

Beleidsregels parkeernormen 2024

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Maasdriel is verantwoordelijk voor het bereikbaar en leefbaar houden van alle kernen voor inwoners, ondernemers en bezoekers. Goede parkeergelegenheden dragen bij aan de leefbaarheid en de kwaliteit van leven van onze inwoners en ondernemers. Om te zorgen voor een goede balans tussen parkeren en ruimtelijke kwaliteit heeft de gemeente Maasdriel parkeerbeleid vastgesteld.

De gemeente Maasdriel staat tot en met 2035 voor de opgave om circa 2400 woningen te bouwen. Er is een grote behoefte aan sociale woningbouw en levensloopbestendige woningen. De bestaande parkeernormen, vastgelegd in de "Nota Parkeernormen 2020 Gemeente Maasdriel", sluiten niet aan bij deze opgave en dienden geactualiseerd te worden. In dit document 'Beleidsregels parkeernormen Maasdriel 2024' zijn de geactualiseerde parkeernormen opgenomen. Dit document vervangt daarmee de 'Nota Parkeernormen 2020 Gemeente Maasdriel'.

1.2 Doel

Parkeernormen hebben als doel om bij ruimtelijke ontwikkelingen de leefbaarheid te borgen en te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid. Hiermee zorgen we ervoor dat de ontwikkeling toegankelijk is en ook in de toekomst bereikbaar blijft, zonder dat de extra mobiliteitsbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving. De parkeer-normen moeten daarom éénduidig, transparant, toetsbaar en toekomstbestendig zijn.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de beleidskaders beschreven die relevant zijn voor parkeren. Vanuit de gemeentelijke visie op parkeren, waarvan de toelichting in hoofdstuk 3 staat, worden in hoofdstuk 4 de parkeernormen voor gemotoriseerd verkeer toegelicht. Hoofdstuk 5 tot en met 7 geven praktische info over zaken als afmetingen en de werkwijze bij het opstellen van een parkeerbalans. Parkeernormen voor de fiets zijn terug te vinden in hoofdstuk 8. In hoofdstuk 9 worden de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en de mogelijke gevolgen behandeld. Hoofdstuk 10 bevat de afwijkende parkeernorm die geldt voor de centrumgebieden in Ammerzoden, Hedel en Kerkdriel.

2. Beleidskaders

2.1 Juridisch kader

De Beleidsregels parkeernormen Maasdriel 2024 zijn van toepassing op alle ruimtelijke ontwikkelingen zoals aanpassingen in de bestaande voorraad, nieuwbouw, de beoordeling van een vooroverleg of een aanvraag van een omgevingsvergunning.

Parapluplan bestemmingsplan

Op 11 mei 2023 heeft de gemeenteraad van Maasdriel een herziening op het 'Paraplubestemmingsplan Parkeren 2018' vastgesteld. Met dit besluit is het gemeentelijke parkeerbeleid in regels verankerd in de geldende bestemmingsplannen (vanaf 2024 automatisch onderdeel van het omgevingsplan Maasdriel). In het Parapluplan zit een regel over parkeren met een dynamische verwijzing naar beleidsregels. Dat betekent dat indien beleidsregels wijzigen er getoetst wordt aan de gewijzigde beleidsregels en eventuele bijlagen. Op deze wijze blijven de parkeernormen waaraan getoetst wordt actueel. Deze dynamische verwijzing zal ook blijven gelden bij volgende wijzigingen van het omgevingsplan Maasdriel. De parkeernormen die gehanteerd worden liggen vast in deze beleidsregels.

Vaststelling en inwerkingtreding

De beleidsregels zijn vastgesteld in de collegevergadering van 5 november 2024 en treden één dag na publicatie in het Gemeentebblad in werking.

Overgangsbepaling

Een aanvraag voor een omgevingsvergunning die is ingediend vóór de inwerkingtreding van dit besluit, wordt afgedaan op grond van de Nota Parkeernormen 2020 gemeente Maasdriel, tenzij toepassing van de beleidsregels 'Beleidsregels parkeernormen 2024 Maasdriel' tot een lagere parkeernorm leiden, in welk geval de normen uit deze beleidsregels op de aanvraag van toepassing zijn.

2.2 Gemeentelijk verkeerbeleid

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Gemeen- te Maasdriel 2019 (GVVP), onderdeel van de Omgevingsvisie. In het GVVP zijn ten aanzien van parkeren de volgende opgaven en basisprincipes opgesteld:

- Realiseren van voldoende parkeergelegenheid op basis van actuele publicaties aangaande parkeerkencijfers van het CROW, zonder dat de leefbaarheid onder druk wordt gezet.
- Aandacht voor voldoende (overkapte) fietsenstallingen in de centrumgebieden, ingepast op een ruimtelijk kwalitatief aanvaardbare wijze.

Algemene Plaatselijke Verordening

In de Algemene Plaatselijke Verordening zijn regels opgenomen ten aanzien van parkeerexcessen, waardoor handhaving mogelijk is ten aanzien van situaties zoals defecte voertuigen, campers, voertuigwrakken en dergelijke.

3. Parkeervisie

Het doel van de parkeernormen is het vast- leggen van toetsbare en toekomstbestendige parkeernormen bij (ruimtelijke) ontwikkelingen. Hierbij wordt de balans gezocht tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren enerzijds en de kwaliteit van de ontwikkeling anderzijds.

De volgende uitgangspunten vormen de basis voor de parkeervisie:

- Een (ruimtelijke) ontwikkeling mag geen parkeerproblemen in de (bredere) omgeving veroorzaken.
- Het uitgangspunt bij woningen is dat bij woning typologieën die dit toelaten, parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein plaats- vindt. Parkeerruimte voor bezoekers bij grote woningbouwplannen kan mogelijk in de openbare ruimte worden gerealiseerd.
- Het uitgangspunt bij bedrijven is dat vracht- wagen parkeren, parkeren voor bezoekers en werknemers, laden en lossen en manoeuvreren plaatsvindt op eigen terrein. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en voorkomt overlast in de openbare ruimte.
- Een initiatiefnemer moet zorgen voor vol- doende parkeergelegenheid, uitgangspunt hierbij is dat zo min mogelijk parkeergelegenheid in de openbare ruimte gerealiseerd wordt. De verantwoordelijkheid om aan te tonen dat het parkeren goed wordt opgelost, ligt bij de initiatiefnemer. De initiatiefnemer zal enerzijds moeten aantonen dat wordt voldaan aan de parkeervraag. Anderzijds moet de initiatiefnemer zorgdragen dat de parkeeroplossing niet ten koste gaat van ruimtelijke kwaliteit. Ook de initiatiefnemer heeft belang bij het realiseren van zowel kwantitatief als kwalitatief goede parkeeroplossingen.
- Diverse ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit hebben vooralsnog geen invloed op de parkeervraag binnen de gemeente Maasdriel. Een korte toelichting hierop is te vinden in hoofdstuk 9.
- Voor de centrumgebieden in Ammerzoden, Hedel en Kerkdriel wordt ruimte geboden voor kleine ontwikkelingen van horeca en winkels. Dit betreft een beperkte vrijstelling voor enkele functies binnen het centrum- gebied. Een korte toelichting hierop is te vinden in hoofdstuk 10.

4. Parkeernormen

4.1 CROW als basis

Basis voor de parkeernormering is de meest recente publicatie van het CROW 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' (publicatie 744, juli 2024). In deze publicatie zijn in de bijlage parkeercijfers opgenomen voor wonen, werken, winkelen, sport, cultuur en ontspanning, horeca en recreatie, gezondheidszorg, sociale voorzieningen, en onderwijs. Deze CROW-richtlijn wordt landelijk gezien breed gedragen door gemeenten en projectontwikkelaars. Ook in de rechtspraak wordt deze publicatie vaak gebruikt.

4.2 Situatie in Maasdriel

Een belangrijk gegeven om de parkeersituatie te beoordelen, is het autobezit. Als het autobezit hoog is, heeft dit direct gevolgen voor de parkeerdruk. Op basis van CBS en RDW gegevens uit 2023 is in de gemeente Maasdriel het autobezit 40% hoger dan het landelijk gemiddelde. In Maasdriel zijn 1,77 voertuigen per huishouden aanwezig, terwijl voor Nederland dit gemiddeld 1,27 is. Dit betreft auto's en bedrijfsauto's die daadwerkelijk in bezit zijn. Lease-auto's en private-lease zijn hierin niet opgenomen. Door dit hoge autobezit wordt in Maasdriel de bovenwaarde van de CROW-parkeernorm bandbreedtes gehanteerd.

Het gebruik van het openbaar vervoer is in Gelderland lager dan het landelijk gemiddelde. In Gelderland worden dagelijks 0,09 verplaatsingen per persoon met het openbaar vervoer gemaakt (trein, bus, tram of metro), terwijl voor Nederland dit gemiddeld 0,13 is. Binnen Gemeente Maasdriel zijn er zeer beperkte mogelijkheden voor openbaar vervoer.

4.3 Indelingen CROW

Het CROW hanteert indelingen en bandbreedtes om de parkeernormen te ordenen. Onderstaand worden deze indelingen uitgelegd en wordt aangegeven op welke wijze deze indeling wordt toegepast voor de gemeente Maasdriel. Gelet op het bovenstaande wil de gemeente Maasdriel reële parkeernormen hanteren die aansluiten bij de situatie in Maasdriel. Daarom wordt aangesloten bij de hoogste norm binnen de CROW-bandbreedte om tot een balans te komen tussen het hoge autobezit binnen de gemeente en de parkeervraag. Hieronder volgt hierop een toelichting.

Stedelijkheidsgraad

Binnen de CROW-kencijfers wordt op basis van de stedelijkheidsgraad onderscheid gemaakt in de hoogte van de parkeernormen. Dat wordt gedaan, omdat er verschil bestaat tussen een stad zoals Den Haag en bijvoorbeeld een plattelandsgemeente als Maasdriel. De adressendichtheid van Maasdriel bedraagt circa 485 adressen per km². Hiermee valt de gemeente Maasdriel in de categorie 'niet stedelijk'.

Stedelijke zone

Voor het bepalen van de parkeervraag is ook de ligging van de locatie van belang. Het CROW maakt onderscheid in: centrum, schil rondom het centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Gelet op het hoge autobezit en beperkte openbaar vervoer is de gehele gemeente Maasdriel gecategoriseerd als 'rest bebouwde kom'.

Bezoekersdeel

Een parkeernorm is opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. Afhankelijk van de functie moet het parkeren voor bezoekers worden opgelost op eigen terrein of (deels) in de (over te dragen) openbare ruimte. De toegankelijkheid van bezoekers parkeren moet binnen een initiatief/project worden gegarandeerd ongeacht of dit op eigen terrein is of in de (over te dragen) openbare ruimte.

Woningen

Het CROW deelt de parkeernormen voor woningen in op basis van prijsklasse, type en huur of koopwoningen. Het aantal woningtypes dat het CROW aanhoudt, is te hoog voor een gemeente zoals Maasdriel. Binnen Maasdriel wordt uitgegaan van een ontwikkeling met verschillende woningtypes voor meerdere doelgroepen. In Maasdriel worden zes categorieën gebruikt t.b.v. de parkeernormering van woningen; sociale huur appartement, sociale huur eengezinswoning, sociale koop appartement, sociale koop eengezinswoning, betaalbare koop en midden- huur en twee-onder-een-kap, vrijstaand en dure huur. Voor aanleunwoningen en kamerverhuur (bijvoorbeeld huisvesting van arbeidsmigranten) of functies als werken en winkelen gelden aparte normen. Zie bijlage A voor de parkeernormen in de Gemeente Maasdriel. Bij het bepalen van de parkeernorm wordt altijd naar boven afgerond op hele parkeervakken.

Tot slot kan het in de praktijk zo zijn dat bij kleine woningbouwplannen of splitsingen (<3 woningen) het realiseren van parkeerplaatsen aan de weg niet mogelijk is of verkeerstechnisch tot onwenselijke situaties leidt. Voor deze situaties gold in de nota parkeernormen 2020 dat per woning minimaal drie parkeerplaatsen gerealiseerd moesten worden op eigen terrein. De facto betekende dit dat de parkeereis per woning naar boven werd afgerond in plaats van dat de afronding aan het eind van de som werd gemaakt. In het alternatieve voorstel wordt deze afronding per woning losgelaten en wordt ook voor kleine woningbouwontwikkelingen dezelfde manier van afronding aangehouden als voor alle overige ontwikkelingen. Het uitgangspunt bij woningen blijft wel dat bij woningtypologieën die dit toelaten, parkeren zo veel mogelijk op eigen terrein plaatsvindt, zoals aangegeven in hoofdstuk 3.

Parkeercijfers overige functies

Naast het parkeren bij woningen geeft het CROW ook parkeercijfers voor diverse andere functies. De gemeente Maasdriel neemt deze cijfers over. Hierbij wordt, net zoals bij de woningen, gekeken naar de categorie 'niet stedelijk', ligging 'rest bebouwde kom' en hanteert de gemeente de hoogste norm van de CROW band- breedtes. Een overzicht van veel voorkomende functies met bijbehorend parkeercijfer is opgenomen in Bijlage A.

Daarnaast heeft de gemeente een norm gedefinieerd voor het halen en brengen bij de diverse onderwijscategorieën. Bij het halen en brengen is sprake van een bandbreedte. In de planvormingsfase moet gekeken worden naar zaken zoals de ligging van de school binnen de kern, en of de school een regio-functie heeft (door grondslag of onderwijsvorm).

5. Realiseren parkeervoorzieningen

Parkeren bij woningen binnen de bebouwde kom

Parkeerplaatsen worden in principe op eigen terrein gerealiseerd. Het aandeel voor bezoekers bij grotere woningbouwplannen, 0.2 parkeerplaats per woning, kan in de openbare ruimte gerealiseerd worden afhankelijk van de situatie. Daarnaast worden parkeerplekken bij woningen op eigen terrein in de

praktijk niet altijd gebruikt om te parkeren (bijvoorbeeld een garage die gebruikt wordt als berging). Daarom stelt het CROW dat parkeerruimte op eigen terrein niet volledig meegerekend mag worden in een parkeerbalans. Hiervoor gelden de onderstaande berekeningsaantallen:

Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen	Theoretisch aantal	Berekenings aantal
Oprit zonder garage (min. 5,0 meter diep)	1	0,8
Lange oprit zonder garage of carport (min. 10 meter diep)	2	1,0
Dubbele oprit zonder garage (min. 4,5 meter breed)	2	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4
Garage zonder oprit (niet bij woning)	1	0,5
Garage met oprit (min. 5,5 meter diep)	1	1,0
Garage met lange oprit (min. 10,0 meter)	2	1,3
Garage met dubbele oprit (min. 4,5 meter breed)	3	1,8

Tabel 5.1 Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeren bij woningen buiten de bebouwde kom

In het buitengebied is veelal geen ruimte aanwezig om parkeervoorzieningen in de openbare ruimte te realiseren. Voor deze situaties geldt (voor woningen met parkeernorm van 2,2 of hoger) dat per woning minimaal drie parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden op eigen terrein. Twee van deze drie parkeerplaatsen moeten zonder belemmeringen, vrij bereikbaar zijn vanaf de openbare weg.

Parkeren t.b.v. arbeidsmigranten

Voor het parkeren bij woonruimte van arbeidsmigranten verwijzen wij naar het actuele beleidsstuk 'Huisvesting arbeidsmigranten 2019'. Voor arbeidsmigranten geldt de parkeernorm van 0,8 parkeervak per persoon op eigen terrein, zoals ook weergegeven in Bijlage A.

6. Afmetingen parkeervoorzieningen

Afmetingen parkeervoorzieningen openbare ruimte

Bij het realiseren van nieuwe parkeervoorzieningen in de openbare ruimte gelden onderstaande afmetingen.

Type parkeervak	Afmetingen in meters	Minimale rij- baanbreedte in meters
Haaksparkeren ^{1 2}	2,5 x 5	6
Langsparkeren (30km/u)	6 x 2,0	n.v.t.
Langsparkeren (50km/u)	6 x 2,3	n.v.t.
Gestoken parkeren	Conform actuele verzie ASVV	

Tabel 6.1 Afmetingen parkeervakken

Parkeren bij woningen buiten de bebouwde kom

In het buitengebied is veelal geen ruimte aanwezig om parkeervoorzieningen in de openbare ruimte te realiseren. Voor deze situaties geldt (voor woningen met parkeernorm van 2,2 of hoger) dat per woning minimaal drie parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden op eigen terrein. Twee van deze drie parkeerplaatsen moeten zonder belemmeringen, vrij bereikbaar zijn vanaf de openbare weg.

1) Vakken naast een verhoging worden met een breedte van minimaal 2.8m uitgevoerd.

2) Bij een smallere rijbaan is het toepassen van een rabatstrook tussen rijbaan en parkeervakken verplicht.

Parkeren t.b.v. arbeidsmigranten

Voor het parkeren bij woonruimte van arbeidsmigranten verwijzen wij naar het actuele beleidsstuk 'Huisvesting arbeidsmigranten 2019'. Voor arbeidsmigranten geldt de parkeernorm van 0,8 parkeervak per persoon op eigen terrein, zoals ook weergegeven in Bijlage A.

Parkeren bij bedrijven

Voor bedrijven geldt dat de gehele parkeervraag (personeel en eventuele bezoekers) op eigen terrein opgelost moet worden.

7. Werkwijze parkeerbalans

Voor het toepassen van de parkeernormen voor gemotoriseerd verkeer worden door de aanvrager achtereenvolgens de volgende stappen doorlopen:

- Berekenen parkeervraag.
- Bepalen parkeeraanbod.
- Bepalen parkeeropgaaft (vergelijking vraag en aanbod).
- Leveren gegevens aan gemeente.

In bijlage C is een fictief rekenvoorbeeld opgenomen als voorbeeld.

7.1 Stap 1: berekenen parkeervraag (behoefte binnen plangebied)

De parkeervraag wordt berekend aan de hand van de norm (oppervlakte/aantallen) die hoort bij de functie/functies die gerealiseerd gaat/ gaan worden (zie bijlage A). Na optellen van de parkeervragen passend bij de geplande functies wordt het totale uiteindelijke getal naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen. Als binnen een ontwikkeling bebouwing gehandhaafd blijft waarvan het gebruik niet wijzigt (oppervlakte of aantal woningen), dan hoeft deze bestaande situatie niet meegenomen te worden bij de berekening. Als bestaande parkeerplekken komen te vervallen, maar toebehoren aan een te behouden bestaande situatie (al of niet binnen het plangebied), dan moeten deze plekken voor 100% op een functionele plaats gecompenseerd worden.

Dubbelgebruik

In voorkomende gevallen van dubbelgebruik kunnen verschillende functies gebruikmaken van dezelfde parkeervoorzieningen. Het is dan mogelijk om rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld als overtuigend blijkt dat er overdag andere gebruikers zijn dan in de avonduren. Voorwaarde is dat de parkeerplaatsen die voor dubbelgebruik in aanmerking komen voor alle gebruikers toegankelijk zijn en blijven. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van aanwezigheidspercentages. Een overzicht van de aanwezigheidspercentages die de gemeente hanteert, zijn terug te vinden in bijlage B.

Planologische relevantie (bestaande situatie versus nieuwe situatie)

Bij aanpassingen van bestaande functies is het van belang dat er gekeken wordt naar de parkeervraag in die situatie. In het bestemmingsplan is de planologische ruimte vastgelegd voor gebruik en bouwen. Indien er bij een nieuwe ontwikkeling sprake is van het verwijderen en/ of veranderen van bestaande functie(s) mag, bij het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de nieuwe ontwikkeling, worden onderzocht welke parkeerclaim (behoefte) de bestaande (te slopen) én planologisch toegestane situatie heeft. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik. Deze aanwezigheidspercentages zijn terug te vinden in Bijlage B. Daarna wordt nagegaan welke parkeervraag de nieuwe situatie met zich meebrengt op basis van de actuele parkeernormen. De oude situatie wordt in mindering gebracht van de nieuwe situatie en het restant is het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden.

7.2 Stap 2: bepalen parkeeraanbod (capaciteit binnen plangebied)

Tellen aantal plekken binnen initiatief/project

Voor het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit wordt gekeken naar het aantal parkeerplaatsen dat feitelijk wordt gerealiseerd/ beschikbaar is binnen het plangebied van een ontwikkeling. Daarbij dient onderscheid te worden gemaakt tussen parkeerplaatsen op eigen terrein (privé) en openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Meer openbare parkeerplaatsen geeft meer flexibiliteit en mogelijkheden voor eventueel gecombineerd gebruik.

Bij het bepalen van het parkeeraanbod wordt rekening gehouden met maatvoering, beschikbaarheid en loopafstand, en geldt een uitzondering zoals besproken in 4.3:

Maatvoering

Zie hoofdstuk 6.

Beschikbaarheid

Parkeerplaatsen die niet 24 uur per dag vrij toegankelijk of beschikbaar zijn, worden niet meegenomen in het parkeeraanbod. Het gaat hierbij om:

- parkeerplaatsen voor het (tijdelijk) opladen van elektrische voertuigen.
- parkeerplaatsen voor laden/lossen.
- parkeerplaatsen die niet onderdeel zijn van de openbare weg.

Gehandicaptenparkeerplaatsen vallen hier niet onder.

Acceptabele loopafstanden

Voor goed gebruik van de parkeerplaatsen moeten deze binnen acceptabele loopafstand liggen van de functie. Hiervoor gelden waarden zoals weergegeven in onderstaand overzicht. Het gaat hierbij om de werkelijk af te leggen afstand (en niet hemelsbreed).

Functie	Maximaal acceptabele loopafstand in meters
Wonen	100
Wonen (bezoekers)	100-250
Winkelen	200
Werken	200
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100

Tabel 7.1 Acceptabele loopafstanden

7.3 Stap 3: is de parkeervraag (behoefte) en het parkeeraanbod (capaciteit) in balans?

Door de berekende parkeervraag te vergelijken met het in het initiatief/project opgenomen parkeeraanbod wordt duidelijk of en hoe wordt voldaan aan de parkeervraag. Er is sprake van een goede parkeeroplossing als de parkeervraag op het drukste moment gelijk is aan het parkeeraanbod. Een klein overschot in parkeeraanbod ten opzichte van de berekende parkeervraag is, als dat niet ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit, geen bezwaar. Minder parkeerplaatsen realiseren dan het aantal berekende parkeerplaatsen is niet toegestaan en vraagt om een bijstelling van de ontwikkeling.

7.4 Stap 4: opleveren gegevens door initiatief- nemer

De gemeente Maasdriel zal bij het beoordelen van de parkeerbalans toetsen aan het beleid en de parkeernormen uit de Beleidsregels parkeernormen Maasdriel 2024. De initiatiefnemer dient hiervoor alle relevante documenten (berekeningen, tekeningen, schetsen, etc.) aan te leveren. Het verzoek wordt niet in behandeling genomen als de documentatie niet compleet is.

8. Parkeernormen fiets

8.1 Inrichting openbare ruimte

De gemeente zelf dient te zorgen voor voldoende fietsparkeergelegenheid in de openbare ruimte. Bij herinrichtingsprojecten moet worden nagegaan of de bestaande fietsparkeergelegenheid nog voldoet qua capaciteit en locatie. CROW-publicatie 381 geldt hierbij als richtlijn. Op deze manier wil de gemeente Maasdriel het fietsgebruik in en om de gemeente stimuleren

8.2 Overige functies

Voor alle overige functies wordt de CROW- publicatie 381 als norm gebruikt. Op deze wijze wordt fietsgebruik verder gestimuleerd. Maatwerk wordt alleen overwogen als een initiatiefnemer overtuigend en objectief motiveert dat de norm in praktijk niet aansluit bij het feitelijke functioneren of de activiteiten van een inrichting en niet met bijvoorbeeld de reisafstand van medewerkers.

8.3 Wonen

Per woning (huur, koop, grondgebonden of gestapeld) moeten ten minste twee fietsen op eigen terrein geparkeerd kunnen worden in de achtertuin of op een passende plek in de particuliere buitenruimte. Al of niet overkapt of in de vorm van een gebouwde berging (zie tevens bepalingen in artikel 4.3 eerste lid van de Omgevingswet). Het fiets parkeren zal meegenomen moeten worden in het gebouwontwerp indien er sprake is van een interne oplossing, of er zal op een terrein een inrichtingsvoorstel gemaakt moeten worden waar het fiets parkeren wordt voorzien.

9. Ontwikkeling mobiliteit

Mobiliteit is continu in ontwikkeling, een aantal ontwikkelingen hebben ook invloed op par-keren. In Nederland zijn enkele grote trends zichtbaar, dit betreft de volgende:

- Elektrische voertuigen.
- De (landelijke) toename van deelauto's.
- Opkomst van MaaS (Mobility as a Service).
- Bevolkingsgroei.
- Het nieuwe werken.

Elektrische voertuigen

De gemeente hanteert een volgend beleid. Dit betekent dat laadpalen alleen op aanvraag geplaatst worden. Een aanvraag kan gedaan worden via de website van de gemeente Maasdriel. Hierbij gelden de volgende randvoorwaarden:

- De aanvrager beschikt niet over een eigen terrein waar een auto geparkeerd kan worden.
- Binnen 300 meter loopafstand van de woning is nog geen oplaadpunt aanwezig.

Voor een actueel overzicht van openbare laadpalen kan de gemeentelijke website geraadpleegd worden.

Deelauto initiatieven

Het toepassen van deelauto's wordt op diverse plaatsen in Nederland ingezet. Vanuit diverse studies blijkt dit tot een lager autobezit te leiden. De resultaten hierbij verschillen sterk, in de meest positieve scenario's vervangt 1 deelauto 12 auto's. Gezien de situatie in Maasdriel, de autoafhankelijkheid, ligging en de schaarste van OV-aanbod is de verwachting dat deze aantallen hier niet gehaald worden. Het reduceren van de parkeervraag vanwege het aanbieden van deelauto's is dan ook niet in deze beleidsregels opgenomen.

MaaS

Kort gezegd is MaaS een andere wijze van omgaan met mobiliteit. In plaats van dat de gebruiker zelf een transportmiddel heeft, maakt hij gebruik van een app. In deze app staat de gebruiker centraal. Op basis van de reisvraag van de gebruiker krijgt deze een advies voor de reis. Dit kan bijvoorbeeld met deelfiets, OV en deelauto zijn. Hierbij maakt de gebruiker primair gebruik van transportmiddelen van andere (commerciële) partijen. Hierdoor kan de vraag naar parkeerruimte voor particulieren afnemen, omdat het autobezit afneemt. De verwachting is dat ontwikkelingen rondom MaaS in het begin vooral in stedelijk gebied gaan plaatsvinden. In het parkeerbeleid wordt hier dan ook nog geen rekening mee gehouden.

Bevolkingsgroei

Op basis van gegevens van het Planbureau voor de Leefomgeving is de verwachting dat er ruime groei van de bevolking plaatsvindt. 10% of meer tot 2040. Volgens de regionale Woondeal zorgt deze bevolkingsgroei in Maasdriel voor een woningbehoefte van ruim 2.400 woningen in de periode 2025-2035.

10. Parkeernorm centrumgebieden

Maasdriel kent drie duidelijke centrumgebieden, te weten:

- Kerkdriel, rondom het Mgr. Zwijsenplein en de Kerkstraat.
- Hedel, rondom de Voorstraat.
- Ammerzoden, rondom De Haar.

Om ruimte te bieden aan de (lokale) ondernemer geldt voor enkele functies een vrijstelling om kleine veranderingen in bedrijfsvoering mogelijk te maken. De aanwezigheid van de diverse functies binnen de centrumgebieden vraagt om maatwerk. Hierbij wordt enerzijds gekeken naar de leefbaarheid van het centrum en anderzijds de levensvatbaarheid van het centrum. Om de leefbaarheid niet uit het oog te verliezen gaat het hier om een beperkte vrijstelling om kleinschalige ontwikkelingen toe te staan. Dit betreft de volgende vrijstellingen:

Functie	Norm per 100m ² BVO	Afwijking
Overige winkels ¹	5,1 parkeerplaats	Vrijstelling toteen max. van 5,1 parkeerplaatsen (100 m ² BVO)
Bar/café/cafetaria	8,0 parkeerplaats	Vrijstelling tot een max. van 4,0 parkeerplaatsen (50m ² BVO)

1) Hier vallen niet onder: supermarkten, bouwmarkten, winkel-, tuin- en groencentra en kringloopwinkels.

Restaurant	8,0 parkeerplaats	Vrijstelling tot een max. van 4,0 parkeerplaatsen (25m ² BVO)
------------	-------------------	--

Tabel 7.1 Afwijkingen in centrumgebied

Deze vrijstelling geldt alleen voor percelen die onder de (voormalige) centrumbestemming² vallen in het tijdelijke deel van het omgevingsplan Maasdriel³. Logischerwijs kan deze vrijstelling slechts éénmaal gebruikt worden per adres om stapelen te voorkomen⁴. Deze vrijstelling kan niet gebruikt worden in combinatie met dubbel- gebruik zoals beschreven in hoofdstuk 7.1.

2) Betreft de enkelbestemming Centrum, Centrum-1 en Centrum-2 in het tijdelijk deel van het omgevingsplan Maasdriel.

3) De voormalige bestemmingsplannen (vanaf 1-1-2024 automatisch onderdeel van het omgevingsplan Maasdriel) kunnen geraadpleegd worden omgevingswet.overheid.nl.

4) Adressen die ontstaan ten gevolge van een splitsing zullen hierbij niet gehonoreerd worden als uniek adres.

Bijlage A Overzicht parkeernormen

	Functie	Norm	Eenheid
Wonen	Sociale huur appartement	1,5	per woning
	Sociale huur eengezinswoning	1,5	per woning
	Sociale koop appartement	1,7	per woning
	Sociale koop eengezinswoning	1,9	per woning
	Betaalbare koop en middenhuur	2,2	per woning
	Twee-onder-een-kap, vrijstaand en dure huur	2,6	per woning
	Kamerverhuur (ook arbeidsmigrant)	0,8	per persoon
	Aanleunwoning	1,4	per woning
Werken	Kantoor (zonder baliefunctie)	2,8	Per 100 m ² BVO
	Commerciële dienstverlening	3,8	Per 100 m ² BVO
	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	2,6	Per 100 m ² BVO
	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	1,3	Per 100 m ² BVO
	Bedrijfsverzamelgebouw	2,2	Per 100 m ² BVO
Winkelen	Supermarkt	7,5	Per 100 m ² BVO
	Winkelcentra	5,1	Per 100 m ² BVO
	Bouwmarkt	2,6	Per 100 m ² BVO
	Tuincentrum/Groencentrum	2,9	Per 100 m ² BVO
	Kringloopwinkel	2,2	Per 100 m ² BVO
	Overige winkels (1)	5,1	Per 100 m ² BVO
Sport, cultuuren ontspanning	Bibliotheek	1,4	Per 100 m ² BVO
	Zwembad (overdekt)	12,5	Per 100 m ² bassin
	Zwembad (openlucht)	13,9	Per 100 m ² bassin
	Sporthal	3,1	Per 100 m ² BVO
	Sportveld	27,0	per ha. nettoterrein
	Sportschool	5,3	Per 100 m ² BVO
	Indoor speeltuin	7,2	Per 100 m ² BVO
	Golfbaan (18 holes)	106,0	Per 18 holes
Horeca en recreatie	Bar/café/cafetaria (1)	8,0	Per 100 m ² BVO
	Dorpshuis	8,0	Per 100 m ² BVO
	Restaurant	8,0	Per 100 m ² BVO
	Hotel	1,0	Per kamer
	B&B	1,0	Per kamer
	Bungalowpark	2,3	Per bungalow

Gezondheidszorg en voorzieningen	Huisartsenpraktijk	3,5	Per behandelkamer
	Apotheek	3,6	Per behandelkamer
	Fysiotherapiepraktijk	2,2	Per behandelkamer
	Tandartsenpraktijk	2,8	Per behandelkamer
	Gezondheidscentrum	2,7	Per behandelkamer
	Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,7	Per wooneenheid
Onderwijs	Kinderdagverblijf, t.b.v. personeel	1,5	Per 100 m ² BVO
	Kinderdagverblijf, t.b.v. brengen en halen	3,0-4,0	Per lokaal
	BSO, t.b.v. personeel	1,0	Per lokaal
	BSO, t.b.v. brengen en halen	3,0-4,0	Per lokaal
	Basisonderwijs, t.b.v. personeel	1,0	Per lokaal
	Basisonderwijs, t.b.v. brengen en halen (2)	3,0-4,0	Per lokaal

De berekende parkeernormen volgens deze tabel worden altijd naar boven afgerond naar hele parkeervakken. Indien een functie niet in deze tabel is opgenomen wordt verwezen naar CROW publicatie 381 Hierbij geldt stedelijkheidsgraad 'niet stedelijk' en stedelijke zone 'rest bebouwde kom', en wordt de hoogste waarde van de aangegeven bandbreedte gehanteerd.

- 1) Voor centrumgebied geldt een andere norm, zie vigerend beleidsdocument aangaande parkeren.
- 2) Bij onderwijs is de parkeervraag afhankelijk van ligging/soort school, bij een scholencluster met verschillende schooltijden mag een reductiefactor toegepast worden.

Bijlage B Aanwezigheidspercentages

	Werk- dag - ochtend	Werk- dag - middag	Werk- dag - avond	Werk- dag - nacht	Koop- avond	Zater- dag - middag	Zater- dag - avond	Zondag - middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoren/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienst- verlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detail- handel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	50%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/po- dium etc.	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal me- disch: arts/thera- peut/consultatiebu- reau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzor- gingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Bijlage C Rekenvoorbeeld

Parkeerbalans nieuwbouwwijk

Bij een nieuwbouwwijk worden 80 nieuwe woningen ontwikkeld, de woningdifferentiatie komt uit het Woningbehoefteonderzoek Bommelerwaard 2023 en is als volgt:

- 12 sociale huur appartementen
- 16 sociale huur woningen
- 12 betaalbare koopwoningen zonder oprit
- 10 tussenwoningen zonder oprit
- 12 tussenwoningen met korte oprit zonder garage
- 6 hoekwoningen met garage en korte oprit
- 8 twee-onder-een-kap woningen met garage en oprit
- 4 vrijstaande woningen met garage en lange oprit

In de openbare ruimte worden 120 parkeervakken gerealiseerd. Dit levert onderstaande parkeerbalans op:

Woningtype	Aantal	Norm	Eis (pp.)	Eigenter-rein berek.aantal	Pp/ eigenter-rein
Sociale huur appartement	12	1,5	18	0	0
Sociale huur eensgezinswoning	16	1,5	24	0	0
Social koop appartement	12	1,7	20,4	0	0
Tussenwoning zonderoprit	10	2,2	22	0	0
Tussenwoning met korte opritonder garage	12	2,2	26,4	0,8	9,6
Hoekwoning met garage en korte oprit	6	2,2	13,2	1,0	6
2-onder-1-kap metgarage en oprit	8	2,6	20,8	1,0	8
Vrijstaand met garage en lange oprit	4	2,6	10,4	1,3	5,2
Totaal	80		155,2		28,8

Totaal benodigd	156
Aanwezig op eigen terrein	28,8
Aanwezig in openbaar gebied	120
Saldo parkeerbalans	-8

In dit rekenvoorbeeld is sprake van een tekort van 8 parkeerplaatsen. Dit kan op een aantal manieren worden opgelost:

- Het realiseren van meer parkeervakken in de openbare ruimte.
- Het wijzigen van woningtypes, zodat meer parkeerruimte op particuliere grond ontstaat.
- Het aanpassen van het aantal woningen binnen het plan.