

Parkeerbeleid 2024-2032 gemeente Buren

1 Inleiding

Parkeren is een belangrijk onderdeel in de fysieke leefomgeving. Denk aan parkeren in woonwijken, bij bedrijven en winkels of in het centrum van een stad of dorp. De vraag naar parkeerruimte neemt toe, ook in de gemeente Buren.

Daarnaast wordt de parkeernorm uitgebreid met parkeernormen voor fietsen. Er is behoefte aan geactualiseerde parkeernormen (gebaseerd op laatste CROW-parkeernormen) en een beleidsafweging over mogelijkheden voor maatwerk.

In 2022 is het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) opgesteld voor de periode 2022-2032. Een van de vier pijlers is parkeren in de gemeente. In het uitvoeringsplan staat: *"Om het parkeren op eigen terrein te stimuleren en voldoende parkeerplaatsen te voorzien bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen stellen we een parkeernota op. Daarin leggen we onder andere vast hoeveel parkeerplaatsen per functie nodig zijn in de gemeente Buren en dat parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein moet worden opgelost."*

In dit parkeerbeleid beschrijven we hoe we de parkeerbehoefte van de doelgroepen faciliteren: in welke mate, op welk moment, op welke locatie. Denk bij doelgroepen onder andere aan bewoners, werknemers en bezoekers.

De te maken keuzes zijn vaak gecompliceerd. Bijvoorbeeld als op een locatie de parkeerbehoefte groter is dan de parkeergelegenheid én het niet mogelijk is om extra parkeergelegenheid te realiseren. In dit soort gevallen is het nodig om op basis van de ruimtelijke, economische, verkeerskundige en duurzaamheidsambities prioriteiten te stellen. Voor elke locatie en kern kunnen deze prioriteiten anders zijn. Zo wordt in woongebieden vaak prioriteit gegeven aan leefbaarheid en in stads- en dorpscentra aan bereikbaarheid en economische vitaliteit.

Dit parkeerbeleid vervangt eerdere beleidsregels en geldt voor de periode van 2024-2032.

1.1 Doel

Het doel van dit parkeerbeleid is:

- een juiste parkeerbalans op te kunnen stellen, zodat bij ontwikkelingen en wijzigingen in gebruik en bij (ver-)bouwen de (parkeer)leefbaarheid gewaarborgd is;
- bij te dragen aan een economisch sterke, leefbare, bereikbare, veilige omgeving;
- het blijvend aanbieden van voldoende en kwalitatief goede parkeervoorzieningen, voor auto en fiets en;
- het optimaal benutten van de beschikbare parkeerplaatsen.

2. Beleidskaders

2.1 Juridisch kader

Dit parkeerbeleid is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen. Denk aan aanpassingen in de bestaande voorraad, nieuwbouw, de beoordeling van een vooroverleg of een aanvraag omgevingsvergunning.

2.2 Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan

In 2022 is het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) opgesteld voor de periode 2022-2032. Een van de vier pijlers is het parkeren in de gemeente. In het uitvoeringsplan staat: *"Om het parkeren op eigen terrein te stimuleren en voldoende parkeerplaatsen te voorzien bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen stellen we een parkeernota op. Daarin leggen we onder andere vast hoeveel parkeerplaatsen per functie nodig zijn in de gemeente Buren en dat parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein moet worden opgelost."*

2.3 Algemene plaatselijke verordening

In de algemene plaatselijke verordening (APV) zijn regels opgenomen over parkeerexcessen, waardoor handhaving mogelijk is voor situaties, zoals defecte voertuigen, campers, voertuigwrakken en dergelijke.

3. Parkeervisie

Het doel van dit parkeerbeleid is het vastleggen van actuele en eenduidige parkeernormen bij (ruimtelijke) ontwikkelingen. Hierbij zoeken we evenwicht tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren én de kwaliteit van de openbare ruimte.

De volgende uitgangspunten vormen de basis voor het parkeerbeleid:

- Een (ruimtelijke) ontwikkeling mag geen parkeerproblemen in de (bredere) omgeving veroorzaken.
- Een initiatiefnemer moet zorgen voor voldoende parkeergelegenheid.
- Het uitgangspunt is dat we zo min mogelijk parkeergelegenheid in de openbare ruimte realiseren.
- De initiatiefnemer is verantwoordelijkheid om aan te tonen dat het parkeren goed wordt opgelost.
- De initiatiefnemer moet aantonen dat wordt voldaan aan de parkeernorm. Daarnaast moet de initiatiefnemer zorgdragen dat de parkeeroplossing niet ten koste gaat van ruimtelijke kwaliteit.

4. Parkeernormen

4.1 CROW als basis

Basis voor de parkeernormering is de publicatie van het CROW 'Toekomstbestendig parkeren van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (publicatie 381, december 2018). In deze publicatie zijn 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.

Het college kan gemotiveerd afwijken van de parkeernorm bij nieuwbouw, inbreiding en uitbreiding van projecten.

4.2 Situatie in gemeente Buren

Een belangrijk gegeven om de parkeersituatie te beoordelen is het autobezit. Als het autobezit hoog is, heeft dit direct gevolgen voor de parkeerdruk. Uit cijfers van het CBS blijkt dat in 2020 het autobezit in de gemeente Buren hoger was dan het landelijk gemiddelde. In de gemeente Buren zijn 1,4 personenauto's per huishouden aanwezig, terwijl landelijk dit gemiddeld 1,07 is. Het gaat om auto's die daadwerkelijk in bezit zijn. Leaseauto's, private-lease en bedrijfsauto's zijn niet meegenomen in deze cijfers. Landelijk zien we een afname van het gemiddelde autobezit, maar in de gemeente Buren nog niet.

De lokale parkeerdruk is wisselend per kern en per wijk. In stadje Buren zijn in de zomermaanden veel toeristen waardoor de parkeerdruk toeneemt.

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. Dit is een verschil van ruim 40%. In onze regio ligt het gebruik nog lager vanwege de beschikbaarheid en de afstand tot het openbaar vervoer.

4.2.1 Ontwikkelingen

Op verschillende plaatsen is recent nieuwbouw gerealiseerd of staat dit op de planning. Zeker met de woningopgave komen er meer woningen bij waardoor de parkeervraag toeneemt. Dit kan leiden tot een hogere parkeerdruk als parkeren op eigen terrein niet of onvoldoende mogelijk is.

Ook de realisatie van openbare laadgelegenheden kan op korte termijn leiden tot een hogere parkeerdruk. Op de langere termijn is dit niet het geval aangezien brandstofauto's steeds vaker vervangen worden door elektrische auto's.

In de oudere wijken van de jaren zeventig, was bij de bouw de norm 0,8 auto's per woning. In 2023 is de norm 2,0 auto's per woning. Deze cijfers zijn een gemiddelde. Er zit natuurlijk verschil tussen vrijstaande woningen, rijtjeswoningen en dergelijke.

4.3 Indelingen CROW

Het CROW hanteert indelingen om de parkeernormen te ordenen. Onderstaand worden deze indelingen uitgelegd. Daarbij wordt aangegeven op welke wijze deze indeling wordt toegepast voor de gemeente Buren. Gelet op bovenstaande wil de gemeente Buren reële parkeernormen hanteren die aansluiten bij de situatie in de gemeente. Daarom sluiten we aan bij de hogere CROW-norm. Zo komen we tot een balans tussen het autobezit binnen de gemeente en de parkeerbehoefte. Belangrijke aanvulling: de situatie bepaalt of maatwerk nodig is.

4.3.1 Stedelijkheidsgraad

Binnen de CROW-kencijfers wordt op basis van de stedelijkheidsgraad onderscheid gemaakt in de hoogte van de parkeernormen. Dat gebeurt, omdat er verschil bestaat tussen een stad als Den Haag en een plattelandsgemeente als Buren.

De omgevingsadressendichtheid van de gemeente Buren is ongeveer 294 adressen per km². Hiermee valt de gemeente Buren in de categorie 'niet stedelijk'.

4.3.2 Stedelijke zone

Voor het bepalen van de parkeernorm is ook de ligging van de locatie belangrijk. 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 Buren net als omliggende gemeenten gecategoriseerd in 'rest bebouwde kom'.

4.3.3 Bezoekersdeel

Een parkeernorm bestaat 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. In de gemeente, vooral in stadje Buren, zijn veel bezoekers die nagenoeg allemaal met de auto komen en parkeer ruimte innemen. Dit is in de parkeernorm voor de gemeente Buren opgenomen.

4.3.4 Woningen

Het CROW deelt de parkeernormen voor woningen in op basis van prijsklasse, type en huur- of koopwoningen. De gemeente Buren hanteert per type het gemiddelde van de bandbreedte van de door de CROW aangegeven aantallen. Het college kan gemotiveerd afwijken van de parkeernorm bij nieuwbouw, inbreiding en uitbreiding van projecten.

4.3.5 Parkeercijfers overige functies

Naast het parkeren bij woningen geeft het CROW ook parkeerkencijfers voor verschillende andere functies. De diversiteit van deze functies en de bijbehorende parkeernorm is zeer divers. De gemeente Buren neemt deze cijfers 1 op 1 over. Hierbij wordt, net zoals bij de woningen, gekeken naar de categorie 'niet stedelijk' en ligging 'rest bebouwde kom'. Ook hanteert de gemeente het gemiddelde van deze bandbreedte.

Daarnaast is sprake van maatwerk bij de verschillende onderwijscategorieën. In de planvormingsfase wordt gekeken naar:

- ligging van school binnen de kern en;
- de regiofunctie van de school (door grondslag of onderwijsvorm).

5. Inrichting parkeervoorzieningen

In het kader van het klimaat houden wij onderstaande uitgangspunten aan voor de inrichting van parkeervoorzieningen:

- Niet meer dan 4 of 6 aaneengesloten parkeervakken omzoomd met een biodiverse groenomranding.
- Waar mogelijk halfverharding toepassen of een andere ondergrond waar een goede doorwatering mogelijk is en groen kan groeien.

6. Realiseren parkeervoorzieningen

Per gebied is er een andere behoefte aan parkeervoorzieningen. Voor alle gebieden geldt het uitgangspunt: parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden wanneer het eigen terrein daar gelegenheid toe geeft of voor bestemd is.

6.1 Parkeren bij woningen binnen de bebouwde kom

Parkeerplaatsen worden in principe op eigen terrein gerealiseerd. Het aandeel voor bezoekers (0.3 parkeerplaats per woning) zit al in de opgenomen parkeernormen.

Bij kleine woningbouwplannen kan het voorkomen dat het realiseren van parkeerplaatsen aan de weg niet mogelijk is of verkeerstechnisch tot onwenselijk situaties leidt. Voor deze situaties geldt 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.

6.2 Parkeren bij woningen buiten de bebouwde kom

In het buitengebied is bijna geen ruimte aanwezig om parkeervoorzieningen in de openbare ruimte te realiseren. Voor deze situaties geldt dat per woning minimaal drie parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden op eigen terrein.

6.3 Parkeren bij bedrijven

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

6.4 Gehandicaptenparkeerplaats

Voor het instellen van een gehandicaptenparkeerplaats is een verkeersbesluit noodzakelijk. Er wordt geen ontwerpbesluit gepubliceerd. Direct na publicatie van het besluit wordt het parkeervak ingepland voor de inrichting.

6.4.1 Op kenteken

Voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is altijd een verkeersbesluit noodzakelijk. Ook worden er leges in rekening gebracht. Er wordt niet eerst een ontwerpbesluit gepubliceerd. Na ontvangst van de leges en het publiceren van het besluit, wordt het parkeervak wordt ingericht.

Een extra breed parkeervak behoort tot de mogelijkheden. Het is aan de verkeerskundige van de gemeente om te bepalen of hieraan wordt meegewerkt. Dit is per situatie verschillend.

Een aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is alleen mogelijk als de gebruiker in het bezit is van een gehandicaptenkaart. De aanvrager dient een natuurlijk persoon te zijn. Er wordt in principe maximaal één vergunning per adres afgegeven. Maatwerk is mogelijk. Voor het beëindigen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken dient de aanvrager de gemeente te informeren. De gemeente stelt een verkeersbesluit op tot intrekking van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Deze wijziging plannen we direct in voor de uitvoering. Er wordt niet eerst een ontwerpbesluit gepubliceerd.

6.4.2 Aanwijzen van blauwe parkeerplaatsen

Burgemeester en wethouders stellen de locaties en tijden vast. De blauwe zone parkeerplaatsen zijn duidelijk herkenbaar door de blauwe lijn. Ook wordt het bord E10 hierbij geplaatst. Voor het inrichten van een blauwe zone is een verkeersbesluit noodzakelijk. Hiervoor dienen we eerst een ontwerpbesluit te nemen.

6.5 Laadplek

Bestuurders moeten hun elektrische voertuig direct weghalen als deze volledig is opgeladen (d.w.z. binnen 30 minuten). Wanneer een voertuig na 22.30 uur aan de laadgelegenheid wordt gekoppeld, moet deze de volgende ochtend voor 07.30 uur weg zijn bij de laadgelegenheid.

Kabelgoten en dergelijke zijn niet toegestaan (wegen- en verkeerswet).

6.6 Bermen en groenstroken

Op veel wegen zowel binnen als buiten de bebouwde kom in de gemeente is het toegestaan om op de rijbaan te parkeren. Parkeren op de rijbaan mag mist de doorgang niet wordt belemmerd en er geen parkeerverbod geld. In sommige gevallen is de rijbaan te smal om te parkeren zonder de doorgang te belemmeren en worden de bermen langs de rijbaan gebruikt om te parkeren. Mitst de bermen dit toelaten. Zo kan er wel geparkeerd worden op de rijbaan en blijft de doorgang behouden. In de regel is de eerste meter vanaf zijkant rijbaan onderdeel van de weg en kan dit gezien worden als berm. Na deze eerste meter gaat de berm over in een groenstrook. Wadi's behoren ook onder groenstroken.

Het is verboden om in groenstroken te parkeren wat betekent dat alleen de eerste meter vanaf zijkant rijbaan de berm, mits de bermen het toelaten qua verharding, gebruikt kunnen worden om te parkeren mits er geen parkeerverbod is en de rijbaan te smal is.

7. Afmetingen parkeervoorzieningen

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

Type parkeervak	Afmetingen	minimale rijbaanbreedte
Haaksparkeren	2.5m x 5.0m	6.0 m
Langsparkeren (30km/u)	6.0m x 2.0m	n.v.t.
Langsparkeren (50km/u)	6.0m x 2.3m	n.v.t.
Gestoken parkeren/Diagonaal parkeren	Volgens actuele versie ASVV (Algemene Standaard Verkeer en Vervoer) welke aanbevelingen geeft voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom	

Tabel 7.1 afmetingen parkeervakken

8. 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 parkeeropgaaf (vergelijking vraag en aanbod) en;
- leveren gegevens aan gemeente.

8.1 Berekenen parkeervraag

De parkeervraag wordt berekend aan de hand van de norm (oppervlakte/aantallen) die behoort bij de functie(s) die gerealiseerd gaat of gaan worden. Bij afronding wordt naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen.

Als binnen een ontwikkeling bebouwing gehandhaafd blijft, waarvan de functie en het gebruik (bestemmingsplan) niet wijzigt, dan hoeft deze bestaande situatie niet meegenomen te worden in de berekening. Als bestaande parkeerplekken komen te vervallen, maar horen bij een te behouden bestaande situatie (al of niet binnen plangebied), dan moeten deze plekken volledig op een functionele plaats gecompenseerd worden op basis van de huidige norm.

8.1.1 Dubbelgebruik

In voorkomende gevallen 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 is maatwerk en per situatie afhankelijk.

8.2 Bepalen parkeeraanbod

Voor het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit wordt gekeken naar het aantal parkeerplaatsen dat feitelijk wordt gerealiseerd en beschikbaar is binnen het plangebied van een ontwikkeling. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen parkeerplaatsen op eigen terrein (privé) en openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Meer openbare parkeerplaatsen zorgt voor meer flexibiliteit en mogelijkheden voor eventueel gecombineerd gebruik. Bij het bepalen van het parkeeraanbod wordt rekening gehouden met maatvoering, beschikbaarheid en loopafstand.

8.2.1 Maatvoering

Zie hoofdstuk 7.

8.2.2 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 laden/lossen en;
- parkeerplaatsen die niet onderdeel zijn van de openbare weg.

Parkeerplaatsen voor het (tijdelijk) opladen van elektrische voertuigen worden wel meegenomen in het parkeeraanbod. Gehandicaptenparkeerplaatsen vallen hier niet onder.

8.2.3 Acceptabele Loopafstanden

Voor goed gebruik van de parkeerplaatsen moeten deze binnen acceptabele loopafstand liggen van de bestemming. 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
Wonen	250 meter
Wonen (bezoekers)	300 tot 500 meter

Winkelen	200 meter
Werken	300 meter
Ontspanning	200 meter
Gezondheidszorg	50 meter
Onderwijs	300 meter

Tabel 8.2 acceptabele loopafstanden

8.3 Bepalen parkeeropgaaf

Door de berekende parkeervraag te vergelijken met het opgenomen parkeeraanbod voor een project/initiatief wordt duidelijk of en hoe wordt voldaan aan de parkeernorm. 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 de norm mag niet en vraagt om bijstelling van de ontwikkeling. In het uiterste geval kan na een integrale afweging door de raad gekozen worden om af te wijken van het beleid.

8.4 Leveren gegevens aan de gemeente

De gemeente Buren toetst bij het beoordelen van de parkeerbalans het beleid en de parkeernormen uit deze nota. De initiatiefnemer dient hiervoor alle relevante documenten, zoals berekeningen, tekeningen en schetsen aan te leveren.

Het college kan gemotiveerd afwijken van de parkeernorm bij nieuwbouw, inbreiding en uitbreiding van projecten.

9. Parkeernormen fiets

Voor de fiets gelden andere normen dan voor de auto.

9.1 Inrichting openbare ruimte

De gemeente zorgt zelf voor voldoende fietsparkeergelegenheid in de openbare ruimte. Bij herinrichtingsprojecten moet worden nagegaan of de bestaande fietsparkeergelegenheid nog voldoet aan de capaciteit en locatie. CROW-publicatie 291 'Leidraad Fietsparkeren' geldt hierbij als richtlijn. Op deze manier wil de gemeente Buren het fietsgebruik in en om de gemeente stimuleren. Maatwerk wordt alleen overwogen als een initiatiefnemer overtuigend en objectief motiveert dat de norm niet aansluit bij het feitelijke functioneren van een inrichting.

9.2 Wonen

Per woning (huur, koop, grondgebonden of gestapeld) moeten ten minstens twee fietsen op eigen terrein geparkeerd kunnen worden in de achtertuin of op een passende plek in de buitenruimte. Al of niet overkapt of in de vorm van een gebouwde berging (zie bepalingen in artikel 4.31 van het bouwbesluit). Het fietsparkeren wordt meegenomen in het gebouwontwerp indien er sprake is van een interne oplossing. Het kan ook dat er op een terrein inrichtingsvoorstel inzichtelijk gemaakt moet worden waar het fietsparkeren wordt voorzien.

10. Parkeren vrachtwagens

In de hele gemeente zijn de afgelopen jaren een aantal parkeerplekken voor vrachtwagens aangewezen. Uitsluitend daar mag een vrachtwagen geparkeerd worden.

11. Ontwikkeling mobiliteit

Mobiliteit is continu in ontwikkeling. Een aantal ontwikkelingen heeft ook invloed op parkeren. In Nederland zijn enkele grote trends zichtbaar:

- elektrische voertuigen;
- de (landelijke) toename van deelauto's;
- opkomst van Maas (Mobility as a Service);
- bevolkingskrimp en;
- het nieuwe werken.

11.1 Elektrische voertuigen

De gemeente heeft een laadvisie en beleidsregels vastgesteld. De gemeente neemt deel aan de provinciale concessie (GO-RAL¹). Dit betekent dat laadpalen op aanvraag of op voordracht van de gemeente geplaatst worden. Hierbij gelden de volgende randvoorwaarden:

De aanvrager beschikt niet over een eigen terrein waar een auto geparkeerd kan worden.

De aanvrager is woonachtig of werkt minimaal 18 uur in de gemeente Buren.

De aanvrager kan aantoonbaar maken dat een elektrische auto in eigendom is.

Binnen 250 meter loopafstand van de woning is nog geen openbaar oplaadpunt aanwezig. Voor een actueel overzicht van openbare laadpalen kan de gemeentelijke website [buren.nl](https://www.buren.nl) worden geraadpleegd.

11.2 De (landelijke) toename van deelauto's

Het toepassen van deelauto's wordt op verschillende plaatsen in Nederland ingezet. Uit verschillende studies blijkt dit tot een lager autobezit te leiden. De resultaten verschillen sterk. In de meest positieve scenario's vervangt 1 deelauto 12 auto's. Gezien de situatie in de gemeente Buren, de auto-afhankelijkheid, de ligging en de schaarste van OV-aanbod is de verwachting dat deze aantallen hier niet gehaald worden. Het reduceren van de parkeervraag door het aanbieden van deelauto's is dan ook niet in deze parkeernorm opgenomen.

11.3 Opkomst van MaaS

Kort gezegd is MaaS (Mobility as a service) 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 een deelfiets, het openbaar vervoer of deelauto zijn. Hierbij maakt de gebruiker primair gebruik van transportmiddelen van andere (commerciële) partijen. Hierdoor kan de vraag naar parkeerruimte voor particulieren afnemen. De verwachting is dat ontwikkelingen rondom MaaS in het begin vooral in het stedelijk gebied gaan plaatsvinden en niet in de gemeente Buren. In het parkeerbeleid wordt hier nog geen rekening mee gehouden.

11.4 Bevolkingskrimp

Op basis van gegevens van het CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek) en PBL (Plan Bureau Leefomgeving) verwachten we dat de gemeente Buren redelijk stabiel blijft qua bevolkingsaantal.

11.5 Het nieuwe werken

Door de coronacrisis in 2020 zijn het thuiswerken en video-overleggen ontstaan. De toename in thuiswerken kan twee verschillende effecten hebben:

- toenemende parkeerdruk overdag in woonwijken, omdat de auto vaker voor de deur staat;
- lagere parkeerdruk in de avonden, omdat een huishouden een auto minder heeft.

Op dit moment is geen duidelijke inschatting te maken welke kant de ontwikkeling op gaat. Een toenemende parkeerdruk overdag leidt in woonwijken niet tot problemen. In gebieden waar wonen met andere functies gecombineerd is, kan dit wel voor problemen zorgen. De verwachting is dat het aandeel thuiswerkers zo laag blijft dat dit in de praktijk nauwelijks merkbaar is.

12. Parkeernorm centrumgebieden

De gemeente Buren kent een duidelijk centrumgebied in Lienden, Beusichem en Buren.

Om ruimte te bieden aan de (lokale) ondernemer geldt voor enkele functies een vrijstelling om kleine verandering in bedrijfsvoering mogelijk te maken. De aanwezigheid van de verschillende functies binnen het centrumgebied vraagt om maatwerk. Hierbij wordt gekeken naar de leefbaarheid van het centrum en 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 is de volgende vrijstellingen:

Functie:	Norm per 100m ² BVO (Bruto Vloer Oppervlakte)	Afwijking
Overige winkels	5,1 parkeerplaatsen	Vrijstelling tot een max. van 5,1 parkeerplaatsen (100m ² BVO)
Bar/ Café / Cafetaria	8,0 parkeerplaatsen	Vrijstelling tot een max. van 4,0 parkeerplaatsen (50m ² BVO)
Restaurant	16,0 parkeerplaatsen	Vrijstelling tot een max. van 4,0 parkeerplaatsen (25m ² BVO)

Tabel 11.1 Afwijkingen in centrumgebied

Deze vrijstelling geldt alleen voor percelen welke onder de centrumbestemming vallen in het huidige bestemmingsplan. Logischerwijs kan deze vrijstelling per adres slechts éénmaal gebruikt worden om stapelen te voorkomen. Deze vrijstelling kan niet gebruikt worden in combinatie met dubbelgebruik zoals beschreven in hoofdstuk 8.1.

Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 19 november 2024.

de griffier
F. Özdere
De voorzitter
H.M. Ostendorp