm of parkeerbalans aangeeft. Hieraan worden voorwaarden gesteld met betrekking tot de bereikbaarheid. Deze zijn in beide gemeenten vastgelegd in het zogenaamde uitrittenbeleid. De regels omtrent de aanleg c.q. uitbreiding van uitritten bij woningen zijn opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

Voor parkeergarages met grotere capaciteit (bijvoorbeeld onder appartementencomplex) gelden dezelfde rekenregels als die in tabel 3.1 staan vermeld. Bij parkeergarages zonder fysieke scheiding tussen de parkeerplaatsen kunnen de parkeerplaatsen wel volledig meegerekend worden. Zijn de plaatsen wel fysiek van elkaar gescheiden en ontstaan daardoor eigenlijk garageboxen, dan worden deze plaatsen meegerekend voor 0,5 parkeerplaats.

4 Planvorming

Het toepassen van parkeernormen is geen vrijblijvende aangelegenheid. Voor de gemeente zijn vier juridische instrumenten beschikbaar om parkeernormen dwingend te kunnen opleggen:

- Nota parkeerbeleid; (na vaststelling raad);
- Bestemmingsplan;
- Artikel 19 Wro-procedure;
- Bouwplantoetsing voor nieuwbouw of verbouw (uitbreiding) binnen een vigend bestemmingsplan.

4.1 Nota parkeerbeleid

Na vaststelling van deze nota 'Parkeernormen' zijn de hierin beschreven parkeernormen voor de gemeente Uden en de gemeente Veghel van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten.

4.2 Bestemmingsplannen en Artikel 19 Wro-procedure

Indien er in het bestemmingsplan parkeernormen zijn opgenomen, gelden de wettelijke parkeernormen uit het bestemmingsplan. Indien in een bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen, is de bouwverordening van toepassing. Hierdoor kan er in de toekomst zonder dat een wijziging op het bestemmingsplan nodig is, geanticipeerd worden op een groeiende vraag naar parkeerplaatsen. Ook voor nieuwe bestemmingsplannen wordt verwezen naar de bouwverordening.

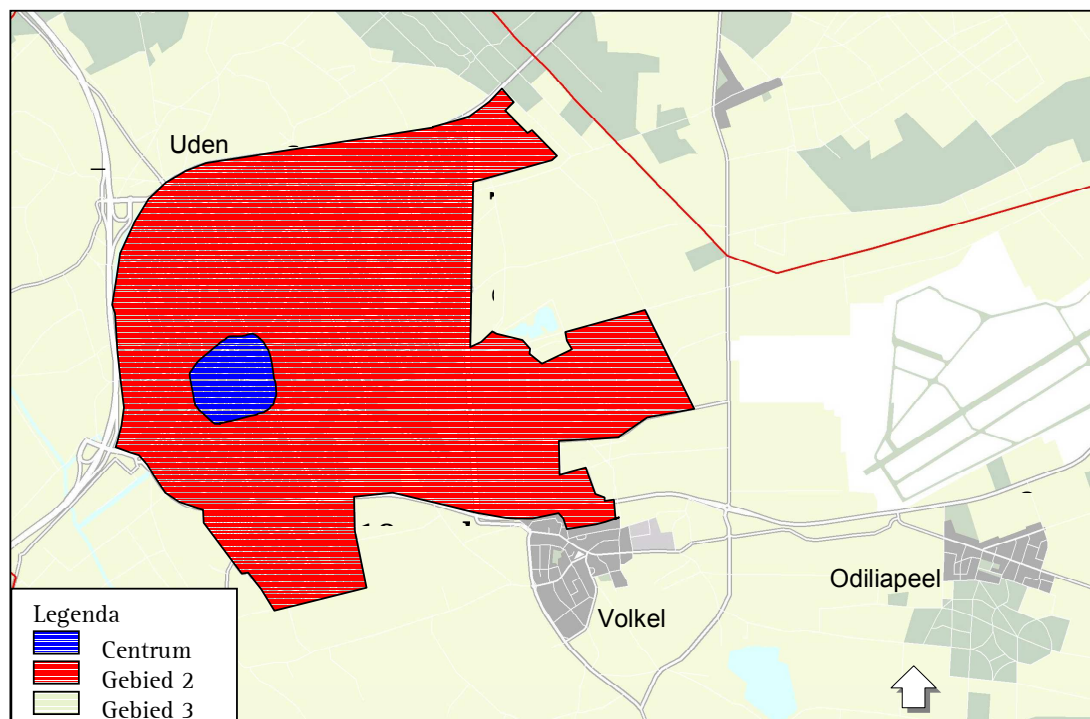
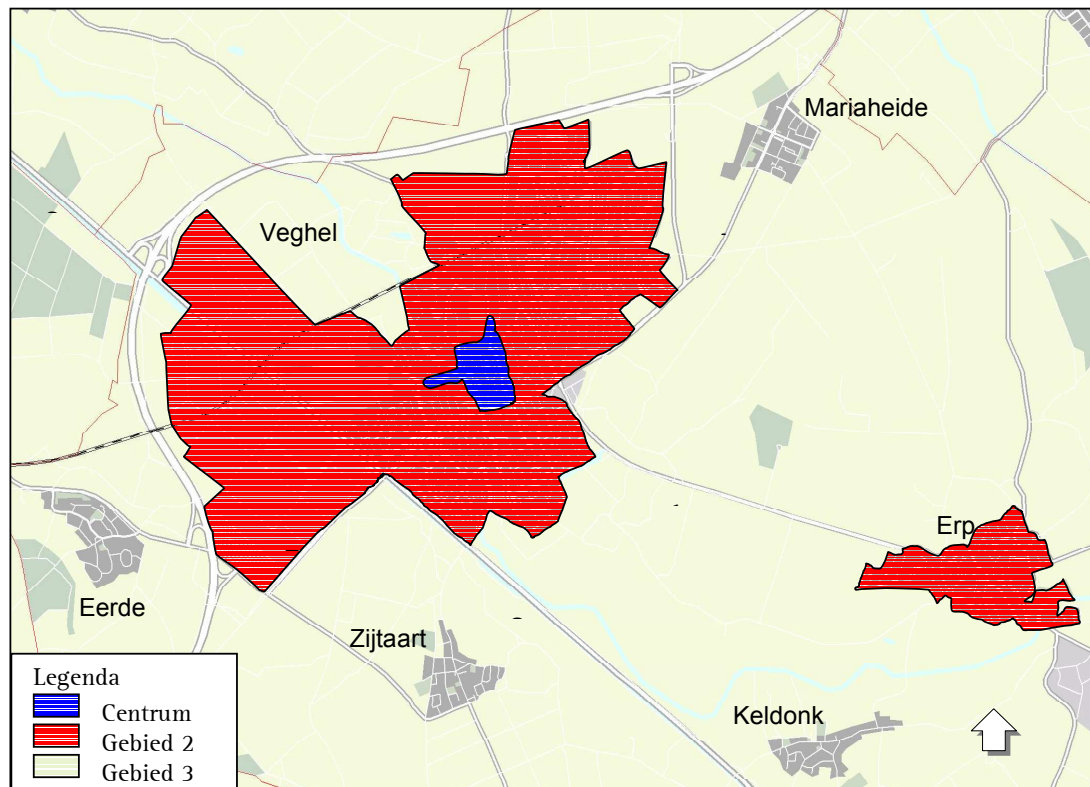
4.3 Bouwverordening

In de bouwverordening wordt verwezen naar de nota 'parkeernormen'. Na vaststelling van deze gewijzigde bouwverordening door de gemeenteraad zijn de nieuwe parkeernormen ook voor nieuwe bouwplannen maatgevend, tenzij in het bestemmingsplan de eisen ten aanzien van parkeren zijn vastgelegd. In de bouwverordening (art. 2.5.30) moet de gewenste parkeernorm worden opgenomen (zie hoofdstuk 4). De gemeente kan een vrijstelling van deze minimumparkeernorm voor een bouwplan verlenen met een door de gemeente goedgekeurd mobiliteitsprofiel.

4.4 Organisatie

Bij het toepassen van de parkeernormen zullen de relevante afdelingen binnen de twee gemeenten nauw moeten samenwerken. Uitgangspunt is een uniforme en effectieve toepassing van de normen zodat de gemeente richting initiatiefnemers een eenduidig en helder kader naar voren kan brengen. Het toepassen van de parkeernormen vraagt dan ook om een integrale benadering. Elke vakafdeling toetst het initiatief op het relevante gemeentelijke beleid en regelgeving. Het grote voordeel van deze manier van werken is de onderlinge afstemming en informatie-uitwisseling tussen de verschillende afdelingen op alle relevante thema's. Bovenal wordt door deze werkwijze een uniforme toetsing gewaarborgd.

Bijlage 1: Gebiedsindeling



Bijlage 2: Parkeernormen per gebied

Normen centrum

functie	parkeer-norm ¹	bezoekers-aandelen	eenheid
eenpersoonswoning (tot circa 80 m²)	1,3	0,3 per wo	woning
eengezinswoning (vanaf circa 80 m²)		0,4 per wo	woning
- sociale sector	1,3		
- middeldure sector	1,5		
- dure sector	1,5		
serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,4 per wo	woning
kamerverhuur	0,6	0,2 per wo	woning
detailhandel		85%	100 m² bvo ²
- hoofdwinkelgebied (non-food)	2,8		
- hoofdwinkelgebied (food)	3,8		
- wijk- of dorpscentrum (non-food)			
- wijk- of dorpscentrum (food)			
- grootschalige detailhandel			
(commerciële) dienstverlening	2,5	20%	100 m² bvo
kantoren	2,0	5%	100 m² bvo
arbeidsextensief/bezoekersextensief			
(loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,6	5%	100 m² bvo
arbeidsintensief/bezoekersextensief			
(industrie, garagebedrijf, laboratorium)	1,5	5%	100 m² bvo
arbeidsextensief/bezoekersintensief			
(showroom)	1,0	35%	100 m² bvo
café, discotheek, cafetaria	4,0	90%	100 m² bvo
restaurant	9,0	80%	100 m² bvo
museum, bibliotheek	0,5	95%	100 m² bvo
bioscoop, theater, schouwburg	0,2		zitplaats
sporthal (binnen)	1,7	95%	100 m² bvo
sportveld (buiten)		95%	ha. netto terrein
dansstudio, sportschool	3,0	95%	100 m² bvo
squashbanen	1,0	90%	baan
tennisbanen	2,0	90%	baan
golfbaan		90%	hole
bowlingbaan, biljartzaal	1,5	95%	baan/tafel
evenementenhal, beursgebouw, congresge- bouw	4,0	99%	100 m² bvo
zwembad	8,0	90%	100 m² opp. basin
themapark/pretpark		99%	ha. netto terrein
overdekte speeltuin/-hal		90%	100 m² bvo
manege		90%	box
cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	90%	100 m² bvo
ziekenhuis			bed (bij vaste bezoektijden)
verpleeg-, verzorgingshuis	0,5	60%	wooneenheid
arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	65%	behandelkamer(min. 3 pp /praktijk)
dagonderwijs (HBO, MBO)	5,0		leslokaal(à 30 zitplaatsen)
middelbaar onderwijs (VWO, HAVO, Vmbo)	1,0		leslokaal (à 30 zitplaatsen)
avondonderwijs	0,5		student
basisonderwijs	1,0		leslokaal (excl. Kiss&Ride)
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,8		arbeidsplaats
hotel	0,5		kamer
volkstuin	0,3		perceel
religiegebouw	0,2		zitplaats
begraafplaatsen	20,0		gelijktijdige begrafenissen
crematorium			gelijktijdige crematie

1) De gepresenteerde norm is de totale norm, dus *inclusief* bezoek.

2) BVO (Bruto vloeroppervlak): totale vloeroppervlakte gemeten vanuit de buitenmuren van een gebouw.

Normen gebied 2

functie	parkeer-norm ¹	bezoekers-aandelen	eenheid
eenpersoonswoning (tot circa 80 m ²)	1,3	0,3 per wo	woning
eengezinswoning (vanaf circa 80 m ²)		0,4 per wo	woning
- sociale sector	1,6		
- middeldure sector	1,7		
- dure sector	1,9		
serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,4 per wo	woning
kamerverhuur	0,6	0,2 per wo	woning
detailhandel		85%	100 m ² bvo ²
- hoofdwinkelgebied (non-food)			
- hoofdwinkelgebied (food)			
- wijk- of dorpscentrum (non-food)	3,0		
- wijk- of dorpscentrum (food)	4,5		
- grootschalige detailhandel	6,5		
(commerciële) dienstverlening	3,0	20%	100 m ² bvo
kantoren	2,1	5%	100 m ² bvo
arbeidsextensief/bezoekersextensief			
(loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,7	5%	100 m ² bvo
arbeidsintensief/bezoekersextensief			
(industrie, garagebedrijf, laboratorium)	2,0	5%	100 m ² bvo
arbeidsextensief/bezoekersintensief			
(showroom)	1,4	35%	100 m ² bvo
café, discotheek, cafetaria	4,0	90%	100 m ² bvo
restaurant	10,0	80%	100 m ² bvo
museum, bibliotheek	0,7	95%	100 m ² bvo
bioscoop, theater, schouwburg	0,2		zitplaats
sporthal (binnen)	2,0	95%	100 m ² bvo
sportveld (buiten)	13,0-27,0	95%	ha. netto terrein
dansstudio, sportschool	3,0	95%	100 m ² bvo
squashbanen	1,0	90%	baan
tennisbanen	2,0	90%	baan
golfbaan		90%	hole
bowlingbaan, biljartzaal	1,5	95%	baan/tafel
evenementenhal, beursgebouw, congresge- bouw	5,0	99%	100 m ² bvo
zwembad	9,0	90%	100 m ² opp. basin
themapark/pretpark		99%	ha. netto terrein
overdekte speeltuin/-hal	10,0	90%	100 m ² bvo
manege		90%	box
cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	90%	100 m ² bvo
ziekenhuis	1,7		bed (bij vaste bezoektijden)
verpleeg-, verzorgingshuis	0,5	60%	wooneenheid
arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	65%	behandelkamer(min. 3 pp /praktijk)
dagonderwijs (HBO,MBO)	5,0		leslokaal(à 30 zitplaatsen)
middelbaar onderwijs (VWO, HAVO, Vmbo)	1,0		leslokaal (à 30 zitplaatsen)
avondonderwijs	0,5		student
basisonderwijs	1,0		leslokaal (excl. Kiss&Ride)
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,8		arbeidsplaats
hotel	0,5		kamer
volkstuin	0,3		perceel
religiegebouw	0,2		zitplaats
begraafplaatsen	20,0		gelijktijdige begrafenissen
crematorium			gelijktijdige crematie

1) De gepresenteerde norm is de totale norm, dus *inclusief* bezoek.

2) BVO (Bruto vloeroppervlak): totale vloeroppervlakte gemeten vanuit de buitenmuren van een gebouw.

Normen gebied 3

functie	parkeer-norm ¹	bezoekers-aandelen	eenheid
eenpersoonswoning (tot circa 80 m²)	1,3	0,3 per wo	woning
eengezinswoning (vanaf circa 80 m²)		0,4 per wo	woning
- sociale sector	1,6		
- middeldure sector	1,8		
- dure sector	2,0		
serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,4 per wo	woning
kamerverhuur	0,6	0,2 per wo	woning
detailhandel		85%	100 m² bvo ²
- hoofdwinkelgebied (non-food)			
- hoofdwinkelgebied (food)			
- wijk- of dorpscentrum (non-food)	3,0		
- wijk- of dorpscentrum (food)	4,5		
- grootschalige detailhandel	6,5		
(commerciële) dienstverlening	3,0	20%	100 m² bvo
kantoren	2,5	5%	100 m² bvo
arbeidsextensief/bezoekersextensief	0,9	5%	100 m² bvo
(loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)			
arbeidsintensief/bezoekersextensief	2,5	5%	100 m² bvo
(industrie, garagebedrijf, laboratorium)			
arbeidsextensief/bezoekersintensief	1,6	35%	100 m² bvo
(showroom)			
café, discotheek, cafetaria	5,0	90%	100 m² bvo
restaurant	14,0	80%	100 m² bvo
museum, bibliotheek	1,0	95%	100 m² bvo
bioscoop, theater, schouwburg	0,3		zitplaats
sporthal (binnen)	2,5	95%	100 m² bvo
sportveld (buiten)	13,0-27,0	95%	ha. netto terrein
dansstudio, sportschool	4,0	95%	100 m² bvo
squashbanen	1,0	90%	baan
tennisbanen	2,0	90%	baan
golfbaan	8,0	90%	hole
bowlingbaan, biljartzaal	1,5	95%	baan/tafel
evenementenhal, beursgebouw, congresge- bouw	6,0	99%	100 m² bvo
zwembad	10,0	90%	100 m² opp. basin
themapark/pretpark	10,0	99%	ha. netto terrein
overdekte speeltuin/-hal	10,0	90%	100 m² bvo
manege	0,3	90%	box
cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	90%	100 m² bvo
ziekenhuis	1,7		bed (bij vaste bezoektijden)
verpleeg-, verzorgingshuis	0,5	60%	wooneenheid
arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	65%	behandelkamer(min. 3 pp /praktijk)
dagonderwijs (HBO,MBO)			leslokaal(à 30 zitplaatsen)
middelbaar onderwijs (VWO, HAVO, Vmbo)	1,0		leslokaal (à 30 zitplaatsen)
avondonderwijs	0,5		student
basisonderwijs	1,0		leslokaal (excl. Kiss&Ride)
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,8		arbeidsplaats
hotel	0,5		kamer
volkstuin	0,3		perceel
religiegebouw	0,2		zitplaats
begraafplaatsen	20,0		gelijktijdige begrafenissen
crematorium	30,0		gelijktijdige crematie

1) De gepresenteerde norm is de totale norm, dus *inclusief* bezoek.

2) BVO (Bruto vloeroppervlak): totale vloeroppervlakte gemeten vanuit de buitenmuren van een gebouw.

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages

	werkdag			koopavond	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond		middag	avond	middag
woningen	50	60	100	90	60	60	70
detailhandel (food)	30	70	20	100	100	0	0
detailhandel (non-food)	30	70	0	100	100	0	0
kantoren	100	100	5	10	5	0	0
commerciële ruimte aan huis	100	100	80	80	80	80	80
bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
consumentgerichte bedrijvigheid ¹	30	75	5	100	100	0	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
ziekenhuis	85	100	40	25	25	40	40
dagonderwijs ²	100	100	0	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	0	0	0	0
bibliotheek	30	70	100	75	75	0	0
museum	20	45	0	100	100	0	90
restaurant	10	40	90	70	70	100	40
café	10	40	90	75	75	100	45
bioscoop, theater	15	30	90	60	60	100	60
zwembad	100	80	100	100	100	100	100
sport ³	30	50	100	100	100	90	85

1) Tuincentra, Doe-het-zelf- en bouwmarkten, autoshowroom.

2) Inclusief crèche, kinderdagverblijf, peuterspeelzaal.

3) Inclusief sporthal, dansschool.