

## Nota Parkeernormen gemeente Bunnik

Burgemeester en wethouders van de gemeente Bunnik;

Gelet op artikel 4:81 lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluiten de volgende beleidsregels vast te stellen

### 1. Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

In 2008 is de nota Parkeernormen gemeente Bunnik vastgesteld. In die nota is bepaald wat bij ruimtelijke ontwikkelingen de parkeernormen zijn en welke afwijkingmogelijkheden daarop mogelijk zijn. Sinds 2008 zijn er de nodige ontwikkelingen geweest waardoor de Parkeernota 2008 niet meer op alle vlakken actueel is. Zo zijn wijzigingen opgetreden in het autobezit en autogebruik en is het juridisch kaders deels gewijzigd. Dat was voor CROW reden om haar parkeercijfers (de basis van de parkeernormen) te actualiseren. Op deze elementen is de nota Parkeernormen nu herzien. In deze herziening zijn ook enkele in de praktijk gebleken onduidelijkheden aangepast.

Er is sprake van een 'herziening'. Dat wil zeggen dat fundamentele veranderingen achterwege zijn gebleven. Het doel van de nota is gelijk gebleven, er wordt geen volledig nieuw parkeerbeleid gepresenteerd. Zo is de systematiek van berekenen gelijk gebleven en is geen sprake van (bij voorbeeld) invoeren van betaald parkeren of een vergunningstelsel. In deze nota wordt niet vooruitgekeken naar eventuele ruimtelijke ontwikkelingen die mogelijk een andere parkeerregeling vereisen. Over dergelijke ruimtelijke ontwikkelingen is anno 2019 wel discussie, maar nog niet met concrete uitkomsten die nu al ander beleid vragen. Tegelijkertijd is er nu, voor de diverse ontwikkelingen die wel al concreet zijn, behoefte aan geactualiseerde normen. Zodoende deze herziening.

Relevante wijzigingen in deze nota betreffen onder andere de aan deze tijd aangepaste koppeling met woningtypen (met een koppeling aan de Woonvisie), het schrappen van bepaalde zones binnen de bebouwde kommen met verschillende parkeernormen (die weinig onderscheiden waren) en het schrappen van de ophoging van 15% ten opzichte van de landelijke parkeernorm: indertijd was in Bunnik sprake van een meer dan gemiddeld hoog autobezit. Momenteel is het autobezit in Bunnik meer overeenkomstig het landelijk gemiddelde, zodat de ophoging voor parkeren achterweg kan blijven.

De komende jaren komen op verkeer- en vervoersgebied nieuwe ontwikkelingen op ons af die ongetwijfeld ook tot veranderingen zullen leiden op parkeergebied. Op termijn zal deze versie dus weer moeten worden herzien. Met dat gegeven is de verwachting toch dat deze herziene nota tenminste de komende jaren een goed instrument is bij het bepalen van de parkeerbehoefte en het beantwoorden van vragen daaromheen.

#### 1.2 Doelstelling Nota Parkeernormen

De nota 'Parkeernormen' is in eerste instantie gericht op toekomstige ruimtelijke planontwikkelingen. De nota fungeert als kader voor de gemeente waardoor eenduidige parkeernormen voorhanden zijn, bij planontwikkeling en onderhandelingen met externe partijen zoals projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen et cetera.

Het doel van de nota 'Parkeernormen' is als volgt gedefinieerd:

*Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke projecten en ontwikkelingen in de kernen Bunnik, Odijk en Werkhoven en het buitengebied.*

*Hierdoor kan in de toekomst worden voorzien in de parkeerbehoefte waarbij tevens de bereikbaarheid en leefbaarheid worden gewaarborgd.*

Voor de bepaling van de parkeernormen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

#### **Beleidskeuze 1**

- een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken;
- elke initiatiefnemer van een bouwplan draagt zorg voor zijn eigen parkeeroplossing;
- er wordt gestreefd naar een goede balans tussen het aanbod van parkeerplaatsen versus de leefbaarheid en de kwaliteit (functie, gebruik, beeld) van de openbare ruimte;
- het streven is om de mogelijkheden voor dubbelgebruik en uitwisseling maximaal te benutten.

## 1.3 Gewijzigd kader 2008 – 2019

### 1.3.1 Actualisering parkeerkencijfers CROW

In 2008 zijn de parkeernormen gebaseerd op de parkeerkencijfers die zijn ontwikkeld door CROW en zijn opgenomen in ASVV 2004. In 2012 heeft CROW nieuwe parkeerkencijfers uitgebracht (opgenomen in ASVV 2012) en in 2018 zijn deze geactualiseerd. Deze nieuwe parkeerkencijfers zijn gebaseerd op de meest actuele onderzoeken. Tevens zijn voor nieuwe functies parkeerkencijfers toegevoegd. Met deze herziening wordt aangesloten bij deze nieuwste parkeerkencijfers, waardoor in de parkeernormen de meeste recente inzichten zijn opgenomen.

### 1.3.2 Gewijzigd juridisch kader

De juridische verankering van parkeernormen vond plaats via de Bouwverordening en was daarmee decentraal geregeld middels een vaststelling door de gemeenteraad. Op 29 november 2014 is de Reparatiwet BZK 2014 in werking getreden. De Reparatiwet nam onder meer de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening. Dit betekent dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening via overgangsrecht 'uitsterven'. De Reparatiwet had een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Dit betekent dat artikel 2.5.30 van de bouwverordening geen rechtskracht meer heeft en het voorzien in de benodigde parkeerruimte dus via het bestemmingsplan geregeld moet worden. De bestemmingsplannen zullen daarop, met een verwijzing naar de Parkeernota, worden aangepast.

## 2 Van CROW naar indeling gemeente Bunnik

Voor het bepalen van op gemeente Bunnik afgestemde parkeernormen wordt gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers zoals deze zijn uitgebracht door CROW. In dit hoofdstuk wordt allereerst in paragraaf 2.1 ingegaan op de wijze waarop de parkeerkencijfers van CROW zijn samengesteld.

In paragraaf 2.2 is deze systematiek van CROW vertaald naar de gemeente Bunnik. Hierbij wordt ingegaan op de indeling van Bunnik in zones, op basis waarvan parkeernormen worden bepaald.

### 2.1 Toelichting opzet parkeerkencijfers CROW

Om het aantal te realiseren parkeerplaatsen te kunnen bepalen worden de door het CROW ontwikkelde parkeerkencijfers als leidraad gehanteerd. Deze parkeerkencijfers zijn ontwikkeld door de combinatie van praktijk- en literatuuronderzoek en ervaringscijfers van gemeenten, waardoor een gemiddeld beeld ontstaat van de benodigde parkeercapaciteit voor een voorziening of in een gebied.

Door CROW wordt om deze reden uitgegaan van een minimum en maximum (bandbreedte) qua parkeerkencijfers bij een bepaalde voorziening. Op basis van deze bandbreedte in de parkeerkencijfers dient door gemeenten, naar eigen inzicht een correctie te worden doorgevoerd om tot een afgewogen parkeernorm voor bijvoorbeeld nieuwbouwlocaties of uitbreidingen van bestaande voorzieningen te komen.

De benodigde parkeercapaciteit wordt onder meer bepaald door de wisselwerking tussen de locatie, de functie en het aanbod aan alternatieve vervoerswijzen, van een bepaald object. Door CROW zijn om deze reden de parkeerkencijfers ingedeeld naar de ligging (zone) en functie en de stedelijkheidsgraad van een gemeente. In de volgende paragrafen worden deze nader toegelicht.

In de onderstaande figuur 4, is een voorbeeld opgenomen zoals de parkeerkencijfers zijn weergegeven door CROW. In deze tabellen is aangegeven dat de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Een toelichting op het begrip 'eigen terrein' is opgenomen in paragraaf 2.1.4.

**Figuur 4: voorbeeld uit CROW-publicatie 381 [ Parkeerkencijfers koop, huis, vrijstaand].**

koop, huis, vrijstaand

	Parkeerkencijfers * (per woning)									
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel opwaardpunten	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.		
zeer sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,9	2,7	0,8 - 1,7% per woning	
sterk stedelijk	1,2	2,0	1,4	2,2	1,7	2,5	2,0	2,8		
matig stedelijk	1,4	2,2	1,5	2,3	1,8	2,6	2,0	2,8		

weinig stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8
niet stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8

Opmerking \*\*

Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning

\* parkeerkencijfer: betreft te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein

\*\* parkeerkencijfer is inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers (realisatie op eigen terrein)

### 2.1.1 Stedelijkheidsgraad

Voor het bepalen van de parkeerkencijfers wordt allereerst gekeken naar de stedelijkheidsgraad van een gemeente. Landelijk gezien zijn er vijf stedelijkheidsgraden onderscheiden. De stedelijkheidsgraad is bepaald door het aantal adressen per vierkante kilometer. Ook het CBS<sup>1</sup> maakt gebruik van dezelfde stedelijkheidsgraden.

In gemeente Bunnik zijn de volgende stedelijkheidsgraden toegekend;

Stedelijkheidsgraad 4: Bunnik en Odijk;

Stedelijkheidsgraad 5: Werkhoven.

Echter wanneer wordt gekeken naar het autobezit en autogebruik binnen de gemeente Bunnik, dan blijkt dat het mobiliteitsgedrag in Bunnik en Odijk beter aan te sluiten bij de kentallen van kernen die een stedelijkheidsgraad 3 (matig stedelijk) hebben (zie figuur 5). Dit kan worden verklaard door de ligging ten opzichte van en de kwaliteit van de openbaar vervoer verbinding richting Utrecht. Daarom wordt voor de kernen van Bunnik en Odijk uitgegaan van de CROW-parkeerkencijfers in matig stedelijk gebied.

Voor Werkhoven wordt het uitgangspunt uit de nota Parkeernormen 2008 niet herzien, dit betekent dat wordt aangesloten bij stedelijkheidsgraad 4. De reden om destijds stedelijkheidsgraad 4 te hanteren was dat de verschillen in parkeerkencijfers tussen stedelijkheidsgraad 4 en 5 klein zijn.

**Figuur 5: Gemiddeld autobezit en -gebruik naar stedelijkheidsgraad en gebied (Bron: CBS/Statline en OViN ).**

stedelijkheidsgraad	gemiddeld autobezit per huishouden	Gemiddeld autogebruik
Zeer sterk stedelijk (1)	0,8	26%
Sterk stedelijk (2)	1,01	33%
Matig stedelijk (3)	1,12	35%
Weinig stedelijk (4)	1,22	36%
Niet stedelijk (5)	1,25	37%
gemeente Bunnik	1,12	35%
kern Bunnik	1	-
kern Odijk	1,1	-
kern Werkhoven	1,3	-

### 2.1.2 Stedelijke zone CROW

Uit de door CROW verrichtte studies om te komen tot de parkeerkencijfers is naar voren gekomen dat de vraag naar parkeerplaatsen enerzijds bepaald wordt door de *locatie* van de functie en anderzijds door het *aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen*.

Hierbij is geconcludeerd dat functies in de directe omgeving van centra een lagere parkeerbehoefte hebben dan vergelijkbare functies elders in de bebouwde kom. De reden hiervoor is dat in het algemeen het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer in centra zodanig is dat niet alle gebruikers van een functie met de auto komen. Het aanbod van alternatieve vervoerswijzen voor locaties buiten het centrum is over het algemeen lager waardoor juist eerder voor de auto gekozen wordt.

Deze bevindingen hebben er toe geleid dat voor het opstellen van de parkeerkencijfers door CROW gebruik is gemaakt van de volgende zonerings:

Zone 1: centrum;

Zone 2: schil centrum;

Zone 3: rest bebouwde kom;

Zone 4: buitengebied.

1) CBS: Centraal Bureau voor de Statistiek – gegevens gemeente Bunnik StatLine databank.

### **Beleidskeuze 2**

- *Het voorzieningenniveau en de grootte van de kernen Bunnik, Odijk en Werkhoven geven geen aanleiding om hier verschillende zones van toepassing te laten zijn.*

Aangezien de toepassing van zones op de schaalgrootte van Bunnik, Odijk en Werkhoven leidt tot discutabele grenzen, wordt binnen de kernen Bunnik, Odijk en Werkhoven geen zoneringsaangehouden. De toepassing van de parkeernorm wordt daarnaast vereenvoudigd als de gehele kern in dezelfde zone is gelegen.

Gezien de karakters van de kernen Bunnik, Odijk en Werkhoven wordt aangesloten bij de zone schil centrum van CROW. De zone centrum betekent veelal dat er betaald parkeren geldt, dus dat de parkeervraag sterker gereguleerd wordt.

### **Beleidskeuze 3**

- *voor Bunnik en Odijk gelden de parkeerkcijfers van CROW voor matig stedelijke gebieden, zone schil centrum;*
- *voor Werkhoven gelden de parkeerkcijfers van CROW voor weinig stedelijke gebieden, zone schil centrum;*
- *voor het buitengebied van gemeente Bunnik gelden de parkeerkcijfers van CROW voor weinig stedelijke gebieden, zone buitengebied.*

### **2.1.3 Functie**

Als derde onderdeel om te komen tot een bepaling van parkeerkcijfers worden door CROW verschillende functies onderscheiden, per functie zijn specifieke parkeerkcijfers ontwikkeld.

Door CROW zijn de volgende hoofdgroepen van functies onderscheiden;

1. woningen
2. werken
3. winkelen en boodschappen
4. sport, cultuur en ontspanning;
5. horeca en (verblijfs)recreatie
6. gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
7. onderwijs

Per hoofdgroep van functies is door CROW een verdere verfijning toegepast. Bijvoorbeeld voor de functie woningen is door CROW een verdeling gemaakt in verschillende woninggroottes en –prijsklassen, waarvoor verschillende parkeerkcijfers zijn bepaald. Door CROW is op deze wijze voor elke functie een eigen set van parkeerkcijfers samengesteld, waarbij deze zijn afgestemd op de stedelijkheidsgraad en stedelijke zone.

### **2.1.4 Definitie 'eigen terrein'**

Zoals aangegeven is in paragraaf 2.1 geeft de toepassing van de parkeerkcijfers een gemiddeld beeld van de benodigde parkeercapaciteit. Hierbij is in de tabellen aangegeven dat de benodigde parkeerplaatsen, inclusief het bezoekersaandeel, gerealiseerd moeten worden op eigen terrein. Over de interpretatie van het begrip 'eigen terrein' bestaan veel misverstanden.

Het misverstand ontstaat doordat 'eigen terrein' veelal geïnterpreteerd wordt als privé terrein, zijnde niet openbaar gebied. Echter wordt door CROW met de bepaling van de parkeerkcijfers ervan uitgegaan dat de benodigde parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor alle gebruikers van de ontwikkeling (bewoners, werknemers en bezoekers).

Voor elke bouwontwikkeling wordt door de gemeente een gebiedsbegrenzing aangegeven. Deze gebiedsbegrenzing kan een bouwkaavel zijn, echter het kunnen ook grotere plangebieden zijn, bijvoorbeeld waar een herstructurering wenselijk is of bijvoorbeeld uitbreidingslocaties zoals Rijnneiland of het geplande Odijk-West.

De benodigde parkeercapaciteit op 'eigen terrein' moet altijd gerealiseerd worden binnen de door de gemeente bepaalde gebiedsbegrenzing. In het geval van herstructurering of uitbreidingslocaties betreft het 'eigen terrein' het gebied binnen de door de gemeente bepaalde begrenzing inclusief de nieuw te ontwikkelen openbare ruimte.

### **Eigen terrein**

Het gebied binnen een door de gemeente vastgestelde begrenzing waar een bouwontwikkeling beoogd is.

- *inbreidingslocatie: bouwlocatie binnen de door de gemeente bepaalde gebiedsbegrenzing, exclusief de buiten de gebiedsbegrenzing gelegen openbare ruimte*
- *uitbreidingslocatie: bouwlocatie binnen de door de gemeente bepaalde gebiedsbegrenzing, inclusief de binnen de gebiedsbegrenzing nieuw te ontwikkelen openbare ruimte.*

## **3 Bepaling en toelichting parkeernormen Bunnik**

### **3.1 Inleiding**

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de parkeernormen bepaald zijn. Zoals in het voorgaande hoofdstuk is aangegeven is ten aanzien van de bepaling van de parkeernormen, de gemeente ingedeeld in zones waarvoor verschillende parkeernormen van toepassing zijn.

Per zone zijn voor elke functie parkeernormen bepaald. De parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW, waarna ze zijn toegespitst op de 'Bunnikse situatie', welke in paragraaf 3.2 wordt toegelicht. In paragraaf 3.3 is een toelichting opgenomen op welke wijze de parkeernormen zoals weergegeven in de bijlage 1 toegepast worden, en wordt dieper ingegaan op specifieke thema's en speciale doelgroepen.

### **Beleidskeuze 4**

- *De per functie aangeduide parkeernorm betreft het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein\**
- *De in bijlage 1 weergegeven parkeernormen zijn inclusief de vereiste parkeerplaatsen voor bezoekers, welke eveneens op eigen terrein gerealiseerd moeten worden.*

\* Onder 'eigen terrein' wordt verstaan:

Het ontwikkelingsgebied binnen de door de gemeente afgegeven gebiedsbegrenzing, zie ook paragraaf 2.1.4

### **3.2 Bepaling parkeernormen afgestemd op gemeente Bunnik.**

De 'Bunnikse situatie' betekent dat realistisch omgegaan dient te worden met het autobezit van 'Bunnikers'. Tevens ligt er de wens om voor de uitbreidingslocaties de dorpse sfeer en de landschappelijke kwaliteiten en uitstraling te benutten, waar een beeld van een volledig vol geparkeerde straat geen recht aan doet.

Omdat het gemiddeld autobezit van inwoners van gemeente Bunnik aansluit bij het gemiddelde autobezit in gemeenten met een stedelijkheidsgraad matig stedelijk wordt voor de parkeernormen aangesloten bij de gemiddelde CROW-parkeerkencijfers.

### **Beleidskeuze 5**

- *De parkeernormen van Bunnik zijn de gemiddelde parkeerkencijfers van CROW.*

### **3.3 Toelichting parkeernormen**

De parkeernormen voor gemeente Bunnik zoals deze in bijlage 1 zijn opgenomen zijn, na vaststelling van de nota, van toepassing op alle toekomstige nieuwbouw- en inbreidingslocaties. Ook in geval van substantiële verbouw of uitbreiding van bestaande functies, of een wijziging in de bestemming van een bestaand object, worden de in deze nota weergegeven parkeernormen van toepassing verklaard.

Met de vaststelling van deze nota 'Parkeernormen' zijn eenduidige parkeernormen per locatie en per functie voorhanden. Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de in deze nota voorgeschreven parkeernorm wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen naar aangrenzende gebieden of op de openbare weg niet toegestaan.

Ook het realiseren van méér parkeerplaatsen dan de norm wordt uitsluitend onder voorwaarden toegestaan. Meer parkeerplaatsen realiseren betekent namelijk het faciliteren van meer verkeersbewegingen van en naar de locatie, waardoor een extra belasting van de infrastructuur ontstaat die niet in alle gevallen wenselijk is of kan worden toegestaan.

### **Beleidskeuze 6**

- *Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de voorgeschreven norm wordt niet toegestaan, dit om het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte c.q. naar omliggende gebieden te voorkomen.*
- *Het realiseren van meer parkeerplaatsen op eigen terrein dan de voorgeschreven norm wordt uitsluitend onder voorwaarden toegestaan (zie hoofdstuk 4).*

### 3.3.1 Wonen

Voor woonbestemmingen zijn de parkeernormen afgestemd op de grootte en prijsklasse van de woningen. De per zone aangeduide parkeernormen zoals deze zijn weergegeven in bijlage 1 gelden voor zowel koop- als huurwoningen. De verschillende prijsklassen van de woningen worden door de gemeente bepaald en kunnen jaarlijks geïndexeerd worden. Deze prijsklassen zijn opgenomen in de gemeentelijke Woonvisie.

Door CROW is geen oppervlakte gekoppeld aan de woningcategorie. In de gemeente Bunnik zijn daarom twee woning categorieën toegevoegd:

- Eenpersoonshuishoudens met een grootte van maximaal 40 m<sup>2</sup>;
- Kleine sociale huurwoning met een grootte van 40 – 65 m<sup>2</sup>.

Voor beide woningtypen is door de gemeente een parkeernorm bepaald. De parkeernormen gelden zowel voor huur- als koopwoningen.

Door CROW is een aparte categorie 'kamerverhuur' opgenomen, waarvoor parkeerkencijfers zijn opgesteld. Hierbij is ervan uitgegaan is dat een parkeervraag door kamerhuurders zeer beperkt is. Gezien de nabije ligging bij Utrecht is de categorie 'Kamerverhuur' in gemeente Bunnik actueel.

#### **Beleidskeuze 7**

- *Parkeernormen zijn afgestemd op grootte en/of prijsklasse van de woningen, en gelden voor zowel huur- als koopwoningen.*
- *Appartementen worden eveneens ingedeeld naar grootte en prijsklasse, waarbij per categorie dezelfde parkeernorm als voor woningen van toepassing is.*
- *Er zijn twee categorieën kleine woningen gedefinieerd waarvoor parkeernormen bepaald zijn.*

Onder '**kamerverhuur**' wordt in deze nota verstaan:

'Een te huren ruimte welke deel uitmaakt van een(bestaand) object met woonbestemming, zonder zelfstandige sanitaire en kookvoorzieningen'

### 3.3.2 Parkeren op eigen erf.

Parkeergelegenheid op eigen erf in de vorm van een parkeergarage of oprit wordt niet altijd uniform vastgesteld. De aanwezigheid van een garage en/of oprit op eigen erf wordt beschouwd als *theoretisch aanbod*, waarmee in de bepaling van de beschikbare parkeercapaciteit niet altijd eenduidig wordt omgegaan. Het kan voorkomen dat een garage als hele of als halve parkeerplaats wordt geteld of helemaal niet.

De ervaring is dat garages steeds minder vaak benut worden voor het parkeren van de auto. Dit geldt overigens ook voor een oprit bij een woning. Uit ervaringsonderzoek is gebleken dat een groot gedeelte van het theoretische aanbod niet als zodanig wordt gebruikt. Om ook hier op een eenduidige wijze qua parkeeraanbod c.q. telling mee om te gaan is door het CROW een rekenmodel opgesteld, zie figuur 7.

Voor de bepaling van het parkeeraanbod op eigen erf wordt in gemeente Bunnik gerekend met het in figuur 7 aangegeven rekenaantal en niet met het theoretische aantal parkeerplaatsen.

Voor de bepaling van de uiteindelijke parkeernorm, uitgaande van het rekenaanbod op eigen erf en het daarnaast vereiste aantal bezoekersparkeerplaatsen is, ter verduidelijking, in bijlage 2 een rekenvoorbeeld opgenomen.

Figuur 7: Rekenfactor parkeeraanbod parkeren op eigen erf in de parkeerbalans

Parkeervoorziening	Opmerking	Theoretisch aantal	Reken aantal c
Woning met garage en oprit	Oprit min. 5,5m diep en 2,5m breed	2	1
Woning met garage zonder oprit	Garage min. 5,0m diep en 4,5 m breed	1	0,4
Woning met oprit/opstelplaats op eigen erf a	Oprit min. 5,5m diep en 2,5m breed	1	1

Woning met carport a	Carport min. 6,0m diep en 2,5m breed	1	1
Garagebox (niet bij woning)	Garage min. 5,0m diep en 2,80 breed	1	0,4
Woning met/zonder garage met lange oprit B	Oprit min. 10,0m diep en 2,5m breed	2	1,3
Woning met/zonder garage met brede oprit B	Oprit min. 5,5m diep en 4,5m breed	2	1,7

a Indien de parkeerplaats ook in de gronduitgiftevoorwaarden en koopovereenkomst is vastgelegd.

B Het rekenaantal is nooit hoger dan de vereiste parkeernorm.

c Rekenaantal is exclusief de vereiste parkeerplaatsen voor bezoekers op eigen terrein.

### **Beleidskeuze 8**

- *Voor de bepaling van de parkeernorm dient beoordeeld te worden in welke mate het aanbod van parkeerplaatsen op eigen erf in de vorm van een parkeerplaats, garage of carport meegeteld wordt. Hiertoe wordt gewerkt met de in figuur 7 weergegeven rekenmethode.*

### **3.3.3 Woningen voor specifieke doelgroepen**

De laatste jaren wordt in toenemende mate voorzien in de realisatie van woningen en/of appartementen voor specifieke doelgroepen. Onder specifieke doelgroepen wordt ondermeer bedoeld op woningen voor mensen met een beperking, woningen voor bewoners met een zorgindicatie.

Qua parkeernormen wordt voor deze woningen in het algemeen onderscheid gemaakt in drie typologieën; zelfstandige woningen, woningen in of bij een zorginstelling (met beperkte zorgvoorzieningen) en woningen bestemd voor bewoners met een zorgindicatie.

Wanneer er geen relatie (fysiek of organisatorisch) bestaat met een zorginstelling worden zelfstandige woningen als normale woning aangemerkt, waarbij de prijsklasse bepalend is voor de toe te passen parkeernorm. Woningen die in of bij een zorginstelling gerealiseerd worden, en waarbij beperkte zorgvoorzieningen aangeboden worden, zijn qua parkeernormen ingedeeld bij de functie 'serviceflat/aanleunwoning'. Ook woningen bedoeld voor bewoners met een zorgindicatie vallen hieronder.

### **3.3.4 Mindervalide parkeerplaatsen**

Er dient tenminste 1 mindervalide parkeerplaats gerealiseerd te worden bij openbare gebouwen, bij functies / voorzieningen die toegankelijk (moeten) zijn voor mindervaliden en bij aangepaste woningen. De te realiseren mindervalide parkeerplaatsen dienen maximaal op 150 meter afstand van de (hoofd)ingang te liggen.

Bij publieke voorzieningen dient tenminste 5% van de parkeerplaatsen als mindervalide parkeerplaatsen ingericht te worden, waarbij de maximale afstand tot de ingang 100 meter is. Indien er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage wordt per 50 parkeerplaatsen 1 mindervalide parkeerplaats gerealiseerd.

### **Beleidskeuze 9**

- *Bij openbare gebouwen en functies/voorzieningen welke toegankelijk moeten zijn voor mindervaliden wordt, op maximaal 150 meter van de (hoofd)ingang, tenminste één parkeerplaats voor mindervalide gerealiseerd.*
- *Tenminste 5% van de parkeerplaatsen bij publieke voorzieningen wordt ingericht als mindervalide parkeerplaats. De loopafstand bedraagt hier maximaal 100 meter.*
- *In parkeergarages of openbare parkeerterreinen wordt per 50 parkeerplaatsen minimaal één parkeerplaats bestemd en ingericht als mindervalide parkeerplaats.*

### **3.3.5 Commerciële ruimtes in woongebied.**

In de laatste jaren is de vraag om 'woon-werkwoningen' toegenomen, en worden er steeds vaker woningen met een commerciële ruimte aan huis gerealiseerd. De commerciële ruimte kan gebruikt worden voor verschillende doeleinden, zoals bijvoorbeeld aan huis gebonden beroepen als een kapper, accountant of bijvoorbeeld voor maatschappelijke doeleinden.

Een belangrijk kenmerk voor deze commerciële ruimtes is dat ze kleinschalig zijn en moeten passen in het woonmilieu. Voor deze commerciële ruimtes geldt de reguliere parkeernorm.

### **Beleidskeuze 10**

- *Voor de bepaling van parkeernormen voor commerciële ruimten in woongebieden, geldt voor deze ruimten de reguliere parkeernorm.*

### 3.3.6 Aanwezigheidspercentages

Parkeerplaatsen kunnen in bepaalde gebieden uitwisselbaar zijn, bijvoorbeeld bij planontwikkelingen met een meervoudig grondgebruik. In deze gebieden kan het mogelijk zijn niet de som van het aantal vereiste parkeerplaatsen te realiseren maar slechts een deel daarvan, waarbij uitgegaan wordt van uitwisselbaarheid.

Met uitwisselbaarheid wordt bedoeld dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen. De mogelijkheden hiertoe 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 worden afgeweken van de parkeernorm per functie.

Parkeerplaatsen die maar door één functie/doelgroep te gebruiken zijn (privé parkeerplaatsen op eigen terrein, gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken, artsenparkeerplaatsen etc.) zijn niet uitwisselbaar en kunnen daarom niet worden meegenomen in de berekening voor meervoudig gebruik. Oplaadplaatsen voor elektrische voertuigen die enkel bedoeld zijn om te laden, zijn als het ware laad- en losplaatsen, deze tellen niet mee in de parkeerbalans.

In bijlage 3 is de procentuele parkeerbehoefte per dag of dagdeel voor verschillende functies weergegeven.

Wanneer bewoners en hun bezoek gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen zijn deze parkeerplaatsen dus uitwisselbaar. In bijlage 2 is een rekenvoorbeeld opgenomen.

### 3.3.7 Arbeidsplaatsen

In de beginfase van een planproces is over het algemeen bekend hoeveel m<sup>2</sup> BVO gerealiseerd dient te worden. Het kan echter ook voorkomen dat juist het aantal arbeidsplaatsen bekend is maar dat het benodigd aantal m<sup>2</sup> BVO nog nader te bepalen is. Door CROW is hier een omrekenfactor voor opgesteld, in de onderstaande figuur 8 is de omrekenfactor van m<sup>2</sup> BVO en de arbeidsplaatsen aangegeven.

**Figuur 8: omrekenfactor m<sup>2</sup> BVO - aantal arbeidsplaatsen**

Functie	Karakter	Omrekenfactor
Detailhandel		1 arbeidsplaats per 40m <sup>2</sup> BVO
Commerciële dienstverlening	Kantoren met baliefunctie	1 arbeidsplaats per 25-30m <sup>2</sup> BVO
Commerciële dienstverlening	Kantoren zonder baliefunctie	1 arbeidsplaats per 25-30m <sup>2</sup> BVO
Bedrijvigheid	Arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	1 arbeidsplaats per 30-50m <sup>2</sup> BVO
Bedrijvigheid	Arbeidsintensief / bezoekersextensief (garagebedrijf, laboratorium, industrie)	1 arbeidsplaats per 25-30m <sup>2</sup> BVO
Bedrijvigheid	Arbeidsextensief / bezoekersintensief (showroom)	1 arbeidsplaats per 30-50m <sup>2</sup> BVO

### 3.3.8 Scholen/Kinderdagverblijven

Voor scholen en kinderdagverblijven is een vast aantal parkeerplaatsen benodigd voor het personeel. De haal- en brengmomenten brengen echter een extra kortdurende piek met zich mee. Voor deze piekmomenten is de zogenoemde 'Kiss&Ride' bestemd.

#### **Beleidskeuze 11**

- *Om een als 'Kiss&Ride' aangeduide parkeerzone goed te laten functioneren dient deze op maximaal 50 meter van de (hoofd) ingang van een school of kinderdagverblijf gerealiseerd te worden.*

Door CROW is een rekenmethode ontwikkeld om het noodzakelijk aantal parkeerplaatsen voor de 'Kiss&Ride' te berekenen, zie bijlage 4.

Op basis van literatuuronderzoek blijkt dat:

- 30% van basisschool leerlingen uit groep 1 t/m 3 wordt met de auto gebracht;
- 15% van basisschool leerlingen uit groep 4 t/m 8 wordt met de auto gebracht;
- 26% van de kinderen wordt met de auto naar het kinderdagverblijf gebracht.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een school wordt bepaald door het aantal leerlingen te vermenigvuldigen met het percentage leerlingen dat met de auto gebracht wordt.



Deze uitkomst wordt vermenigvuldigd met twee van toepassing zijnde reductiefactoren, te weten de A: parkeerduur en B: het aantal kinderen per auto.

Indien er op een school gescheiden aanvangstijden zijn voor de groep 1 t/m 3 en groep 4 t/m 8 dan is het toegestaan het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen op de 'Kiss&Ride' met maximaal 40% te reduceren.

### **3.3.9 Nieuwe functies**

De parkeerkencijfers van CROW zijn gebaseerd op onderzoek. Dit betekent dat voor (relatief) nieuwe functies nog geen parkeerkencijfers bestaan. Per situatie zal bekeken moeten worden welke parkeernorm toegepast dient te worden, waarna dit vastgelegd wordt in een overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer.

### **3.4 Fietsparkeren**

Naast de noodzaak om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's, is het ook belangrijk om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor fietsen. De initiatiefnemer moet daarom ook de parkeerbehoefte voor fietsers inzichtelijk maken.

Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen gelden geen normen, maar wordt per situatie bekeken hoeveel fietsparkeerplaatsen benodigd zijn. De meest actuele fietsparkeerkencijfers van CROW kunnen daarbij worden gehanteerd. In deze publicatie is een overzicht gegeven van de belangrijkste functies met een richtlijn voor de capaciteitsbepaling voor het aantal fietsparkeervoorzieningen bij solitaire functies. Er kan gemotiveerd worden afgeweken van deze richtlijnen. Per situatie zal bekeken moeten worden hoeveel fietsparkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden, waarna dit vastgelegd wordt in een overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer.

Aandachtspunten bij deze toetsing zijn enerzijds de impact c.q. de grootte van de fietsparkeerbehoefte en anderzijds de inpassing van de parkeeroplossing. Die oplossing hoeft niet inpassend te zijn, hoeft niet met fietsklemmen geregeld te zijn, maar mag het gebruik van de openbare ruimte en de doorgang voor voetgangers en mensen met een kinderwagen of rolstoel niet hinderen.

Het voorzien in stallingruimte voor de fiets bij woningen is gewaarborgd middels het Bouwbesluit. Het voorzien in voldoende stallingsruimte voor de fiets bij niet-woonfuncties is (moet zijn) geborgd in het Bestemmingsplan.

## **4 Afwijkingmogelijkheid van de parkeernormen**

### **4.1 Inleiding**

In de voorgaande hoofdstukken is een toelichting gegeven op de totstandkoming en bepaling van de in deze nota opgenomen parkeernormen, en de zones waar de verschillende parkeernormen van toepassing zijn.

Met de vaststelling van de nota 'Parkeernormen' wordt de basiseis voor alle initiatieven dat de volgens de parkeernorm vereiste parkeerplaatsen, inclusief de bezoekersparkeerplaatsen, op eigen terrein worden gerealiseerd (zie paragraaf 2.1.4).

#### ***Eigen terrein (toelichting zie par. 2.1.4)***

*Het gebied binnen een door de gemeente vastgestelde begrenzing waar een bouwontwikkeling beoogd is.*

- *inbreidingslocatie: bouwlocatie binnen de door de gemeente bepaalde gebiedsbegrenzing, exclusief de buiten de gebiedsbegrenzing gelegen openbare ruimte*
- *uitbreidingslocatie: bouwlocatie binnen de door de gemeente bepaalde gebiedsbegrenzing, inclusief de binnen de gebiedsbegrenzing nieuw te ontwikkelen openbare ruimte.*

In specifieke gevallen kan een uitzondering gemaakt worden op de in deze nota voorgeschreven parkeernorm.

### **4.2 Voorwaarden afwijking van parkeernorm en alternatieven**

#### **4.2.1 Algemeen**

Voor alle initiatieven is het uitgangspunt dat het benodigd aantal parkeerplaatsen volgens de parkeernorm op eigen terrein gerealiseerd wordt.

Het college van Burgemeester en Wethouders heeft de bevoegdheid om in uitzonderingsgevallen af te wijken van de vastgestelde parkeernorm, bijvoorbeeld in de volgende gevallen:

1. De initiatiefnemer kan gemotiveerd aantonen dat het niet mogelijk is om de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren (bijv. een meerlaagse parkeergarage onder een te klein complex).
2. Door de ligging c.q. situering van de bouwlocatie is het niet wenselijk om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Een voorbeeld hiervan is een locatie binnen een autovrije of autoluwe zone, parkeren op eigen terrein heeft tot gevolg dat er veel voertuigbewegingen in het desbetreffende gebied zijn, wat op zo'n locatie niet wenselijk is.
3. Bij een transformatielocatie waarbij in de oude situatie parkeergelegenheid in de openbare ruimte buiten het eigen terrein gebruikt werd door de oude functie.
4. Indien de realisering van een initiatief belangrijker is dan de negatieve gevolgen op het gebied van parkeren en verkeer,

Daarnaast kan het eveneens voorkomen dat een initiatiefnemer méér parkeerplaatsen wil realiseren dan de vereiste parkeernorm. Wanneer de initiatiefnemer meer dan 10% meer parkeerplaatsen wil realiseren dan de vereiste parkeernorm, dient het college van B&W te besluiten of afwijking van de parkeernorm mogelijk c.q. wenselijk is.

#### 4.2.2 Alternatieven

Wanneer niet alle vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, kunnen door het college van B&W alternatieve parkeeroplossingen meegewogen worden bij de besluitvorming omtrent het afwijken van de parkeernorm.

1. Initiatiefnemer beschikt zelf over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand.  
*Het aantal door de initiatiefnemer te realiseren parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand, te weten maximaal 150 meter<sup>2</sup> van de (her-)ontwikkelingslocatie, kan in mindering worden gebracht op het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen.*

In deze situatie wordt tussen de initiatiefnemer en de gemeente een ontwikkelovereenkomst afgesloten. In deze overeenkomst worden afspraken gemaakt over het vereiste aantal en de ligging van de nog ontbrekende parkeerplaatsen en het tijdstip waarop deze gerealiseerd dienen te zijn.

2. Er is sprake van een transformatiegebied  
Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop, nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog extra benodigd is. Uitgangspunt bij deze regel is dat de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik enkel mag worden gecorrigeerd op de vraag van de nieuwe functie indien het pand (ten tijde van toetsing) niet langer dan vijf jaar leegstaat. Wanneer de parkeerplaatsen in de bestaande situatie dubbel gebruikt werden (op eigen terrein of in de openbare ruimte), zal bij het bepalen van het aantal extra benodigde parkeerplaatsen tevens rekening moeten worden gehouden met aanwezigheidspercentages.

Bij de correctie van de parkeerbehoefte in verband met eventuele bestaande functies dient tevens rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van parkeercapaciteit op eigen terrein. Indien als gevolg van de nieuwbouw een deel van de bestaande openbare capaciteit komt te vervallen dan dient deze gecompenseerd te worden.

Uitgangspunt hierbij is dat de parkeerdruk in een gebied, na de nieuwe ontwikkelingen niet hoger mag zijn dan daarvoor.

3. Gebruikmaking van bestaande parkeerplaatsen behorend tot het openbaar aanbod.  
Deze parkeerplaatsen behorend tot het openbaar aanbod dienen binnen een straal van 150 meter daadwerkelijk vrij beschikbaar te zijn. Via een parkeerdrukmeting zal aangetoond moeten worden

---

2) Loopafstand 150 meter: Deze aangegeven maximale loopafstand is gemeten ten opzichte van de hoofdingang.

dat er binnen een straal van 250 meter voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is, waardoor enige verschuiving mogelijk is. De parkeerdruk mag binnen een straal van 150 meter inclusief het tekort van de initiatiefnemer niet boven een bezettingsgraad van 100% uitkomen én mag binnen een straal van 250 meter inclusief het tekort van de initiatiefnemer niet boven een bezettingsgraad van maximaal 85 % uitkomen (parkeerdrukmeting zie par. 4.2.3).

Indien volgens deze parkeerdrukmeting aangetoond wordt dat er voldoende capaciteit in het openbare parkeeraanbod aanwezig is, kan het college van B&W besluiten deze parkeerplaatsen in mindering te brengen op het vereist aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein.

4. De gemeente zorg te laten dragen voor het realiseren van het tekort aan vereist te realiseren aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.  
Indien de realisatie van een initiatief van een zodanig belang is, kan het college besluiten het tekort, aan realiseerbare parkeerplaatsen op eigen terrein van de initiatiefnemer, binnen een straal van 150 meter van de locatie in de openbare ruimte aan te leggen. Het aantal in de openbare ruimte te realiseren parkeerplaatsen wordt in mindering gebracht op de door de initiatiefnemer op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen. De kosten voor het aanleggen van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden door de initiatiefnemer betaald.

#### **Beleidskeuze 12**

*De parkeerplaatsen behorend tot het aanwezige openbare parkeeraanbod of door de gemeente extra gerealiseerde parkeerplaatsen in de openbare ruimte, welke in mindering gebracht worden op het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein van de initiatiefnemer, zijn altijd openbaar toegankelijk.*

5. **Plaatsen deelauto's**  
Bij woningbouwontwikkelingen is het mogelijk om in plaats van reguliere autoparkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor commerciële deelauto's te realiseren. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt vijf reguliere autoparkeerplaatsen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van het bewonersdeel van de vereiste parkeernorm voor woningen mogelijk.

#### **4.2.3 Voorwaarden bij afwijking van de parkeernorm**

Het afwijken van de volgens de parknorm te realiseren parkeerplaatsen wordt alleen bij uitzondering toegestaan. De afwijking kan leiden tot een toename van parkeerdruk in de directe omgeving van de ontwikkellocatie. Gezien de in bepaalde delen van de gemeente Bunnik al voorkomende hoge parkeerdruk, zal met de afwijkingsbevoegdheid uitermate terughoudend worden omgegaan.

Om te komen tot een afgewogen en zorgvuldige keuze, betreffende het al of niet toestaan van een afwijking van de parkeernorm, zijn onderstaande criteria opgesteld.

##### **Inspanningsverplichting**

De initiatiefnemer dient te voldoen aan de geldende parkeernorm om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Indien onvoldoende parkeerplaatsen in het door de initiatiefnemer ingediende plan zijn opgenomen, zal in eerste instantie bepaald moeten worden of het realiseren van meer parkeerplaatsen mogelijk is door een optimalisatie van het plan. Hierbij dient onderzocht te worden of het plan aangepast kan worden door de realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume. De initiatiefnemer dient aan te tonen dat door het realiseren van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume het bouwinitiatief niet haalbaar is. Wanneer het fysiek niet mogelijk is om de vereiste parkeerbehoefte op eigen terrein te realiseren, zal dit door de initiatiefnemer bij het indienen van de bouwaanvraag gemotiveerd moeten worden toegelicht.

##### **Parkeerdrukmeting**

Om een indruk te verkrijgen omtrent de mogelijkheden en consequenties van het afwijken van de parkeernorm, dient in een straal van 250 meter ten opzichte van de begrenzing van de (her-)ontwikkellocatie een meting naar de parkeerdruk uitgevoerd worden. Dit onderzoek dient te worden uitgevoerd op representatieve momenten (maatgevende momenten) voor de ontwikkeling en zijn omgeving. De aanpak van dat onderzoek dient eerst door de gemeente geaccordeerd te worden teneinde de resultaten van dat onderzoek te kunnen accepteren als onderbouwing.

De kosten voor het uitvoeren van een parkeerdrukmeting komen ten laste van de initiatiefnemer.

In het te onderzoeken gebied mag de parkeerdruk maximaal 85% bedragen, dit is inclusief het tekort aan parkeerplaatsen welke de initiatiefnemer niet op eigen terrein kan realiseren. Een parkeerdruk van circa 85% betekent namelijk dat, meewegende dat er auto's komen en gaan, het aanwezige aanbod aan parkeerplaatsen volledig wordt benut.

### **Beleidskeuze 13**

- *Om een representatief beeld van de bezettingsgraad van het aanwezige parkeeraanbod in de openbare ruimte te verkrijgen wordt een parkeerdrukmeting uitgevoerd. De metingen mogen niet uitgevoerd worden in vakantieperioden en/of feestdagen.*
- *In de metingen mag de parkeerdruk de maximale bezettingsgraad van 85% niet overschrijden.*
- *De kosten voor het uitvoeren van een parkeerdrukmeting komen ten laste van de initiatiefnemer.*

### **Parkeerbalans**

Om voor een ontwikkelingslocatie inzicht te verkrijgen in de parkeercapaciteit in het te ontwikkelen gebied of in de directe omgeving, is het raadzaam een parkeerbalans op te stellen. Met een parkeerbalans kan de (on)balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied worden berekend.

Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheden voor een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen, omdat een parkeervraag voor verschillende functies vaak niet op hetzelfde tijdstip / tijdsperiode samenvallen (bijvoorbeeld wonen – werken). Indien dit het geval is, dan is het niet noodzakelijk om de som van de volgens de parkeernormen vereiste parkeerplaatsen te realiseren maar wellicht een bepaald deel daarvan. Mogelijk kan hierdoor een geconstateerd tekort aan realiseerbare parkeerplaatsen op eigen terrein van de initiatiefnemer (deels) opgelost worden of ontstaat er ruimte om van de parkeernorm af te wijken.

De mogelijkheden tot gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen binnen een gebied is afhankelijk van de mate van openbaarheid en de situering van de parkeervoorzieningen tezamen met de loopafstand naar de bestemming. Per project zal bekeken moeten worden of en op welke wijze gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen binnen een daarvoor afgekaderd gebied, mogelijk is.

### **Resumerend:**

Voorafgaand aan het besluit om afwijking van de parkeernorm toe te staan, zal er uitsluitel moeten komen of de benodigde parkeerplaatsen, welke in mindering gebracht worden bij de initiatiefnemer, daadwerkelijk in de openbare ruimte gerealiseerd kunnen worden. Mogelijkheden hiertoe zijn een meer efficiënte inrichting van het reeds aanwezige parkeeraanbod in de openbare ruimte ofwel door een (gedeeltelijke) herinrichting van beschikbare openbare ruimte waardoor de extra benodigde parkeercapaciteit gerealiseerd kan worden.

### **Beleidskeuze 14**

- *Het aantal parkeerplaatsen welke niet op eigen terrein van de initiatiefnemer gerealiseerd (kunnen) worden, moeten binnen een straal van maximaal 150m van de bouwlocatie te realiseren zijn, aangetoond door een parkeerdrukmeting. Indien dit het geval is kan het college van B&W besluiten om af te wijken van de parkeernorm. Indien het college daartoe besluit worden de desbetreffende parkeerplaatsen in mindering gebracht op het aantal op eigen terrein van de initiatiefnemer te realiseren parkeerplaatsen.*
- *Het streven van de gemeente is dat, indien een wordt afgeweken van de parkeernorm, de benodigde parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de openbare ruimte, op het moment dat de bouwontwikkeling opgeleverd wordt.*

### **Mobiliteitsprofiel;**

Wanneer een initiatiefnemer meer dan 10% méér parkeerplaatsen op eigen terrein wil realiseren dan vereist volgens de parkeernorm, betekent dat ook een afwijking van de parkeernorm. Een direct gevolg van de realisatie van meer parkeerplaatsen is een toename van verkeersbewegingen van en naar de locatie.

De initiatiefnemer zal door middel van een op te stellen mobiliteitsprofiel de gevolgen op de omliggende infrastructuur, directe omgeving en de ontwikkellocatie zelf, in beeld moeten brengen. Het mobiliteitsprofiel dient inzicht te geven in de aard en omvang van het verkeer (modal split) van en naar de functie, de initiatieven op het gebied van mobiliteitsbeïnvloeding (bedrijfsvervoerplan), aangevuld met gegevens over het autogebruik te behoeve van de functie.

Op basis van het mobiliteitsprofiel kan door het college van B&W een afgewogen besluit genomen worden, of de realisatie van meer parkeerplaatsen dan vereist volgens de parkeernorm, wenselijk is.

## 5. Implementatie

Met het vaststellen van de Nota Parkeernormen is een eerste stap gezet om eenduidige sturing te geven aan parkeervraagstukken in gemeente Bunnik. Voor de gemeente zijn de volgende juridische instrumenten beschikbaar om parkeernormen dwingend op te kunnen leggen.

- Nota Parkeernormen (2008, herziening 2019);
- Bestemmingsplan.

### Nota Parkeernormen

Na vaststelling van de 'Nota Parkeernormen' zijn de hierin beschreven parkeernormen van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten in gemeente Bunnik. Deze vereiste parkeernormen ingedeeld per gebied, zijn in tabelvorm opgenomen in bijlage 1.

### 5.2 Bestemmingsplannen

Indien er in een bestemmingsplan afzonderlijke parkeernormen zijn opgenomen, gelden de wettelijke parkeernormen uit het bestemmingsplan, waardoor eventueel afwijkende parkeernormen zoals bepaald in de nota 'Parkeernormen' niet van toepassing zijn.

Met de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening worden, voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en projecten zogenoemde 'postzegel' bestemmingsplannen opgesteld. Bij het opstellen van deze plannen is het mogelijk om tussentijds gewijzigde parkeernormen, welke vastgelegd worden in een geactualiseerde nota, op te nemen.

Wanneer een specifieke projectontwikkeling vraagt om een bijzondere parkeeroplossing kan door het opnemen van parkeernormen in het 'postzegel' bestemmingsplan afgeweken worden van de nota 'Parkeernormen'.

### 5.3 Aanbeveling werkwijze parkeernormen in gemeentelijke organisatie

Om vanuit de gemeente richting ontwikkelaars / initiatiefnemers een heldere en eenduidig sturing betreffende parkeervoorzieningen en –oplossingen te kunnen geven is een integrale benadering en toepassing van de parkeernormen noodzakelijk. Relevante afdelingen binnen de gemeente dienen goed geïnformeerd te zijn en nauw samen te werken, waardoor een uniforme toetsing wordt gewaarborgd.

Met het vaststellen van de nota 'Parkeernormen' ontstaat duidelijkheid over benodigde parkeervoorzieningen die bij een ruimtelijk (her-)ontwikkelingsproject op eigen terrein gerealiseerd moeten worden. Bij initiatieven of door de gemeente uitbestede verkenningen in het kader van ruimtelijke (her-) ontwikkelingsprojecten dient de nota 'Parkeernormen' beschikbaar te worden gesteld. Hierdoor is van meet af aan voor alle betrokken partijen duidelijk wat de toetsingscriteria en mogelijkheden zijn ten aanzien van parkeervoorzieningen.

#### **Beleidskeuze 15**

- *Bij initiatieven of door de gemeente uitbestede verkenningen in het kader van ruimtelijke (her-) ontwikkelingsprojecten dient de nota 'Parkeernormen' beschikbaar te worden gesteld. Hierdoor is van begin af aan voor alle betrokken partijen duidelijk wat de toetsingscriteria en mogelijkheden zijn ten aanzien van parkeervoorzieningen.*

In de nota wordt ingegaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college en de voorwaarden die daarbij worden gesteld.

#### **5.3.1 Gebiedsgerichte aanpak**

Om in gemeente Bunnik te komen tot duurzame parkeeroplossingen in relatie tot ruimtelijke (her-)ontwikkelingsprojecten is het raadzaam om binnen de gemeentelijke organisatie te werken volgens een gebiedsgerichte aanpak.

Het doel van een gebiedsgerichte aanpak is het in verband brengen van de parkeervraag van verschillende functies in plaats van deze afzonderlijk te beoordelen, en leidt in het algemeen tot een meer efficiënte benutting van parkeercapaciteit doordat waar mogelijk gebruik wordt gemaakt van uitwisselbaarheid c.q. dubbelgebruik van parkeeraanbod.

Uitgaande van een gebiedsgerichte aanpak wordt een parkeerbalans opgesteld, waarbij de volgende stappen worden doorlopen:

- afbakening van het onderzoeksgebied en indien nodig het opdelen in deelgebieden;
- bepaling parkeercapaciteit bestaand aanbod via parkeerdrukmeting (par. 4.2.3)
- op basis van het bouwprogramma de parkeernorm bepalen;
- inventarisatie parkeervraag en –aanbod, en toetsing mogelijkheden voor dubbelgebruik;
- volgens rekenmethode parkeeraanbod eigen terrein verrekenen (par. 3.3.2);

Op basis van het doorlopen van de bovenstaande stappen en uitkomsten kan berekend worden wat het benodigd aantal te realiseren parkeerplaatsen is.

#### **Beleidskeuze 16**

- *Bij alle ruimtelijke (her-)ontwikkelingsprojecten zal een parkeerbalans worden opgesteld. Om een duidelijk beeld te verkrijgen van de effecten van een nieuwe ontwikkeling op de aanpalende omgeving wordt aanbevolen om te werken volgens een gebiedsgerichte aanpak.*

Slotbepalingen

Deze beleidsregels zijn vastgesteld bij besluit van 19 maart 2019.

De nota parkeernormen gemeente Bunnik 2008 wordt ingetrokken.

Dit besluit treedt in werking op de eerste dag na bekendmaking.

De citeertitel van deze beleidsregels is: “Parkeernormen gemeente Bunnik”

*Aldus besloten op 19 maart 2019*

*Ondertekening*

*De secretaris De burgemeester*