

Bestemmingsplan

Bijlagen bij de regels

Transformatorstation Druten-Puiflijk

Vastgesteld

DNS Planvorming BV
Amsterdam, 21 augustus 2023

NL.IMRO.0225.BPOSDRUTEN-VG01

DNS Planvorming

Transformatorstation Druten-Puiflijk

Inhoudsopgave

Bijlagen bij de regels **3**

Bijlage 1 Nota Parkeernormen **4**

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Nota Parkeernormen

Nota Parkeernormen Gemeente Druten 2021

Geldend van 10-06-2021 t/m heden

Intitulé

Nota Parkeernormen Gemeente Druten 2021

Raad van de gemeente Druten:

Gelet op:

- Artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb);
- Artikel 3.1.2, tweede lid, onder a van het Besluit ruimtelijke ordening en het bepaalde in de geldende bestemmingsplannen en beheers verordeningen;

Overwegende dat:

- Druten een Nota Parkeernormen 2011 heeft;
- gekozen is een koppeling te maken met de Woonvisie Druten;
- de Nota Parkeernormen een leidraad is voor de verkeerskundige toetsing van nieuwe bouwplannen en als doel heeft het totale gemeentelijke parkeerareaal in evenwicht te houden;
- deze nota een uitkomst kan bieden indien een bouwplan onvoldoende parkeerruimte op eigen terrein heeft;

Besluiten de Nota Parkeernormen Druten 2011 in te trekken en de volgende beleidsregels vast te stellen:

Nota Parkeernormen gemeente Druten 2021

Betreft de verkeerskundige toetsing van een aanvraag omgevingsvergunning, gemeentelijke parkeereis en de mogelijkheden voor een ontheffing van de parkeereis met/zonder bijdrage in het Parkeerfonds.

1. Inleiding

1.1 Waarom deze nota Parkeernormen?

Met de komst van de Wet ruimtelijke ordening (Wro[1]) konden parkeernormen voor voertuigen niet langer in de bouwverordening worden opgenomen. De parkeernormen moeten in het bestemmingsplan staan. Met deze Nota Parkeernormen kan worden volstaan met een verwijzing in de planregels van het bestemmingsplan. Op deze manier zijn alle parkeernormen gebundeld in één document dat van toepassing is voor de gehele gemeente.

Deze nota bevat de parkeernormen van de Gemeente Druten en is door de gemeenteraad vastgesteld. De nota parkeernormen dient als leidraad voor de verkeerskundige toetsing van nieuwe bouwplannen.

Het doel van de nota is het totale gemeentelijke parkeerareaal in evenwicht te houden en de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente te waarborgen.

1.2 Waarom is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen?

De afgelopen jaren is in voldoende mate gebleken dat bouwplannen niet altijd kunnen voorzien in parkeerruimte op eigen terrein conform de gemeentelijke parkeereis. Vaak voorzien de aangrenzende terreinen of de bestaande openbare ruimte geen mogelijkheden om deze extra parkeerdruk op te vangen. Dit betekent concreet dat een omgevingsvergunning niet kan worden verleend en dat de realisatie van de gewenste ontwikkeling niet mogelijk is. Het parkeerfonds kan hier uitkomst bieden. Dit fonds is in 2006 door de gemeenteraad ingesteld. In bepaalde omstandigheden kan het college van B&W ontheffing van de parkeereis verlenen, onder voorwaarde dat de aanvrager van de omgevingsvergunning een financiële bijdrage stort in het parkeerfonds. De middelen in dit fonds worden door de gemeente gebruikt voor de aanleg, uitbreiding en/of instandhouding van parkeerplaatsen in de betreffende bebouwde kom waar de storting vandaan komt.

1.3 Leeswijzer

In deze nota wordt:

In hoofdstuk 2 eerst het juridisch kader van het parkeerfonds behandeld.

In hoofdstuk 3 Vervolgens wordt aangegeven hoe de gemeentelijke parkeereis wordt vastgesteld.

In hoofdstuk 4 Onder welke voorwaarden ontheffing van deze gemeentelijke parkeereis wordt verleend.

In hoofdstuk 5 komen de hoogte van de parkeerbijdrage en de aanwending van middelen uit het parkeerfonds aan de orde.

En tot slot staat in hoofdstuk 6 een overgangsbepaling.

2. Juridisch kader

Het vragen van een parkeerbijdrage vindt zijn juridische grondslag in de bouwverordening, het zogenaamde ‘parkeerartikel’ 2.5.30. Hierin staat dat het college een ontheffing van de parkeereis kan verlenen en daaraan financiële voorwaarden kan verbinden. Indien financiële voorwaarden worden gesteld, neemt de gemeente de verplichting van de aanleg van parkeerplaatsen over.

Als de aanvrager van een bouwplan zelf niet in staat is om volledig in het aantal parkeerplaatsen te voorzien, kan op grond van artikel 2.5.30 lid 4 van de bouwverordening ontheffing worden verleend onder voorwaarde van een financiële compensatie die in het parkeerfonds wordt gestort. De ontheffing van de parkeereis met financiële consequentie wordt verleend volgens een publiekrechtelijke regeling. De parkeerbijdrage moet op dezelfde wijze als de bouwleges door de aanvrager worden betaald. De aanvrager krijgt na het betalen van de parkeerbijdrage ontheffing op het voldoen aan het parkeerartikel. Er is geen sprake van een contract tussen partijen.

In de Wro neemt het bestemmingsplan een centrale rol in, waardoor de aanvullende rol van stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening is verdwenen. Derhalve ligt de juridische basis voor de parkeernormen in de bestemmingsplannen

Er is gekozen om de parkeernormen voor voertuigen in deze beleidsnota op te nemen. Op deze manier zijn alle parkeernormen gebundeld in één document dat van toepassing is voor de gehele gemeente en eenvoudig geactualiseerd kan worden. Daarnaast vormt de nota een basis in de standaardregels voor bestemmingsplannen.

In de bestemmingsplannen van de gemeente Druten is en wordt namelijk een directe koppeling gemaakt met deze beleidsnota. Er is een algemene gebruiksregel in de bestemmingsplannen opgenomen die regelt dat indien feitelijk gebruik van gronden en/of bestaande bouwwerken wijzigen, moet worden voldaan aan de parkeernormen als opgenomen in deze nota. In bestemmingsplannen wordt een parkeerregeling opgenomen met een dynamische verwijzing naar deze beleidsregels parkeren.

De Nota Parkeernormen is gekoppeld aan de Woonvisie Druten. Indien de te hanteren grensbedragen in de Woonvisie Druten wijzigen, dan gelden deze automatisch ook voor de Nota Parkeernormen Druten.

Vanaf 1 januari 2022 zal de Omgevingswet in werking treden. Vanaf dat moment vormen alle op dat moment geldende bestemmingsplannen gezamenlijk van rechtswege het tijdelijke omgevingsplan. Ook de koppeling met de parkeernormen blijft daarbij dus bestaan. Bij het opstellen van nieuwe omgevingsplannen kunnen te zijner tijd de parkeernormen opnieuw worden meegenomen.

3. Vaststellen gemeentelijke parkeereis

3.1 Parkeernormen

Een ontwikkeling, een bouwactiviteit en/of een wijziging van gebruik, kan tot gevolg hebben dat er (meer) ruimte nodig is voor het parkeren van auto’s. De aanvrager moet ervoor zorgen dat er in voldoende mate voorzien wordt in ruimte voor het parkeren van auto’s. Op basis van de CROW parkeernormen (zie CROW publicatie 381) wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn voor een bepaalde bouwactiviteit, de parkeereis. Daarbij wordt rekening gehouden met de verstedelijkingsgraad van de gemeente Druten en het gemiddeld autobezit in de gemeente.

Met uitzondering van de functie Wonen toetst de gemeente Druten op het gemiddelde van de bandbreedte per functie. De door de raad vastgestelde Nota parkeernormen 2021 is gelinkt aan de Drutense Woonvisie met betrekking tot de bovengrenzen voor sociale huur en koopwoningen. Voor de functie Wonen heeft Druten eigen parkeernormen vastgesteld(zie bijlage 1). Bij de toepassing van de parkeernormen geldt dat de berekende parkeereis op één cijfer achter de komma naar boven worden afgerond. Bijvoorbeeld: een parkeereis van 4,1 wordt naar boven afgerond naar 5 parkeerplaatsen.

De parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijk gehanteerde richtlijn van de CROW publicatie 381,“Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie”. De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Sinds 2004 is CROW niet langer een afkorting, maar een eigen naam. Het CROW biedt professionals technische en specialistische kennis over infrastructuur, verkeer, vervoer en de openbare ruimte.

Parkeerplaatsen worden in principe altijd op eigen terrein aangelegd. Naast het aantal parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De benodigde ruimte voor het parkeren van auto’s dient afgestemd te zijn op gangbare personenauto’s. In bijlage 2 zijn hiervoor de minimale eisen opgenomen. Bestaande parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan, bijvoorbeeld door de aanleg van een nieuwe inrit, dienen gecompenseerd te worden.

3.2 Verstedelijkingsgraad

In publicatie 381 wordt onderscheidt gemaakt in autogebruik tussen gebieden met een verschillende stedelijkheidsgraad. In een grote stad zullen de mogelijkheden om alternatieve vervoerswijzen te gebruiken groter zijn dan in een klein dorp.

De verstedelijkingsgraad in de gemeente Druten is bepaald en vastgelegd op:

- de bebouwde kom van Druten valt onder 'matig stedelijk';
- de bebouwde kom van Puiflijk, Afferden, Deest en Horssen valt onder ‘weinig stedelijk’;
- het buitengebied van de gemeente Druten valt onder ‘niet stedelijk’;

3.3 Stedelijke zone

CROW Publicatie 381 maakt daarnaast onderscheid in verschillende stedelijke zones. Het gebied is medebepalend naar de parkeerbehoefte. Er wordt onderscheid gemaakt in: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en het buitengebied.

Op basis van ervaring, ruimte en parkeermogelijkheden is voor de kern Druten aangegeven hoe de centrum-zone (CROW ‘schil centrum’) exact ligt (zie bijlage 4 Centrumzone). Dit geeft duidelijkheid en eenduidigheid bij het bepalen van een bestaande of nieuwe parkeernorm.

De andere gebieden binnen de bebouwde kom vallen onder ‘rest bebouwde kom’. Alles buiten de bebouwde komgrenzen valt onder ‘buitengebied’. Er wordt in gemeente Druten geen aanduiding ‘centrum’ gehanteerd.

3.4 Parkeren op eigen terrein bij woningen

Vaak blijkt in de praktijk dat bij woningen bijvoorbeeld een garage niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte in gebruik is. Indien daar bij het vaststellen van de parkeereis geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Naast de instandhouding van de parkeerplaatsen is ook het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein lager. Immers, als de eigenaar van een woning niet thuis is, kan een ander deze parkeerplaats niet gebruiken. De bezetting van parkeerplaatsen op eigen terrein is hierdoor lager dan de bezetting van openbare parkeerplaatsen. Om dit te compenseren worden parkeerplaatsen op eigen terrein van woningen niet volledig meegerekend. Voor bezoekers dient per woning minimaal 0,3 parkeerplaats in de openbare ruimte aanwezig te zijn.

De berekenwijze van parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen zijn opgenomen in tabel 1.

Parkeren op eigen terrein	Theoretisch aantal	Berekenings aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 m diep en 2,5 m breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,0 m diep en 2,5 m breed
dubbele oprit zonder garage	2	2,0	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	1,0	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	2,0	oprit min 5,0 m diep en 4,5 m breed

Tabel 1: berekenwijze parkeren op eigen terrein bij woningen

3.5 Uitzondering beroep of praktijk aan huis

Voor een beroep of praktijk aan huis (zoals tekstschrijver, schoonheidsspecialist, hondentrimmer etc.) is het veelal niet mogelijk om de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Hiervoor kan een ontheffing aangevraagd worden. Voor het in behandeling nemen van de ontheffingsaanvraag worden altijd leges in rekening gebracht. Voor deze ontheffing kan een uitzondering gemaakt worden zonder dat hier een bijdrage aan het parkeerfonds aan verbonden wordt.

Voorwaarde hierbij is dat er sprake is van een kleinschalige ontwikkeling, waarbij de parkeerbehoefte op basis van de parkeereis niet meer dan drie extra parkeerplaatsen bedraagt. Ook moet aangetoond worden dat de parkeereis redelijkerwijs (geheel of gedeeltelijk) niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. En dat het gaat om een beroep of praktijk waar de hoofdbewoner een eenpersoonszaak runt als zelfstandige zonder personeel(zzp).

Deze uitzondering wordt gemaakt omdat de gemeente Druten het klimaat voor het beginnen van een kleinschalig bedrijf aan huis niet wil ontmoedigen. Er mag daarbij geen sprake zijn van intensieve bezoekersfuncties zoals detailhandel, onderwijs of groepsopvang.

3.6 Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop

Ook bij een wijziging van gebruik wordt op basis van de parkeernormen een parkeereis berekend. Hierbij geldt dat de berekende parkeereis op basis van de nieuwe functie, wordt verminderd met de parkeereis (conform parkeernormen bijlage 1) van de functie die in de laatst verleende bouwvergunning is vastgelegd. De huidige situatie is de nul-situatie. Ook bij de sloop van bestaande panden wordt de parkeereis voor deze panden berekend en verrekend met de nieuwe parkeereis. Het gevolg van deze werkwijze is dat historisch gegroeide en bestaande parkeerproblemen niet worden aangepakt. Hiermee wordt wel voorkomen dat de parkeerdruk door de nieuwe ontwikkeling groter worden.

3.7 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Indien in een bouwplan verschillende functies worden ondergebracht, dient voor het bepalen van de gemeentelijke parkeereis een parkeerbalans worden opgesteld conform de voorgeschreven methode van het CROW. De aanwezigheidspercentages die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans zijn opgenomen in tabel 2 en kunnen alleen worden toegepast wanneer verschillende functies binnen het bouwplan gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid op eigen terrein.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%

supermarkt	30%	60%	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/podium	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis:	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 2: Aanwezigheidspercentage bij dubbelgebruik van parkeerplaatsen

4. Beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke stappen worden doorlopen in de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis. Dit stappenplan is tevens opgenomen in een beslisboom (zie schema beoordeling gemeentelijke parkeereis).

4.1 Beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis

1. Hoofddoel is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd.
2. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Zie ook stroomschema op bijlage 3.
3. Als lid 1 en lid 2 niet mogelijk zijn kan de aanvrager van een omgevingsvergunning een schriftelijk verzoek indienen bij het college van B&W voor een ontheffing van de gemeentelijke parkeereis. Het verzoek van de aanvrager moet gegronde redenen bevatten die aantonen dat de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is. En dat de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet in de nabije omgeving van de ontwikkeling kan worden gecompenseerd.
4. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en wanneer het college van B&W bereid is om de verplichting van de aanvrager over te nemen om te voldoen aan de parkeereis. Bij dit besluit wordt afgewogen of het tekort aan benodigde parkeerplaatsen in de nabijheid van de ontwikkeling kan worden opgevangen in de openbare ruimte. Indien dit mogelijk is heeft dit, behoudens de centrumzone, geen financiële consequenties voor de aanvrager. Voor de centrumzone geldt dat de aanvrager geen rechten kan en mag ontlenen aan een eventueel overschot aan parkeerplaatsen die vooruitlopend op toekomstige ontwikkelingen al zijn gerealiseerd. Of toekomstig worden gerealiseerd in de centrumzone van Druten (zie bijlage 3).
5. Indien het tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein niet kan worden opgevangen in de openbare ruimte is de aanvrager van een ontheffing van de parkeereis, een bijdrage per ontbrekende parkeerplaats verschuldigd ten gunste van het parkeerfonds.

4.2 Hardheidsclausule

Het college van B&W kan bij ontheffing van de parkeereis in specifieke uitzonderingsgevallen eveneens gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting van parkeerbijdrage verlenen. Dit gebeurt wanneer naar het oordeel van het college van B&W het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Druten zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeereis.

5. De afkoopregeling

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe hoog de parkeerbijdrage per parkeerplaats is en binnen welke voorwaarden de gemeente na storting in het parkeerfonds voorziet in de aanleg van parkeerplaatsen.

5.1 Tarief van de parkeerbijdrage

De parkeerbijdrage bedraagt € 15.000,- per parkeerplaats voor het centrum van de kern Druten. Het centrumgebied is aangegeven op de overzichtskaart (zie bijlage 4). Voor de overige delen van de bebouwde kom van Druten en de andere kommen (Afferden, Deest, Horssen en Puiflijk) bedraagt de parkeerbijdrage € 10.000,- per parkeerplaats.

5.2 Aanleg van parkeerplaatsen door de gemeente

De parkeerbijdrage wordt gebruikt voor de aanleg, uitbreiding en/of instandhouding van extra parkeerplaatsen in de betreffende bebouwde kom waar de storting vandaan komt. De parkeerplaatsen die in het kader van het parkeerfonds worden gerealiseerd zijn voor een ieder toegankelijk. Aan het betalen van de parkeerbijdrage kan de aanvrager van een omgevingsvergunning geen rechten ontlenen, aangaande het parkeren in de openbare ruimte en/of andere parkeervoorzieningen. Er is geen sprake van een verworven eigendomsrecht. Met andere woorden men koopt er geen parkeerplaats mee.

5.3 Verplichting

Het bedrag wordt gestort in het Parkeerfonds. Dit fonds wordt door de gemeente gebruikt voor de aanleg, uitbreiding en/of instandhouding van parkeerplaatsen in de betreffende bebouwde kommen waar de stortingen vandaan komen. De termijn waarbinnen deze parkeervoorziening gerealiseerd dient te zijn, wordt op 10 jaar gesteld. Lukt de aanleg van de parkeerplaatsen niet binnen de daarvoor gestelde tijd, dan stort de gemeente het betaalde bedrag met een rente van 3% terug.

Omdat dit middelen zijn waar een expliciete verplichting aan hangt, worden deze middelen gestort in een ‘parkeerfonds’. Het is niet mogelijk om deze gelden anders te bestemmen dan voor de aanleg, uitbreiding en/of instandhouding van parkeerplaatsen.

6 Slotbepalingen

6.1 Inwerkingtreding

1. De Nota Parkeernormen Druten 2021 treedt in werking op de dag nadat deze bekend gemaakt is.
2. De Nota Parkeernormen Druten 2011, vastgesteld door gemeenteraad op 10 februari 2011, wordt gelijktijdig ingetrokken.

6.2 Overgangsbepaling

Er is geen overgangsregeling van toepassing.

Omgevingsvergunningaanvragen, ingekomen vóór de inwerkingtreding van het 5e periodieke bestemmingsplan, worden getoetst aan de Nota Parkeernormen Druten 2011.

6.3 Citeertitel

Deze beleidsregels worden aangehaald als “Nota Parkeernormen Druten 2021”.

6.4 Ondertekening

Ondertekening

Vastgesteld in de openbare vergadering van 03 juni 2021.

De raadsgriffier,

M. van IJsseldijk,

de voorzitter

C.A.A. van Rhee-Oud Ammerveld

Bijlage 1 Parkeernormen in de gemeente Druten

CROW publicatie 381	Parkeernorm
Alle functies m.u.v. Wonen:	Gemiddelde van de bandbreedte

Wonen

Type	Parkeernorm	Eenheid
Woning goedkoop	**1,5**	**per woning**
Woning middelduur	**1,8**	**per woning**
Woning duur	**2,0**	**per woning**
Serviceflat/Aanleunwoning	**0,6**	**per woning**

Kamer verhuur	**0,4**	**per kamer**

Voor het bepalen van de prijsklasse wordt gebruik gemaakt van de Woonvisie Druten.

CROW publicatie 381	**Verstedelijkingsgraad**
Bebouwde kom van Druten	matig stedelijk
Bebouwde kom van Puiflijk, Afferden, Deest en Horssen	weinig stedelijk
Buitengebied van de gemeente Druten	niet stedelijk

CROW publicatie 381	**Stedelijke zone**
Druten centrumzone (zie bijlage 4)	Centrum schil
Andere bebouwde kommen	Rest bebouwde kom
Alles buiten de bebouwde kommen	Buitengebied

Prijsklassen Woonvisie Druten

De Nota Parkeernormen is gekoppeld aan de Woonvisie Druten. Indien de te hanteren grensbedragen in de Woonvisie Druten wijzigen, dan gelden deze automatisch ook voor de Nota Parkeernormen Druten. In het onderstaande overzicht zijn de voor 2021 geldende bovengrenzen opgenomen.

De gehanteerde begrippen voor woningtypen en bovengrenzen zoals gebruikt in de Woonvisie Druten verschillen met de Nota Parkeernormen en dat kan verwarrend zijn. Onderstaand is een overzicht opgenomen om hier duidelijkheid in te geven.

HUUR

Nota parkeernormen	**Woonvisie Druten**	**Druten 2021**
Goedkoop	Sociale huur	tot € 751
Middelduur	Midden huur	€ 751 tot € 1.000
Duur	Dure huur	> € 1.000

KOOP

Nota parkeernormen	**Woonvisie Druten**	**Druten 2021**
Goedkoop	Goedkope koop	tot € 200.000
Middelduur	Betaalbare koop	€ 200.000 tot € 325.000
Duur	Dure koop vanaf	€ 325.000

Bij de toepassing van de parkeernormen geldt dat de berekende parkeereis op één cijfer achter de komma naar boven worden afgerond. Bijvoorbeeld: een parkeereis van 4,1 wordt naar boven afgerond naar 5 parkeerplaatsen.

Bijlage 2 Maatvoering parkeervakken

De beschikbare ruimte voor het parkeren van auto's dient afgestemd te zijn op gangbare personenauto's.

Openbare ruimte

De gemeente Druten hanteert onderstaande minimale afmetingen voor het toetsen bij langsparkeren en haaksparkeren in de openbare ruimte.

Langsparkeren

parkeervak minimaal 2,00 meter breed en 6,00 meter lang;

rijloper minimaal 3,00 meter breed;

gehandicaptenparkeerplaats 3,00 meter breed en 5,00 meter lang.

Haaksparkeren

Parkeervak minimaal 2,40 meter breed en 5,00 meter lang;

Rijloper minimaal 6,00 meter breed;

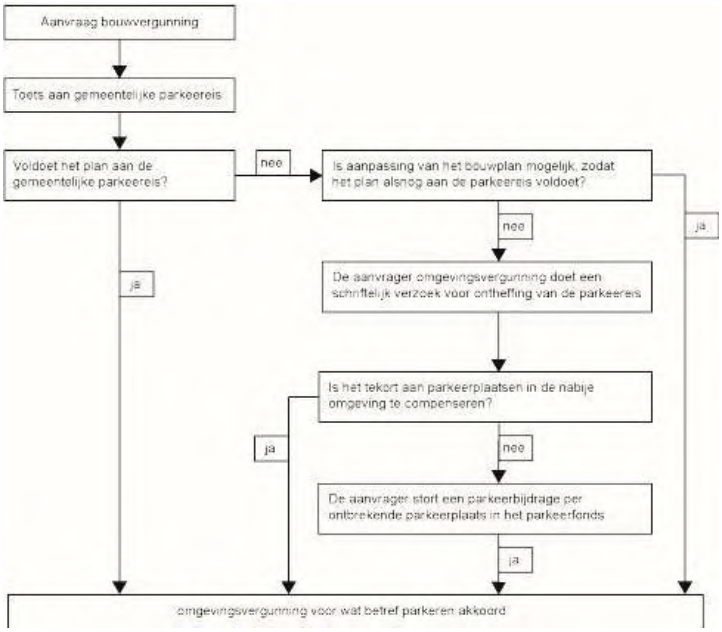
Gehandicaptenparkeerplaats 3,50 meter breed en 5,00 meter lang.

Eigen terrein

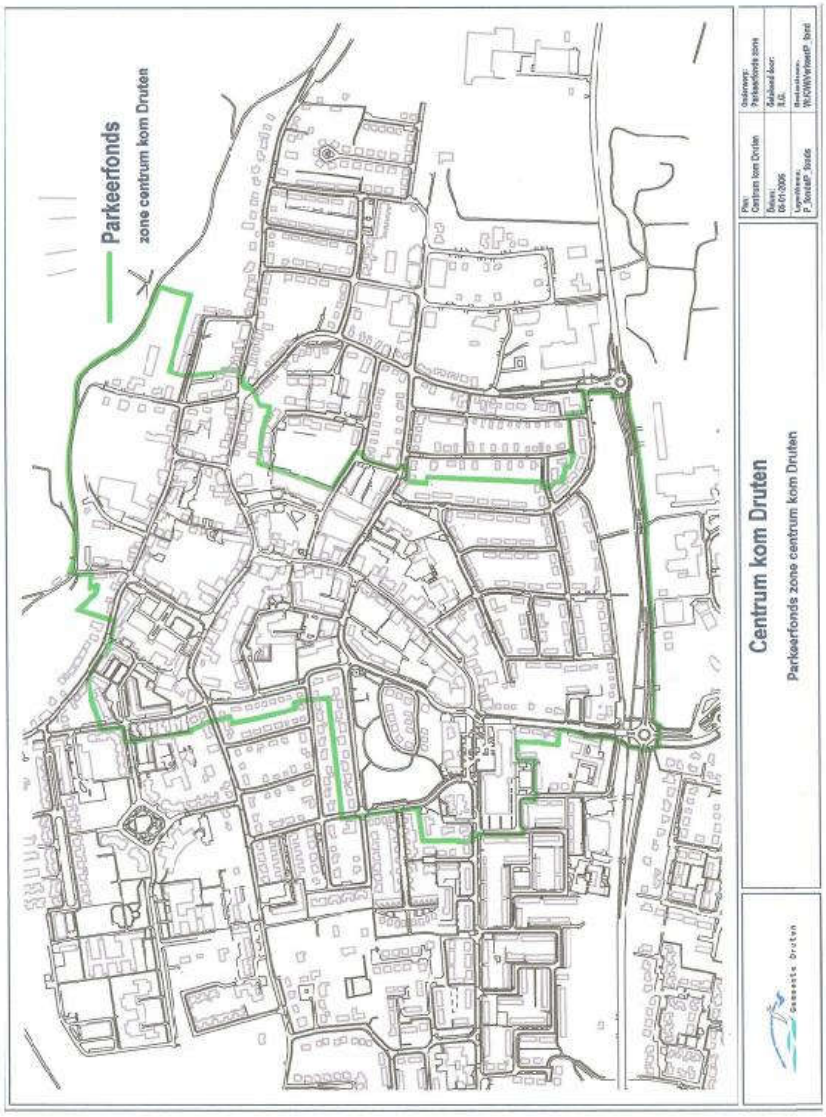
De gemeente Druten hanteert onderstaande minimale afmetingen voor het toetsen van de parkeerruimte op eigen terrein.

Enkele oprit zonder garage	oprit min. 5,0 m diep en 2,5 m breed
Lange oprit zonder garage of carport	oprit min. 10,0 m diep en 2,5 m breed
dubbele oprit zonder garage	oprit min. 5,0 m diep en 4,5 m breed
Garage zonder oprit (bij woning)	garage min. 5,0 m diep en 2,8 m breed
Garagebox (niet bij woning)	garage min. 5,0 m diep en 2,8 m breed
Garage met enkele oprit	oprit min 5,0 m diep en 2,5 m breed
Garage met lange oprit	oprit min. 10,0 m diep en 2,5 m breed
Garage met dubbele oprit	oprit min 5,0 m diep en 4,5 m breed

Bijlage 3 Stroomschema beoordeling parkeereis



Bijlage 4 Centrumzone kom Druten



1
Wro is de Wet ruimtelijke ordening die vanaf 1 juli 2008 in werking is getreden

Ziet u een fout in deze regeling?
Bent u van mening dat de inhoud niet juist is? Neem dan contact op met de organisatie die de regelgeving heeft gepubliceerd. Deze organisatie is namelijk zelf verantwoordelijk voor de inhoud van de regelgeving. De naam van de organisatie ziet u bovenaan de regelgeving. De contactgegevens van de organisatie kunt u hier opzoeken: organisaties.overheid.nl.

Werkt de website of een link niet goed? Stuur dan een e-mail naar regelgeving@overheid.nl