

Parkeernota Zaltbommel 2018

1. Inleiding

Aanleiding van deze parkeernota is de wijziging in de Woningwet en de daaraan gerelateerde wijze waarop de parkeertoets van ontwikkelingen juridisch geborgd is.

De Woningwet is gewijzigd met de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 (op 29 november 2014). De wijziging gaat onder andere over de intrekking van de grondslag voor de stedenbouwkundige voorschriften in een bouwverordening. Daardoor moeten de stedenbouwkundige voorschriften, zoals het parkeren, nu in het bestemmingsplan zelf geregeld worden.

Op 1 juli 2018 loopt de overgangstermijn af voor bestaande bestemmingsplannen. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen. Omdat dit “vangnet” vervalt, moeten de eisen wat betreft parkeren op een andere manier worden geregeld. Deze parkeernota is hiervoor een nieuw juridisch middel.

Het doel van de parkeernota is tweeledig:

- Het voldoende faciliteren van parkeren bij ontwikkelingen om daarmee zowel op het terrein van de ontwikkeling zelf als in de directe omgeving een zo goed mogelijke parkeersituatie te waarborgen;
- Inzicht geven in de eisen en parkeernormen die gehanteerd worden bij de beoordeling van plannen.

Toepassing van de parkeernota:

- Sommige recent vastgestelde bestemmingsplannen en beheersverordeningen bevatten een regeling die verwijst naar de gemeentelijke parkeernota. In deze regeling is verder opgenomen dat - als er geen gemeentelijke parkeernota is - de beoordeling in zijn geheel plaatsvindt op basis van de meest actuele versie van de ASVV van CROW. Voor deze bestemmingsplannen en beheersverordeningen wordt de gemeentelijke parkeernota – na de inwerkingtreding hiervan - van toepassing.
- In het paraplubestemmingsplan parkeren – dat de gemeenteraad in juni 2018 vaststelt – wordt verwezen naar de gemeentelijke parkeernota. In bestemmingsplannen en beheersverordeningen die na juni 2018 worden vastgesteld, komt ook een standaard verwijzing naar deze parkeernota. Daarmee is de parkeernota van toepassing op alle vergunningsplichtige activiteiten, die uit deze bestemmingsplannen of beheersverordeningen voortvloeien.

Niet van toepassing:

- In enkele nieuwere bestemmingsplannen is parkeren in het bestemmingsplan zelf goed geregeld. Er is voor gekozen om het parapluplan niet voor deze bestemmingsplannen te laten gelden. De parkeernota is daardoor logischerwijs niet van toepassing op deze bestemmingsplannen.
- Op parkeervraagstukken (zoals bijvoorbeeld een bestaande parkeerdruk) in een bestaande (woon)omgeving zijn de met deze parkeernota vastgelegde parkeernormen niet van toepassing. De reden hiervoor is dat de bestaande (woon)omgeving veelal ontwikkeld en gerealiseerd is op basis van oudere normen. Een oplossing voor deze parkeervraagstukken is maatwerk en in veel gevallen alleen te realiseren met een integrale aanpak, bijvoorbeeld om bij een reconstructie te kijken naar de aanleg van extra parkeerplaatsen.

Hoofdstuk 2 gaat in op de systematiek van de parkeertoets. In hoofdstuk 3 staan de eisen en in hoofdstuk 4 en 5 de parkeernormen voor respectievelijk de auto en de fiets.

2. Systematiek

Deze parkeernota bevat handvatten om voor twee categorieën functies de parkeertoets uit te kunnen voeren.

1. Functies die zijn opgenomen in de parkeernota;
2. Functies die niet zijn opgenomen in de parkeernota.

Ad 1. Functies die zijn opgenomen in de parkeernota

Het gaat hier om de parkeernormen voor de auto voor een aantal functies. Dit zoals opgenomen in hoofdstuk 4. Bij een toets van een aanvraag zijn er twee soorten conclusies mogelijk:

- a. Ambtelijk is de conclusie dat de eisen (hoofdstuk 3) en de parkeernorm voor auto's (hoofdstuk 4) passend zijn bij de aard van de ontwikkeling.
- b. Ambtelijk is de conclusie dat er redenen zijn om van de eisen (hoofdstuk 3) en/of de parkeernorm (hoofdstuk 4) af te wijken.

Het afwijken van de eisen en/of normen zoals gesteld in deze parkeernota is mogelijk als:

- Op een andere wijze in de nodige parkeerruimte dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;
- Het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden in elk geval worden gerekend:
 - o Een te verwachten meer of minder dan gemiddeld aantal gebruikers, klanten of bezoekers van de functie;
 - o Een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers, klanten of bezoekers van de functie;
 - o Indien het betreffende pand / perceel de functie heeft van parkeergarage, garagebedrijf, taxibedrijf of vervoersbedrijf.

Afwijken is slechts mogelijk indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de parkeersituatie in de openbare ruimte en van de woon- en leefsituatie.

Ad 2. Functies die niet zijn opgenomen in de parkeernota

In de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' zijn voor een groot aantal functies kencijfers vastgelegd. Voor een groot deel hiervan geldt dat nieuwbouw, verbouw of aanpassing van dergelijke functies sporadisch voorkomt binnen de gemeente Zaltbommel. Voor dit soort functies, maar ook voor diverse andere functies, blijkt uit ervaring dat het bepalen van een parkeernorm maatwerk is. Daarom is ervoor gekozen om niet voor alle functies parkeernormen in deze parkeernota op te nemen.

Daarnaast geldt dit in zijn geheel voor de parkeernorm voor fietsen.

Voor de functies die niet zijn opgenomen in de parkeernota wordt per geval een afweging gemaakt. Dit is dus een maatwerkregeling. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Voor het bepalen van de parkeernorm wordt zoveel mogelijk aangesloten bij CROW-publicatie 317
- Kern Zaltbommel is categorie "matig stedelijk"
- Alle overige kernen en buitengebied zijn "weinig stedelijk".

Ook voor functies die niet zijn opgenomen in de parkeernota, en waarvoor via maatwerk een parkeernorm wordt bepaald, gelden de eisen uit hoofdstuk 3. Indien er aanleiding is om voor deze functie af te wijken van deze eisen, dan geldt daarvoor hetgeen gesteld onder "Ad 1, sub b".

Mandatering

In het Mandaatbesluit Zaltbommel 2017 is ervoor gekozen om vanwege redenen van doelmatigheid en slagvaardig bestuur omgekeerd te mandateren.

Dit betekent dat alle collegebevoegdheden zijn gemandateerd, tenzij de bevoegdheid expliciet wordt voorbehouden aan het college, de burgemeester of de gemeentesecretaris. Deze parkeernota sluit hierop aan.

Als een aanvraag voldoet aan de eisen en parkeernormen dan wordt de aanvraag ambtelijk afgehandeld. Als wordt afgeweken van deze eisen en/of parkeernormen of voor de betreffende functie geen parkeernormen in deze parkeernota staan opgenomen dan wordt de ambtelijke beoordeling met de portefeuillehouder Verkeer besproken en moet deze uiteindelijk goedkeuring verlenen. Voor een aantal benoemde gevallen blijft het college van burgemeester en wethouders bevoegd.

In alle gevallen maakt de afdeling Realisatie en Beheer, of de Omgevingsdienst Rivierenland namens de gemeente, voor elke aanvraag waarop de parkeernota van toepassing is, een beoordeling. De volgende situaties kunnen zich dus voordoen:

Categorie	Uitleg	Wijze van afhandeling
1a	Eisen hoofdstuk 3 en parkeernorm hoofdstuk 4 worden toegepast	De aanvraag kan ambtelijk worden afgedaan als het gaat om het onderdeel parkeren
1b	Van eisen hoofdstuk 3 en/of parkeernorm hoofdstuk 4 wordt afgeweken (maatwerkafweging)	De afdeling Realisatie en Beheer stemt haar beoordeling af met de Portefeuillehouder Verkeer.
2	Geen parkeernorm opgenomen in parkeernota (maatwerkafweging)	De afdeling Realisatie en Beheer stemt haar beoordeling af met de Portefeuillehouder Verkeer.

Bij categorie 1b en 2 geldt dat in de onderstaande gevallen de beoordeling voor instemming aan het college van burgemeester en wethouders wordt voorgelegd:

- Bij aanvragen van meer dan 20 woningen
- Bij nieuwbouw of wijziging bij bedrijven en detailhandel van meer dan 1.000 m² bvo

Parkeeronderzoek

Om meerdere redenen kan het gewenst/noodzakelijk zijn om een parkeeronderzoek te laten uitvoeren voor het bepalen van de werkelijke parkeerbehoefte. Bijvoorbeeld, maar niet onuitputtelijk, in de volgende situaties:

- indien de in de CROW-publicatie 317 opgenomen functies niet toereikend zijn voor een specifieke ontwikkeling;
- ten behoeve van de bepaling van aanwezigheidspercentages voor in de CROW-publicatie 317 ontbrekende functies;
- indien de Zaltbommelse situatie aanleiding geeft om af te wijken van de eisen (hoofdstuk 3) en/of parkeernormen (hoofdstuk 4);
- voor het benutten van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte (zie eis 5 in hoofdstuk 3);
- voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de bestaande omgeving ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling;
- indien de werkelijke parkeervraag voor mindervaliden afwijkt van de algemene richtlijn.

Het parkeeronderzoek wordt in opdracht van en voor kosten van de initiatiefnemer uitgevoerd door een deskundig adviesbureau. Voert de gemeente dit onderzoek uit, dan worden de kosten doorberekend aan de initiatiefnemer.

3. Eisen bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen

Hieronder staan de eisen waarnaar wordt gekeken bij een beoordeling of sprake is van voldoende parkeergelegenheid.

1. De ontwikkeling legt geen extra parkeerdruk op de bestaande openbare ruimte

Elke initiatiefnemer van een bouwplan is zelf verantwoordelijk voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen voor zijn ontwikkeling. Dit betekent dat ook de kosten voor zijn rekening komen. Een bouwplan mag geen extra parkeerdruk op de omgeving leggen. Een initiatiefnemer is niet verplicht om eventuele bestaande parkeerdruk in de omgeving, niet zijnde parkeerdruk als gevolg van het plan, in de omgeving op te lossen. Compensatie voor een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen is uiteraard wel toegestaan en het is mogelijk dat de gemeente met initiatiefnemer in overleg treedt hierover.

2. Parkeren op eigen terrein

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling wordt op eigen terrein gefaciliteerd. Met eigen terrein wordt bedoeld het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van een inbreidingslocatie of een nieuwbouwwijk. Ook het bezoekersparkeren moet in dit gebied worden opgelost in de vorm van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen (zie ook eis 4).

Als het gaat om een bouwinitiatief op één perceel dan is eigen terrein gelijk aan eigen erf. Hiervoor geldt ook dat het parkeren op eigen terrein (erf) moet worden geregeld. Tenzij de indeling van dit perceel dit redelijkerwijs onmogelijk maakt, zoals bij een tussenwoning. Indien het parkeren op eigen terrein (erf) wordt opgelost, moet ook eis 4 m.b.t. bezoekersparkeren in acht worden genomen.

Parkeerplaatsen op eigen erf tellen niet volledig mee omdat zij in de praktijk niet volledig gebruikt worden als parkeerplaats zoals het theoretisch mogelijk is. Tabel 1 geldt bij het berekenen hoeveel een parkeerplaats op eigen erf meetelt in de parkeerbalans.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	1	oprit min. 5,0 m diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 m breed
Garage zonder oprit (bij de woning)	1	0	
Garagebox (niet bij de woning)	1	0	
Garage met enkele oprit	2	1	oprit min. 5,0 m diep
Garage met lange oprit	3	1	
Garage met dubbele oprit	3	1,7	oprit min. 4,5 m breed

Tabel 1: Berekeningswijze parkeren op eigen erf

3. Laden en lossen op eigen terrein

Indien de functie aanleiding geeft tot een te verwachte behoefte qua laden en lossen, dan moet hierin in voldoende mate zijn voorzien op het eigen terrein (erf). De omvang en maatvoering wordt bepaald aan de hand van praktijkervaring (werkelijke behoefte van de betreffende functie) in combinatie met de ASVV.

4. Parkeerplaatsen voor bezoekers zijn openbaar toegankelijk

In de parkeernorm is ook de parkeerbehoefte voor bezoekers meegenomen. Voor woningen geldt standaard dat 0,3 parkeerplaats per woning bedoeld is voor de bezoeker. Voor andere functies is het afhankelijk van het bezoekerspercentage. Dit percentage staat in de tabellen van de kencijfers in CROW-publicatie 317.

De parkeerruimte voor bezoekers moet openbaar toegankelijk zijn. Dit betekent dat de automobilist de parkeerplaats kan bereiken via de openbare weg zonder een barrière. Voorbeeld: een bedrijfsperceel met een hekwerk eromheen en poort die gedurende werktijden open is, of een slagboom die open staat of via de intercom tijdens de openingstijden van het bedrijf / de winkel te bedienen is, wordt niet als barrière gezien. Wel een barrière is bijvoorbeeld een poort/slagboom met pasjessysteem.

5. Gebruik van bestaande parkeerplaatsen

Aanvullend op eis 1 is het mogelijk dat, als ontwikkelaar niet op eigen terrein kan voorzien in de parkeerbehoefte, hij gebruik maakt van bestaande parkeerplaatsen om in zijn parkeerbehoefte te voorzien (zowel op eigen erf als in openbare ruimte). Indien ontwikkelaar meent dat dit nodig en mogelijk is, dient hij gemotiveerd objectief aan te tonen:

- dat deze bestaande parkeerplaatsen structureel niet worden gebruikt op de momenten dat de nieuwe ontwikkeling parkeerbehoefte heeft; en
- dat in de nabije toekomst deze bestaande parkeerplaatsen niet nodig zijn voor de bestaande functies.

Zie ook hoofdstuk 2 voor de eisen met betrekking tot parkeeronderzoek.

6. Er wordt rekening gehouden met dubbelgebruik bij combinatie van functies

Alle functies hebben op bepaalde momenten parkeerbehoefte en op andere momenten minder of geen parkeerbehoefte. Indien een ontwikkeling bestaat uit meerdere functies kan het zijn dat verschillende functies deels van dezelfde parkeerplaatsen gebruik kunnen maken. Bij de dubbelgebruikberekening tellen alleen die parkeerplaatsen mee die toegankelijk zijn voor alle parkeerders.

Aan de hand van de aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 317 (tabel 9) wordt bepaald op welke maatgevende momenten de totale parkeerbehoefte het grootst is.

7. Uitvoeringseisen parkeerplaatsen

De maatvoering van parkeerplaatsen, gehandicaptenparkeerplaatsen en de toeleidende weg wordt getoetst aan de hand van het geldende gemeentelijke Handboek Openbare Ruimte en, indien deze geen uitsluitel geeft, de geldende ASVV van het CROW.

8. Loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstand van de functie gerealiseerd worden. Voor het bepalen van deze loopafstand geldt tabel 2. Het gaat om de werkelijk te lopen afstand.

Hoofd functie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 - 600 meter
Werken	200 - 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 2: Loopafstanden

Voor mindervalidenparkeerplaatsen geldt dat deze voor alle functies zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang gesitueerd moeten worden, met een maximale loopafstand van 100 meter.

4. Parkeernormen auto

De parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 317 “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie”.

Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt berekend op 1 decimaal achter de komma, net zoals de norm wordt uitgedrukt in 1 decimaal achter de komma. Het totaal aantal parkeerplaatsen wordt, in tegenstelling tot de gebruikelijke afrondingsregels, naar boven afgerond (vanaf x,2). Indien sprake is van een project met meerdere functies dan worden de onafgeronde aantallen benodigde parkeerplaatsen per functie eerst bij elkaar opgeteld en wordt eventueel dubbelgebruik berekend. Afronding vindt vervolgens op het einde van de berekening plaats.

Voor het bepalen van de grenzen van de gebiedsindeling zoals gebruikt in tabel 3, geldt kaart 1.

Functie / voorziening	Matig stedelijk (kern Zaltbommel)		Weinig stedelijk (overige kernen en buitengebied)		Eenheid (aantal parkeerplaatsen per)
	Centrum	Rest bebouwde kom	Bebouwde kom	Buitengebied	
Grondgebonden woning of appartement	1,5 (*)	2,0			woning/appartement
Appartement sociale huur	1,5 (*)	1,5			appartement
Woonzorgcomplex	0,6				wooneenheid
(*) uitzondering: toename met één woning als gevolg van woningsplitsing of één woning toevoegen in bestaand pand	0,0				woning/appartement
Kantoor zonder baliefunctie	1,5	2,0	2,5		100 m2 bvo
Kantoor met baliefunctie / commerciële dienstverlening	2,0	2,8	3,5		100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsext. en bezoekersext.(bv opslag, transportbedrijf)	0,9				100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsint. en bezoekersext. (bv industrie, werkplaats)	1,5	2,3			100 m2 bvo

Tabel 3: parkeernormen auto

5. Parkeernormen fiets

Voor het bepalen van de mate van parkeerruimte voor de fiets wordt een maatwerkafweging gemaakt. De toelichting van de systematiek staat in hoofdstuk 2.