

Nota Parkeernormen auto en fiets Gemeente Cuijk

1. Inleiding

1.1 Achtergrond: Parkeernota basis voor parkeernormen

De parkeernormen van de gemeente Cuijk maken deel uit van de Parkeernota 2007 – 2015 “Slim Parkeren”. Die nota en normen zijn ruim 8 jaar oud. Sindsdien is er veel veranderd. Zo groeide het autobezit en is er een trend die inzet op een mix van autogebruik en alternatieven, zoals openbaar vervoer en fiets. De komende jaren worden ook bestemmingsplannen geactualiseerd en zijn er bouw- en wijzigingsplannen in ontwikkeling. Actuele parkeernormen en een eenduidige interpretatie van de beleidsregels rondom rekenmethodes zijn een noodzakelijk beleidsinstrument. Daarom is deze Nota opgesteld. Deze is bijlage bij de Parkeernota 2016 – 2023. Met het vaststellen door de raad van de nieuwe Parkeernota is ook de Nota Parkeernormen van kracht.

Op basis van de Parkeernota 2016 – 2023 wordt voor nieuwbouw waarvoor een omgevingsvergunning (WABO) vereist is, berekend hoeveel parkeerplaatsen daarvoor nodig zijn volgens de actuele kencijfers, wet- en regelgeving. Elke ontwikkeling wordt getoetst aan de Parkeernota 2016 – 2023, inclusief de Nota Parkeernormen. Als het beleid tussentijds wijzigt, wordt altijd aan het nieuwe beleid getoetst. In de nota is ook het effect van het inwerking treden van de Reparatiewet BZK 2014 verwerkt. Volgens die wet dient elk bestemmingsplan, dat voorziet in nieuwe ontwikkelingen, ook aandacht te besteden aan de parkeerbehoefte. Voor bestaande bestemmingsplannen geldt een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Voor nieuwe bestemmingsplannen vervalt de parkeerbepaling uit de bouwverordening direct. Via een verplichting wordt geregeld dat er voldoende plaatsen gerealiseerd worden. Zo kan worden bepaald dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, voordat de bestemming in gebruik wordt genomen. Het aantal parkeerplaatsen dient op eigen terrein gerealiseerd te worden.

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen voor een functie nodig zijn bij een eenheid: zo kan voor woningen een parkeernorm voor autoverkeer 1,5 parkeerplaats per woning gelden.

De procedure voor het gebruiken, toetsen en afwijken van de normen moet helder en eenduidig zijn.

1.2 Doel en reikwijdte van de Nota Parkeernormen Auto en fiets

Parkeernormen hebben tot doel een zodanig aantal parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen voor te schrijven, dat voorzien wordt in de in te schatten parkeervraag. Dat aantal voorkomt dat door de aanleg van te weinig plaatsen er een tekort ontstaat. Ook voorkomt het toepassen van de normen dat er teveel plaatsen komen, waardoor de automobiliteit gestimuleerd wordt en de leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid nadelig wordt beïnvloed. De nota richt zich op de parkeernormen waarvan verwacht wordt dat die tussen 2016 en 2023 van toepassing worden. De nota wil ook de toepassing van de normen voor burgers, bedrijven, gebouweigenaren, ontwikkelaars, et cetera inzichtelijk maken. Ook juridisch gezien dient de invulling van de parkeernormen dus gewaarborgd te zijn.

De nota is niet van toepassing op de bestaande omgeving, omdat die al gerealiseerd zijn. De nota is ook niet van toepassing op plannen waarvoor al een ontwerpbesluit ter inzage ligt of heeft gelegen. Bij plannen met een vastgesteld stedenbouwkundig plan, maar waarvan geen ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen, overlegt de gemeente met de initiatiefnemer over welke normen worden opgenomen.

1.3 Leeswijzer

De hoofdstukken 2 en 3 vertalen landelijke kencijfers naar parkeernormen voor respectievelijk het auto en fiets. Hoofdstuk 4 beschrijft hoe de gemeentelijke parkeernormen in de praktijk toegepast worden.

2.1 Gebiedsindeling

Landelijke kencijfers voor parkeernormen zijn vastgelegd bij het platform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte, het CROW. Zij gaat uit van twee gebiedsindelingen:

1. stedelijkheidsgraad: uiteenlopend van Zeer Sterk Stedelijk tot Niet Stedelijk.
2. stedelijke zone: Centrum, Schil/overloopgebied, Rest bebouwde kom en Buitengebied.

De stedelijkheidsgraad is van invloed op de parkeerbehoefte van veel functies. Volgens het CBS is de stedelijkheidsgraad het aantal adressen per km². Cuijk heeft in 2015 een omgevingsadressendichtheid 1.319 adressen per km² (bron: CBS). Deze omgevingsadressendichtheid wordt gekwalificeerd als ‘matig stedelijk’.

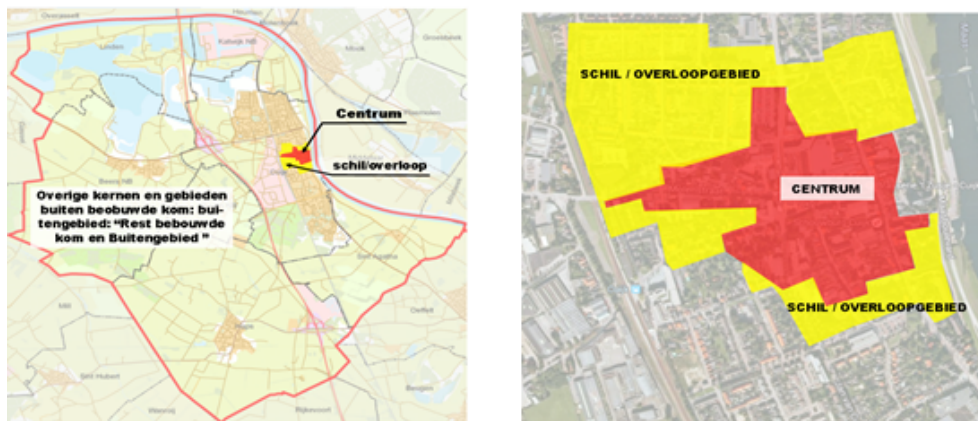
Omgevings-adressen-dichtheid van 814. Daarmee is de gemeente Cuijk aan te merken als **Weinig Stedelijk** (500 – 1.000 adressen/km²).

2.2 Verdeling deelgebieden in Cuijk

Voor de parkeerkencijfers hanteert het CROW een onderscheid in:

1. Centrum
2. Schil/overloopgebied
3. Rest bebouwde kom
4. Buitengebied.

Het grondgebied van de gemeente is op deze onderverdeling ingedeeld. Onderstaande figuren tonen dat de kern Cuijk een centrum met schil/overloop heeft. De overige kernen en wijken van Cuijk hebben geen centrum en behoren tot "Rest bebouwde kom". De overige gebieden behoren tot het buitengebied. Onderstaande figuur toont het resultaat



2.3 Toe te passen parkeernormen: het gemiddelde van de bandbreedte

Bijlage 1 geeft de toe te passen parkeernormen voor de gemeente Cuijk weer. Die normen sluiten altijd aan bij de actuele landelijke kencijfers van het CROW. Per functie geven de landelijke kencijfers een minimum en maximum kencijfer aan. De gemeente kiest voor het gemiddelde van de bandbreedte als parkeernorm voor auto- en fietsverkeer. Per functie zijn de parkeernormen in bijlage 1 per tabellen verwoord, onderverdeeld naar de hoofdgroepen:

1. Woningen.
2. Winkels.
3. Werkgelegenheid.
4. Onderwijsvoorzieningen.
5. Gezondheidsinstellingen.
6. Horeca.
7. Sport- en Sociaal-culturele voorzieningen.

2.4 Parkeernormen voor de hoofdgroep woningen

Bijlage 1 geeft de parkeernormen voor type woningen weer. Uit landelijk onderzoek blijkt dat het autobezit per huishouden afhangt van onder meer de prijs en oppervlakte, de locatie en het soort woning. Onderscheiden worden de volgende woningtypen:

- Vrijstaand
- 2 onder 1 kap
- Rijtjeswoningen: Tussen-/hoekwoning
- Appartementen in een gebouw
- Kamer (voor verhuur)
- Aanleunwoning c.q. serviceflat

In woongebieden zijn er ook bezoekers aan woningen, zoals buurtzorg, arts en therapeut). Zij bezetten ook een parkeerplaats. Dit bezoek is verwerkt in de parkeernormen.

Appartementen (koop, etage) zijn onderscheiden naar prijsklasse. Uitgangspunt voor de klassen zijn de gegevens van de provincie Noord-Brabant, cluster Ruimte, afdeling Strategie, Beleid en Monitoring):

- Goedkoop (tot € 185.000);

- Midden (€ 185.000 - € 275.000);
- Duur (vanaf € 275.000).

Ook huurwoningen en -appartementen worden onderscheiden naar prijsklasse (huur per maand):

- Huurhuis, sociale huur; goedkoop/midden huurappartement (< € 699,48).
- Duur appartement; huurhuis vrije sector (> € 699,48).

Bij veel woningen is er behoefte aan parkeren op eigen terrein. De ervaring leert evenwel dat dergelijke voorzieningen vaak anders dan voor parkeren worden gebruikt. De garage wordt bijvoorbeeld gebruikt als opslag of wordt bij het huis getrokken. Het parkeren wordt dan afgewenteld op de openbare ruimte. Als garages en opritten zijn meegenomen in de parkeerbalans kan dit leiden tot parkeerproblemen, zoals een te hoge parkeerdruk. Dit gedrag is niet verboden. Daarom wordt in de berekeningen van het te bepalen aantal plaatsen een garage of oprit op eigen terrein gedeeltelijk meegenomen.

2.5 Parkeren bij bedrijven

De plaatsen bij bedrijven moeten volledig op eigen terrein worden aangelegd en dienen zoveel mogelijk openbaar toegankelijk gebruikt te worden. Dit bevordert gecombineerd gebruik. Uitgangspunt bij het stellen van parkeernormen is toetsing aan de hoofdfunctie en eventuele ondergeschikte functies, zoals een kantoor van een transportbedrijf wordt niet afzonderlijk getoetst. Indien binnen een pand / bedrijf meerdere zelfstandige functies aanwezig zijn, wordt wel voor iedere functie afzonderlijk getoetst en kan een totale parkeerbalans worden opgesteld (bijlage Parkeerbalans van de Parkeernota 2016 - 2023).

2.6 Bijzondere vormen van parkeren

2.6.1 Elektrische auto's

Om het elektrisch rijden te laten toenemen zijn oplaadplaatsen nodig. Deze oplaadplaatsen nemen (openbare) parkeerruimte in beslag. Het is onduidelijk hoe snel de elektrische auto opkomt. In deze Nota Parkeernormen wordt voorgesteld om initiatiefnemers geen norm op te leggen voor elektrisch vervoer. Indien oplaadpunten bij nieuwe initiatieven in het openbaar gebied gerealiseerd worden, komen die parkeerplaatsen evenwel extra op de parkeereis.

2.6.2 Minder validen

Bij openbare c.q. maatschappelijke voorzieningen, zoals het gemeentehuis, bibliotheek en zwembad dienen algemene minder-validenplaatsen (zonder onderbord met kenteken) aangewezen te worden. Met het aanwijzen van deze parkeerplaatsen wordt de bereikbaarheid van deze voorzieningen voor minder validen gegarandeerd. Minimaal 2% van de openbare parkeerplaatsen dienen algemene minder-validenplaatsen te zijn. Als de werkelijke parkeerbehoefte voor gehandicapten afwijkt van deze norm dan kan aan de hand van monitoring de aangewezen gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangepast.

2.6.3 Dubbelgebruik en loopafstanden

Als er meerdere functies in één gebied zijn, dan hoeft niet zonder meer het berekende aantal parkeerplaatsen per functie te worden gerealiseerd. Vaak is gecombineerd gebruik van dezelfde parkeerplaatsen ("dubbelgebruik") mogelijk. Niet alle plaatsen worden gelijktijdig gebruikt. Zo parkeren bewoners vooral 's avonds en 's nachts. Bezoekers aan en medewerkers van het kernwinkelgebied en/of kantoren parkeren op momenten dat de meeste bewoners vertrokken weg zijn. Die lege plaatsen zijn dan door de anderen te gebruiken. Dat vraagt om inzicht in de aanwezigheid per functie. Bijlage 2 toont de aanwezigheidscijfers. Gecombineerd gebruik van plaatsen leidt dus tot een lager aantal benodigde openbare plaatsen. Dit wordt berekend aan de hand van de actuele parkeernormen (bijlage 1) en de aanwezigheidspercentages (bijlage 2).

Om gecombineerd gebruik te benutten is ook de ligging van de parkeerplaatsen van belang. Als een parkeerplaats te ver van de gecombineerde functie ligt, dan is dat niet bij de parkeerbalans te betrekken. De alternatieve parkeerruimte moet op acceptabele loopafstand liggen. Bij meerdere functies geldt de loopafstand tot de hoofdfunctie. Op basis van het parkeeronderzoek Cuijk (2015), aangevuld met de landelijke kencijfers, komen voor alle gebieden in de gemeente Cuijk de volgende acceptabele afstanden naar voren.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	≤ 150 meter
Bezoekers bewoners	≤ 200 meter
Kort parkerende bezoekers (winkels, gemeentehuis)	≤ 250 meter
Lang parkerende bezoekers (werken)	≤ 500 meter
Werken (ambulant)	≤ 250 meter
Ontspanning	≤ 100 meter
Gezondheidszorg	≤ 100 meter

2.6.4 Laden & Lossen

Als een gebouw aanleiding geeft tot behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte voldoende zijn voorzien op eigen terrein aan, in of onder dat gebouw. De eis van voldoende ruimte voor het laden of lossen van goederen op eigen terrein, blijft gehandhaafd. Deze regeling zal waar nodig, in de nieuwe bestemmingsplannen worden op-/overgenomen. Deze parkeernota Parkeernormen gaat er van uit dat speciale laad- en losplaatsen niet worden aangelegd. Kleine voertuigen die in een normaal parkeervak passen, kunnen tijdens dat laden en lossen ook normaal parkeren (eventueel tijdens venstertijden).

2.6.5 Algemene Plaatselijke Verordening

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) regelt aspecten, het parkeren van motoren, van bromfietsen en brommobielen. De (APV-2012) van de gemeente Cuijk blijft van kracht voor de in hoofdstuk 5 afdeling 1 "Parkeerexcessen" met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- Parkeren van voertuigen van autobedrijf e.d. (artikel 5.1.2);
- Te koop aanbieden van voertuigen (artikel 5.1.3);
- Defecte voertuigen (artikel 5.1.4);
- Voertuigwrakken (artikel 5.1.5);
- Kampeermiddelen e.a. (artikel 5.1.6);
- Parkeren van reclamevoertuigen (artikel 5.1.7);
- Parkeren van grote voertuigen (artikel 5.1.8);
- Parkeren van uitzicht belemmerende voertuigen (artikel 5.1.9);
- Parkeren van voertuigen met een stank verspreidende stof (artikel 5.1.10);
- Aantasting groenvoorzieningen door voertuigen (artikel 5.1.11);
- Overlast van fiets of bromfiets (artikel 5.1.12).

Met betrekking tot het parkeren van vrachtauto's verandert het artikel in een parkeerverbod voor voertuigen met lengte (inclusief lading) langer dan 6 meter en een hoogte van meer dan 2,4 meter te weren uit de bebouwde kom van alle kernen van de gemeente Cuijk.

3. Parkeernormen: fietsen

Iedere functie of voorziening moet voldoen aan een parkeernorm voor fietsen. Bijlage 3 geeft de fietsparkeernormen per functie weer. Net als bij de parkeernormen voor auto's, geldt hier ook de eis "voldoen aan de fietsstallingsnorm". Het uitgangspunt bij nieuwbouw, verbouwing of functiewijziging is dat fietsparkeervoorzieningen zoveel mogelijk op eigen terrein wordt gerealiseerd. De gemeente bepaalt of en wanneer er voldoende plaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn c.q. kunnen worden gerealiseerd. De parkeernormen voor de fiets volgen de "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, Oktober 2012".

Voor afstanden tot 7,5 kilometer en met de opkomst van de elektrische fiets tot 15 kilometer, is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. Voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen kunnen leiden tot minder autogebruik en dus tot een geringere behoefte aan parkeerplaatsen voor auto's bij functies. Het gewenste aantal fietsparkeervoorzieningen bij een kantoor, een winkel of openbare voorzieningen worden bepaald op basis van tellingen. Dat biedt de beste garantie dat het aanbod past bij de vraag.

De fietsparkeernormen zijn bedoeld voor afzonderlijke functies. Ze zijn niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals het centrumgebied. Het drukste moment in de week of in het jaar is maatgevend voor de parkeernorm. De parkeernormen gelden niet voor het NS-station Cuijk. De verschillen tussen NS-stations zijn te groot. Voor gedetailleerde inzichten wordt verwezen naar ProRail. Die heeft inzicht in de behoefte per station.

4. De parkeernormen toegepast

4.1 Inleiding

Voor het toepassen van de parkeernormen worden procedures doorlopen om te komen tot het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de auto en/of fiets, tot het gebruik van de plaatsen, het dubbelgebruik (aanwezigheidspercentage) en tot mogelijkheden als niet aan de parkeereis is te voldoen.

4.2 Procedure

De parkeerbehoefte als gevolg van nieuwe ontwikkelingen komt tot stand via aantal stappen:

1. **Bepalen van de parkeerbehoefte** voor auto's en/of fietsen.
2. **Inspanningsverplichting van de ontwikkelaar/initiatiefnemer** : de parkeervraag dient in de planontwikkeling op eigen terrein te worden opgelost.

3. **Ontheffing en afkoopregeling :**

- a. **Alternatieven** : inzet van alternatieve parkeerlocaties als aantoonbaar niet in de parkeerbehoefte op eigen terrein is te voorzien.
- b. **Gebruik van openbare parkeerplaatsen** : het opvangen van de parkeerbehoefte door het gebruik van gemeentelijke, openbare parkeerplaatsen via de afkoopregeling
- c. **Ontheffing op basis van belangenafweging**

4.2.1 Bepalen van de parkeerbehoefte

De hoofdstukken 2 en 3 verwijzen naar de parkeernormen. Ontwikkelingen c.q. initiatieven waarvoor een omgevingsvergunning vereist is, dienen te voldoen aan de parkeernormen. De initiatiefnemer/ontwikkelaar dient een parkeerberekening aan te leveren bij de vergunningaanvraag. Nieuwbouw dient te voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein. Bij verbouwing of functiewijziging van bestaande gebouwen is het reeds aanwezige aantal plaatsen op eigen terrein in mindering te brengen op de nieuwe parkeerbehoefte. Het inbrengen van bestaande parkeercapaciteit is alleen mogelijk als deze behoort tot een functie die vervalt. Dan worden die parkeerplaatsen toegewezen aan de nieuwe functie.

Het vernieuwen van een woongebied door woningcorporaties vergt maatwerk. Daarbij wordt het aantal parkeerplaatsen in de bestaande situatie bepaald. De uitkomst wordt vergeleken met het aantal benodigde plaatsen in de nieuwe situatie. Het verschil moet worden opgelost bij een toename. Alleen de vervallen plaatsen door de planontwikkeling, moeten worden gecompenseerd. Een voorbeeld.

Situatie	Bestaande situatie	Nieuwe situatie
Aantal woningen:	60	65
Parkeernorm auto:	1,5/woning	50 woningen 1,3, 10 woningen 1,5 en 5 woningen 1,4
Benodigd aantal parkeerplaatsen	90	65 + 15 + 7 = 87

Conclusie: de nieuwe situatie heeft minder plaatsen nodig. Een parkeerprobleem hoeft daarmee niet opgelost te zijn. Het is gewenst om een tekort aan te vullen.

De optelsom van de berekende parkeerbehoefte van de verschillende doelgroepen is vaak dan de werkelijke parkeerbehoefte. De uitwisseling hiervan is toegestaan. De mogelijkheden daarvoor hangen af van de locatie van de parkeerplaatsen, de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd (aanwezigheidscijfers (bijlage 3) en loopafstanden (§2.5.3). Parkeren op eigen terrein wordt onmogelijk als garages of opritten worden als bergruimte en/of tuin. De parkeernormen houden hiermee geen rekening. Daardoor kunnen parkeerproblemen ontstaan.

De gemeente voorziet niet in de extra parkeerbehoefte, tenzij men de afkoopregeling gebruikt.

4.2.2 Inspanningsverplichting en afkoopregeling

Inspanningsverplichting

Voor nieuwbouwlocaties is het voorzien in de eigen parkeerbehoefte veelal geen probleem, maar voor ontwikkelingen in het centrum c.q. bestaande situaties is dit vaak niet mogelijk, omdat er geen ruimte beschikbaar is of omdat de kosten van een gebouwde parkeervoorziening te hoog zijn. Dan moet de parkeerruimte elders worden gevonden.

De aanvrager van een omgevingsvergunning moet aantonen dat er voldoende inzet geleverd is om benodigde plaatsen te realiseren en dat die op eigen terrein niet te realiseren zijn. Pas dan kan de aanvrager op zoek naar alternatieve openbare parkeerruimte. Daarbij mag de alternatieve parkeervoorziening niet in gebruik zijn voor een andere ontwikkeling en gelden de loopafstanden tot de ontwikkeling (§2.5.3). Dit alternatief kan alleen als er voldoende parkeerruimte is. Als grens geldt een bezetting van 85% in 2023.

De aanvrager moet door middel van een parkeeronderzoek aantonen dat binnen de genoemde loopafstanden rondom zijn planontwikkeling voldoende parkeergelegenheid in de openbare ruimte aanwezig is. Dit moet met de omgevingsaanvraag worden meegeleverd. Bijlage 5 toont de eisen voor het parkeeronderzoek. Als blijkt dat de ontwikkeling dan kan plaatsvinden, geldt de afkoopregeling. Wanneer een initiatiefnemer in zijn ontwikkeling speciale maatregelen treft waardoor de automobilititeit vermindert is bijstelling van de parkeernorm mogelijk. Een voorbeeld is de inzet van deelauto's bij woningen en de kosten daarvan voor tenminste de eerste zeven jaar door de initiatiefnemer/ontwikkelaar worden gedragen.

Het College kan in bijzondere gevallen, bijvoorbeeld als de ontwikkeling van grote betekenis is voor de gemeente Cuijk, besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeernormen (bijlage 4). Het is dan mogelijk dat een planontwikkeling gerealiseerd wordt, zonder dat aan de parkeernorm wordt voldaan. Bijvoorbeeld als de planontwikkeling voor de gemeente van een bijzonder gemeentelijk belang is, dat het voldoen aan de parkeernormen niet als doorslaggevend factor wordt beschouwd, dan kan het College (en in bijzondere gevallen door de raad) ontheffing verlenen van de parkeereis. De afdeling Openbare Werken moet betrokken worden in deze gevallen. Een ontwikkeling van bijzonder gemeentelijk belang is een internationale, nationale c.q. regionale ontwikkeling die aanzet geeft voor toekomstige ontwikkelingen of waar een groot economisch belang aan vast hangt.

Afkoopregeling

Bij uitzondering en alleen als de ontwikkeling het gemeentelijk belang dient, kan de initiatiefnemer gebruik maken van de afkoopregeling. Hij/zij betaalt aan de gemeente een bedrag voor de aanleg van plaatsen die niet op eigen terrein zijn te realiseren. Het gaat om concrete locaties van plaatsen. Daarom wordt per ontwikkeling c.q. aanvraag bekeken of dit bedrag naar beneden of naar boven dient te worden bijgesteld. Het tarief, prijspeil 2016, exclusief BTW en jaarlijks te indexeren per parkeerplaats op maaiveld bedraagt:

- Centrum: € 7.920,-
- Schil/overloop: € 6.800,-
- Rest bebouwde kom (de overige kernen): € 6.800,-

De parkeerplaatsen die in het kader van de afkoopregeling worden gerealiseerd zijn altijd openbaar toegankelijk.

Uitgangspunt is dat in één keer een substantieel aantal plaatsen wordt aangelegd. Als binnen 350 meter weer een ontwikkeling plaatsvindt die om parkeerplaatsen in de openbare ruimte vraagt, dan zijn de gerealiseerde plaatsen aan die ontwikkeling toe te rekenen. De gemeente legt de benodigde parkeerplaatsen aan als jaarlijks, monitorend parkeeronderzoek daartoe aanleiding geeft.

Bijlage 1: Belangrijkste parkeernormen: auto

Tabel 1.1: Parkeernormen voor Woningen

Parkeernormen WONEN							
Type WONING	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Koopwoningen							
Vrijstaand		1,8	2,1	2,3	2,4	woning	0,3/woning
Twee-onder-één-kap		1,7	2	2,2	2,2	woning	0,3/woning
Rijtjeshuis (tussen-/hoekwoning)		1,5	1,8	2	2	woning	0,3/woning
Appartement-duur		1,6	1,9	2,1	2,1	woning	0,3/woning
Appartement-middenprijs		1,4	1,7	1,9	1,9	woning	0,3/woning
Appartement-goedkoop		1,3	1,4	1,6	1,6	woning	0,3/woning
Huurwoningen							
Vrije sector		1,5	1,8	2	2	woning	0,3/woning
Sociale huur		1,3	1,4	1,6	1,6	woning	0,3/woning
Appartement-duur		1,4	1,7	1,9	1,9	woning	0,3/woning
Appartement-midden/goedkoop		1,1	1,2	1,4	1,4	woning	0,3/woning
Aanleunwoningen		1,1	1,1	1,2	1,2	woning	0,3/woning
Kamer		0,5	0,6	0,7	0,7	woning	0,2/woning

Toelichting:

De indeling goedkoop, midden en duur voor de huur- en koopprijs is per 2016 als volgt aangehouden.

Type woningen	koopwoning	huurwoning
woning duur	>€ 275	> € 699,48
woning midden	€ 185.000 - € 275.000	Grens huursubsidie - € 699,48
woning goedkoop	tot € 185.000	Tot grens huursubsidie

Het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein is juridisch is niet af te dwingen. Voornamelijk bij woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage niet wordt gebruikt voor het stallen van de

auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij de parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan.

Het opstellen van de parkeernormen is daarom één, maar hoe daar nu mee om gegaan moet worden in het berekenen van de norm is erg belangrijk. In tabel 6.2 is een overzicht van parkeervoorzieningen opgenomen met een indicatieve factor voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij woningen.

parkeervoorziening	Theorie	Berekening	Opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 m diep en 2,5 m breed
lange oprit zonder garage / carport	2	1	oprit min. 10,0 m diep en 2,5 m breed
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 5,0 m diep en 4,5 m breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	garage min. 5,0 m diep en 2,8 m breed
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	garage min. 5,0 m diep en 2,8 m breed
garage met enkele oprit	2	1	oprit min. 5,0 m diep en 2,5 m breed
garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10,0 m diep en 2,5 m breed
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 5,0 m diep en 4,5 m breed

Tabel 1.2: Parkeernormen Winkelen en Boodschappen

Parkeernormen WINKELN EN BOODSCHAPPEN							
Type WINKEL	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Full-service supermarkt (hoog prijsniveau) (uitgebreid assortiment/hoog servicenivo/AH/Jumbo/Plus)		4,1	4,6	5,6	-	ppl/100m ²	93%
Full-service supermarkt (laag prijsniveau) laag servicenivo/≥1.000m ² (Aldi)		3,6	5,3	6,2	-	ppl/100m ²	93%
Discount supermarkt (laag prijsniveau/-beperkt assortiment) (Emté)		3,7	5,6	7,5	-	ppl/100m ²	96%
Buurtsupermarkt (≤600m ²) (dorp-/wijkcentrum)		2,3	3,2	4,1	-	ppl/100m ²	89%
Grote supermarkt (>2500m ²)		6,6	7,6	8,6	-	ppl/100m ²	84%
Hoofdwinkelcentrum (Maasburg e.o.)		3,6	-	-	-	ppl/100m ²	82%
Buurt-/dorpscentrum		-	3,3	4	-	ppl/100m ²	72%
Weekmarkt (1 kraam = 6m ¹ + 1 ppl per standhouder)		0,2	0,2	0,2	-	1 m ¹ kraam	85%
Kringloopwinkel		-	1,2	1,9	2,2	ppl/100m ²	89%
Bruin-/witgeodwinkel		4,1	6,2	8,2	9,2	ppl/100m ²	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel		1,2	1,7	1,9	1,9	ppl/100m ²	91%
Bouwmarkt		-	1,8	2,4	2,4	ppl/100m ²	87%
Tuincentrum (≥1.000m ² buiten-/rand stedelijk gebied met aanverwante artikelen (dieren, kerst, etc))		-	2,3	2,6	2,8	ppl/100m ²	89%
Groencentrum (kleine tuincentra bij hoveniersbedrijf, kwekerij, o.d., beperkt extra artikelen (gereedschap))		-	2,3	2,6	2,8	ppl/100m ²	89%
Groothandel levensmiddelen (op bedrijventerrein)		-	7,1	7,1	-	ppl/100m ²	80%
Outletcentrum		-	9,5	10,4	10,4	ppl/100m ²	94%

Tabel 1.3: Parkeernormen Werkgelegenheid

Parkeernormen WERKEN							
Type WERKGELEGENHEID	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Kantoor zonder baliefunctie (zonder afspraak niet binnenlopen)		1,8	2,3	2,5	2,5	ppl/100 m ²	5%
Commerciële diensten (kantoor met balie): zakelijk/privébezoek, makelaar, gemeentehuis, uitzendbureau, etc.		2,4	2,9	3,5	3,5	ppl/100 m ²	5%
Arbeidsintensief (weinig bezoekers) (industrie, laboratorium, transportbedrijf)		1,6	2	2,4	2,4	ppl/100 m ²	5%
Arbeidsintensief (weinig bezoekers) (loods, opslag, transportbedrijf)		0,7	0,9	1,1	1,1	ppl/100 m ²	5%
Bedrijfsverzamelgebouw		1,4	1,8	2	2	ppl/100 m ²	5%

Tabel 1.4: Parkeernormen Onderwijs

Parkeernormen ONDERWIJSINSTELLINGEN							
Type onderwijsinstelling	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Basisonderwijs		0,8	0,8	0,8	0,8	per lokaal	0%
Middelbaar onderwijs		3,7	4,6	4,9	4,9	per 100 leerlingen	11%
ROC		4,8	5,4	5,9	5,9	per 100 leerlingen	7%
Kinderdagverblijf		1	1,2	1,4	1,5	per 100m ² BVO	0%
Avondonderwijs		4,6	5,7	6,8	10,5	per 10 studenten	95%

Tabel 1.5: Parkeernormen Zorginstellingen

Parkeernormen VOORZIENINGEN GEZONDHEIDSZORG							
Type ZORGVOORZIENING	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Huisartsenpost		2,2	2,7	3,2	3,2	1 behandelkamer	57%
Apotheek		2,3	2,8	3,3	nvt	Apotheek	45%
Fysiotherapie		1,3	1,6	1,9	1,9	1 behandelkamer	57%
Consultatiebureau (kinderen)		1,4	1,7	2	2,1	1 behandelkamer	50%
Consultatiebureau (ouderen)		1,3	1,6	2	2,2	1 behandelkamer	38%
Tandartsenpraktijk		1,6	2,1	2,5	2,6	1 behandelkamer	47%
Gezondheidscentrum		1,6	2	2,4	2,4	1 behandelkamer	55%
Verpleeg-/verzorgingstehuis		0,6	0,6	0,6	nvt	wooneenheid	60%

Tabel 1.6: Parkeernormen Horeca

Parkeernormen HORECA							
Type HORECA	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Hotel 3*		2,2	3,4	5,2	6,8	per 10 kamers	77%
Hotel 4*		3,5	5,3	7,5	9	per 10 kamers	73%
Café / bar / cafetaria		6	6	7	nvt	100 m ² BVO	90%
Restaurant		11	11	15	nvt	100 m ² BVO	80%
Fastfoodrestaurant #							
# Toelichting							
Van deze functie zijn geen kencijfers bekend. Er is een globale kencijfers verkeersgeneratie bekend.							
Voor deze functie geldt het kencijfer "Restaurant" met norm tussen 11 en 15 plaatsen/100 m ² BVO							

Tabel 1.7: Parkeernormen Sport, cultuur en ontspanning

Parkeernormen SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING							
Type VOORZIENING	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Bibliotheek		0,4	0,7	1,1	1,3	100 m ² BVO	97%
Museum		0,6	0,8	1,1		100 m ² BVO	95%
Bioscoop		3,2	8	11,2	13,7	100 m ² BVO	94%
Schouwburg		7,4	8	9,8	12	100 m ² BVO	87%
Sportschool		1,4	3,4	4,8	6,5	100 m ² BVO	87%
Fitnesscentrum		1,7	4,5	6,3	7,4	100 m ² BVO	90%
Sporthof		1,5	2,1	2,8	3,4	100 m ² BVO	96%
Sportzaal		1,1	1,9	2,8	3,5	100 m ² BVO	94%
Zwembad overdekt		nvt	10,7	11,5	13,3	m ² bad	
Zwembad openlucht		nvt	10,1	11,9	15,8	m ² bad	
Sportveld		20	20	20	20	hectare terrein	

Bijlage 2: Aanwezigheidscijfers

Moment van de dag	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/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%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/etc.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch (arts/therapeut/consultatiebureau)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingstehuis/-flat/aanleunwoning	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten incl bezoek	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%

Bijlage 3: Belangrijkste parkeernormen fiets

Tabel 3.1: P arkeernormen Werkgelegenheid

Kantoor	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid
Kantoor (personeel)	1,7	1,7	1,2	0,7	100 m ² BVO
Kantoor met balie	6	5	4	3	Balie

Tabel 3.2: P arkeernormen Scholen

Scholen	Aantal leerlingen	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid
Basisschool (leerlingen)	<250	4,3	4,3	4,3	4,3	per 10 ll.
	250 - 500	5	5	5	5	per 10 ll.
	>500	6,2	6,2	6,2	6,2	per 10 ll.
Basisschool (medewerkers)		0,4	0,4	0,4	0,4	per 10 ll.
Middelbare school (leerlingen)		14	14	14	14	100 m ² BVO
Middelbare school (medewerkers)		0,6	0,5	0,4	nvt	100 m ² BVO
ROC (leerlingen)		12	12	12	12	100 m ² BVO
ROC (medewerkers)		0,9	0,9	0,9	0,9	100 m ² BVO

Tabel 3.3: Parkeernormen Winkels en Boodschappen

Winkelen en boodschappen	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid
Winkelcentrum	2,7	2,7	2,7	nvt	100 m ² BVO
Supermarkt	2,9	2,9	2,9	nvt	100 m ² BVO
Bouwmarkt	0,25	0,25	0,25	nvt	100 m ² BVO
Tuincentrum	0,4	0,4	0,4	0,1	100 m ² BVO

Tabel 3.4: P arkeernormen Horeca

Horeca	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid
Fastfood-restaurant	29	29	10	5	
Eenvoudig restaurant	18	18	18	15	100 m ² BVO
Luxe restaurant	4	4	4	4	100 m ² BVO

Tabel 3.5: Par keernormen Gezondheidszorg en Maatschappelijke voorzieningen

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid
Apotheek (bezoekers)	7	7	7	7	Locatie
Apotheek (medewerkers)	4	4	4	4	Locatie
Begraafplaats/crematorium	5	5	5	5	Gelijktijdige plechtigheid
Gezondheidscentrum (bezoekers)	1,3	1,3	1,3	1,3	100 m ² BVO
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,4	0,4	0,4	0,4	100 m ² BVO
Kerk/moskee	40	40	40	40	100 zitplaatsen
Ziekenhuis (bezoekers)	0,5	0,5	0,5	0,5	100 m ² BVO
Ziekenhuis (medewerkers)	0,4	0,4	0,2	nvt	100 m ² BVO

Tabel 3.6: Parkeernormen Sport, Cultuur en Ontspanning

Sport, cultuur en ontspanning	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid
Bibliotheek	3	3	3	3	100 m ² BVO
Bioscoop	7,8	4,3	1,4	nvt	100 m ² BVO
Fitness	5	3,7	2	nvt	100 m ² BVO
Museum	0,9	0,9	0,9	0,9	100 m ² BVO
Sporthof	2,5	2,5	2,5	2,5	100 m ² BVO
Sportveld	61	61	61	61	ha netto terrein
Sportzaal	4	4	4	4	100 m ² BVO
Evenement (bv 4-daagse, carnaval, 11-kroegentocht)	32	32	32	32	100 bezoekers
Theater	24	21	18	nvt	100 zitplaatsen
Zwembad (overdekt)	20	20	20	20	100 m ² Bassin
Zwembad (openlucht)	28	28	28	28	100 m ² Bassin

Tabel 3.7: Parkeernormen Openbaar Vervoer

Openbaar vervoer	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid
Busstation	42	42	nvt	nvt	halterende buslijn
Bushalte	Aantal fietsen t/m 11:00 uur				halte
Carpoolplaats	nvt	0,8	0,8	0,8	autopl

Tabel 3.8: Parkeernormen Woning

Woning	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid
Rijtjeshuis/vrijstaand	1	1	1	1	kamer
Appartement (met berging)	0,75	0,75	0,75	0,75	kamer
Appartement (zonder berging)	0,25	0,25	0,25	0,25	kamer
Studentenhuis	1	1	1	nvt	kamer

Bijlage 4: Bijzonder gemeentelijk belang

Als er sprake is van een bijzonder gemeentelijk belang, dan kan het college besluiten af te zien van de plicht tot het realiseren van parkeervoorzieningen op eigen terrein of binnen de planontwikkeling. Het gaat hierbij in hoofdzaak om vooral de volgende situaties:

- a. **Stedenbouwkundig ongewenst** : door de aanleg van benodigde parkeerplaatsen wordt de stedenbouwkundige structuur aangetast en is de ruimtelijke kwaliteit in het geding. Bijvoorbeeld: bij omzetten van een bestaande woning naar een bioscoop is het ongewenst dat het hele resterende erf wordt verhard/gebruikt voor parkeren.
- b. **De parkeernormen leiden nooit tot problemen op het eigen terrein.** De eis om het parkeren op eigen terrein op te lossen, leidt er vaak toe dat de volledige beschikbare grond rondom het gebouw ingezet wordt voor parkeren. Dat kan leiden tot ruimtelijk ongewenste situaties en aantasting van de woonkwaliteit. Bij de beoordeling van het bouwplan dient niet alleen voldaan te worden aan de parkeernorm, maar dient ook een afweging in ruimtelijke aanvaardbaarheid gemaakt te worden. De afdeling Openbare Werken onderbouwt de afweging van de ruimtelijke aanvaardbaarheid. Verder mag het ontwikkelplan niet zodanig overvragen dat het parkeren niet op eigen terrein is op te lossen. Het plan is dan te groot. Dit is niet ruimtelijk aanvaardbaar.
- c. **Wonen boven winkels, kantoren, horeca, detailhandel en commerciële functies:** Als er een uitbreiding is van het aantal m² bvo, dan gelden de parkeernormen.
- d. **Tijdelijk Ander Gebruik:** het wordt toegestaan dat er tijdelijk een andere functie in een pand of op braakliggende percelen wordt gevestigd (parkeren op de Zandberg/Oude Werf of tijdelijke huisvesting in Victor Hugo). Als de nieuwe parkeereis meer dan bijvoorbeeld 10 plaatsen afwijkt van de oude parkeereis, dan moet er worden bekeken of het mogelijk is om het initiatief door te laten gaan. De aanvrager moet dan een parkeeronderzoek verrichten naar een oplossing c.q. alternatief. Het tijdelijk ander gebruik kan alleen gedurende de periode dat het is toegestaan. Wordt de functie permanent, dan moet het bestemmingsplan gewijzigd worden en moet het initiatief voldoen aan de actuele parkeernorm
- e. Bij alle functies moet rekening worden gehouden met minder validen. Hiervoor gelden CROW-richtlijnen en het Handboek Toegankelijkheid.

Bijlage 5: Eisen aan het parkeeronderzoek

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning kan ontheffing worden verleend op basis van parkeren op de openbare weg. De aanvrager dient voldoende onderzoek te doen voordat ontheffing kan worden verleend. De gemeente Cuijk stelt de volgende eisen bij een parkeeronderzoek:

1. Het centrumgebied en de schil/overloopgebied dienen expliciet te worden meegerekend in het onderzoek, omdat in die gebieden de parkeerbehoefte groot is.
2. Het onderzoeksgebied wordt vooraf met de afdeling Openbare Werken vastgesteld. Het onderzoek wordt door een onafhankelijk adviesbureau dat aantoonbaar gespecialiseerd is in de werkvelden Verkeer en Parkeren uitgevoerd. De afdeling Openbare Werken accordeert vooraf.
3. Afhankelijk van de functies worden tellingen uitgevoerd (parkeerbezetting c.q. parkeerduur) op een ochtend-, middag-, avond- c.q. nachtperiode. De afdeling Openbare Werken stelt de exacte tijdstippen en perioden vast.
4. Uitkomsten van het parkeeronderzoek moeten in een onderzoeksrapport gepresenteerd worden. In relatie tot de vergunningaanvraag stelt de gemeente Cuijk de volgende minimale eisen aan dergelijke rapporten:
 1. Inleiding met vraag-, probleem- en doelstelling.
 2. Situatie plangebied (locatie, ontwikkel-/bouwplan in relatie tot parkeereis, parkeermogelijkheden op eigen terrein en noodzakelijk aantal parkeerplaatsen in openbaar gebied).
 3. Werkwijze en resultaten van het parkeeronderzoek (onderzoeksgebied, sectie-indeling, weersomstandigheid, tijdstip onderzoek, weergaven in tabellen en grafieken, weergave per secties van de parkeerbehoefte (absoluut en %), parkeerduur en parkeernood (85%-100% en >100%).
 4. Conclusie, synthese en aanbevelingen.

