Aldetiendstraat 30, Uden

Inhoudsopgave

Bijlagen bij regels **3**

Bijlage 1 Nota parkeernormen **4**

Bijlagen bij regels

Bijlage 1 Nota parkeernormen

Gemeente Uden

Nota Parkeernormen Uden 2018

Datum 17 januari 2018

Inhoud Pagina

1	**Inleiding**	**1**
2	**Doelstelling parkeernormen**	**2**
3	**Parkeernormering**	**3**
3.1	Gebiedsindeling	3
3.2	Functionele indeling	4
3.3	Parkeernormen	4
4	**Toepassing van parkeernormen**	**8**
4.1	Algemeen	8
4.2	Berekening parkeerbehoefte	8
4.3	Parkeren op eigen terrein	11
4.3.1	-----	11
4.3.2	Bebouwde kom en buitengebied	11
4.4	Gehandicaptenparkeerplaatsen	11
4.5	Duurzaamheid	11
4.6	Gebiedsgerichte aanpak	12
Bijlage 1	**Gebiedsindeling**	**1**
Bijlage 2	**Parkeernormen per gebied**	**2**
Bijlage 3	**Aanwezigheidspercentages**	**4**

1 Inleiding

Deze Nota Parkeernormen van de gemeente Uden is opgesteld voor de gemeente Uden ter vervanging van de Nota Parkeernormen Uden en Veghel 2006. Bij deze actualisatie zijn de uitgangspunten nogmaals tegen het licht gehouden en daar waar nodig herzien. Ook bevat deze nota een beleidswijziging. Op deze wijze heeft de gemeente Uden weer een Nota Parkeernormen waar zij de komende jaren mee vooruit kan.

Deze nota beoogt het vastleggen van de Udense parkeernormen en het bepalen van een transparant en eenduidig toepassingskader. Alvorens in de volgende hoofdstukken op deze elementen in te gaan, eerst een beknopte toelichting op het juridisch kader en wijze waarop de gemeente Uden tot op heden de parkeernormen heeft toepast.

Wijziging juridisch kader
Om te bepalen of een voorgenomen ontwikkeling voor wat parkeren betreft doorgang kan vinden, toetst de gemeente de aanvraag aan het bestemmingsplan (of de opvolgers daarvan). Binnen de bestemmingsplannen is opgenomen dat bij een ontwikkeling in voldoende mate moet worden voorzien in parkeergelegenheid. In deze bestemmingsplannen is een dynamische verwijzing naar de meest recente versie van de Nota Parkeernormen opgenomen om “in voldoende mate” te berekenen.

Als in een bestemmingsplan geen parkeernorm of een verwijzing naar een Nota Parkeernormen is opgenomen, geldt tot 1 juli 2018 voor bestemmingsplannen van voor 29 november 2014 de Bouwverordening als vangnet. In het parkeerartikel van de Bouwverordening van de gemeente Uden is opgenomen dat in voldoende mate in parkeerruimte voor het stallen van auto’s moet worden voorzien. Voor nieuwe bestemmingsplannen (vanaf 29 november 2014) geldt dat het bestemmingsplan zelf een parkeernorm of een verwijzing naar een Nota Parkeernormen moet bevatten. Voor die plannen kan de Bouwverordening dus niet meer als vangnetbepaling fungeren

Overgangsregeling parkeernormen
Deze beleidsregels zijn van toepassing op schriftelijke verzoeken en aanvragen die zijn ingediend na de datum van inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen, met uitzondering van verzoeken en aanvragen op basis van bestemmingsplannen waar deze Nota Parkeernormen niet van toepassing is.

Vervanging Nota Parkeernormen 2006
Deze Nota Parkeernormen 2018 voor de gemeente Uden is een actualisering van de Nota Parkeernormen (2006) en vervangt deze nota.

2 Doelstelling parkeernormen

Het doel van de nota 'Parkeernormen' kan als volgt worden geformuleerd:
Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in de gemeente Uden om in de toekomst in een parkeerbehoefte te kunnen voorzien en daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente Uden te waarborgen.

Hierbij dienen de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- de parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de ontwikkeling van de kernen;
- elke initiatiefnemer van bouwplannen draagt zorg voor zijn eigen parkeeroplossing;
- een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken;
- vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte moet ernaar gestreefd worden zo weinig mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen waarbij de mogelijkheden voor uitwisseling en dubbelgebruik niet uit het oog verloren mogen worden.

De volgende aandachtspunten dienen in ogenschouw te worden genomen:
- De nota is bedoeld als *normenkader* van de gemeente Uden. De nota moet worden gebruikt als kader voor externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enzovoort).
- De nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen en bouw- en verbouwprojecten in de gemeente Uden en *niet* voor bestaande parkeersituaties.
- De nota kent een algemene strekking. Dit betekent dat de nota niet in alle gevallen direct toepasbaar is omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. In deze gevallen zal naar de geest van de nota gehandeld worden. De initiatiefnemer dient in die gevallen gefundeerd te onderbouwen dat een goede parkeeroplossing wordt gerealiseerd.
- Het college van burgemeester en wethouders is het bevoegd orgaan om te beslissen over afwijkingen in de toepassing van deze nota.

3 Parkeernormering

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de parkeernormering. Deze is opgebouwd uit een drietal elementen:
- gebiedsindeling;
- functionele indeling;
- parkeernormen.

3.1 Gebiedsindeling

CROW-principe
De basis voor de nota is gevonden in de door het CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) uitgegeven publicatie over parkeerkencijfers[1]. Uit de studie die in het kader van deze publicatie is uitgevoerd is geconcludeerd dat de vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door:
- de locatie;
- het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen.

Dit blijkt onder andere uit het feit dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Er bestaat dus een verband tussen de aanwezigheid van alternatieve vervoerwijzen en de vraag naar parkeerplaatsen. Naarmate de locatie verder van het centrum is gelegen neemt het aanbod en kwaliteit van alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, fiets, lopen) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Deze bevinding is aanleiding geweest om voor de *parkeerkencijfers* onderscheid te maken naar:
- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom;
- buitengebied.

Gebiedsindeling
De door het CROW gehanteerde gebiedsindeling sluit voor een deel aan bij aan bij de situatie in de gemeente Uden. Voor de normering wordt uitgegaan van de volgende indeling (zie ook bijlage 1):
a. centrum: centrum Uden;
b. bebouwde kom: overig kern Uden, Volkel en Odiliapeel;
c. buitengebied: landelijke gebied.

De stedelijke zone *schil/overloopgebied* wordt in de gemeente Uden, vanwege de schaalgrootte van het centrum, niet gebruikt.

[1] CROW, *Kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie*, publicatie 317, Ede oktober 2012.

3.2 Functionele indeling

Voor elke functie geldt een eigen set van parkeernormen. Onderscheid wordt gemaakt naar functies die gegroepeerd kunnen worden naar een viertal hoofdfuncties:

1. wonen;
2. werken;
3. winkels;
4. overig.

In de volgende paragraaf zijn voor de drie gebieden per functie de meest voorkomende parkeernormen opgenomen. Indien er sprake is van andere functies of onduidelijkheden bij de praktische invulling van deze nota, wordt de CROW publicatie 317; 'kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie' van oktober 2012 of diens opvolger, als richtlijn gehanteerd.[2] De gemeente Uden gaat daarbij uit van de gemiddelde kencijfers.

3.3 Parkeernormen

Normen per gebied

Per gebied, zoals omschreven in paragraaf 3.1, zijn parkeernormen opgesteld. De normen zijn overgenomen uit de Nota Parkeernormen Uden-Veghel 2006, daar deze een goede indicatie van de parkeerbehoefte geven. Daar waar in het verleden is gebleken dat de parkeernormen niet goed passen, zijn deze aangepast. De parkeernormen zijn per gebied in tabelvorm opgenomen in bijlage 2. Tabel 3.1 geeft de wijzigingen weer.

functie	wijziging
vrijstaande woning	De functie vrijstaande woning is als losse functie toegevoegd. Deze werd gemist in de Nota Parkeernormen Uden-Veghel 2006.
hoofdwinkelgebied wijk- of buurtcentrum	Het onderscheid tussen food en non-food is komen te vallen vanwege het wisselende gebruik tussen food en non-food. Wel is de functie supermarkt toegevoegd.
supermarkt	De functie supermarkt is als losse functie toegevoegd en is een nadere specificatie van de 'oude' functie hoofdwinkelgebied (food) of wijk- of buurtcentrum (food).
grootschalige detailhandel	De functie grootschalig detailhandel is komen te vervallen. Deze functie bevat diverse detailhandelsfuncties. CROW heeft in haar parkeerkencijfers onderscheid gemaakt naar verschillende typen. Deze parkeerkencijfers gelden als richtlijn bij het bepalen van de parkeereis.
arbeidsextensief / bezoekersintensief	De functie arbeidsextensief / bezoekersintensief is komen te vervallen. Deze functie bevat diverse (grootschalige) detailhandelsfuncties. CROW heeft in haar parkeerkencijfers onderscheid gemaakt naar verschillende

[2] Wanneer CROW nieuwe kencijfers publiceert, gelden wanneer gebruik wordt gemaakt van CROW-parkeerkencijfers, deze nieuwe kencijfers als richtlijn.

functie	wijziging
	typen. Deze parkeerkencijfers gelden als richtlijn bij het bepalen van de parkeereis.
crematorium	De parkeernorm voor een crematorium is voor het gebied 'bebouwde kom' (voormalig gebied 2) toegevoegd. Deze ontbrak in de Nota Parkeernormen Uden-Veghel 2006.

Tabel 3.1: Overzicht aanpassingen in parkeernormen

Opmerkingen bij de normen

Woningen
De parkeernormen voor woningen zijn ingedeeld naar doelgroep van de woning en prijsklasse. De prijsgrenzen worden door de gemeente zelf bepaald en zijn opgenomen in het beleidsstuk Woningbouw Actualisatie 2015 (en opvolgende stukken). De parkeernormen zijn inclusief de parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers uit 0,4 parkeerplaats per woning bestaat. Daarom moet minimaal 0,4 parkeerplaats[3] per woning in de openbare ruimte worden gerealiseerd. In uitzonderingssituaties worden deze niet in de openbare ruimte maar in een openbaar toegankelijk gebied gerealiseerd. Appartementen hebben een gelijke norm als woningen. Ook hierbij is de parkeernorm afhankelijk van de locatie, het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen en van de omvang van het appartement.

Zorgwoningen
In de regel worden aanleunwoningen gebouwd tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Deze woningen zijn bedoeld voor ouderen die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. De bewoners profiteren van de diensten van het verzorgingscentrum, terwijl ze toch redelijk zelfstandig kunnen wonen. Dit type woningen is kleiner dan 100 m^2 bvo en komt onder andere onder de volgende benamingen voor: aanleunwoningen, appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat, woonzorgcomplex en zelfstandige seniorenwoning.

De functie zorgwoningen kan breed worden geïnterpreteerd. Daarom geldt voor deze functie het volgende onderscheid:
- Intramurale zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dagverzorging). Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingshuis.
- Extramurale zorgwoningen voor zorgbehoevenden met behoefte aan zorg op afroep. Dit type zorgwoningen valt onder de categorie aanleunwoning.
- Extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Voor dit type zorgwoningen gelden de parkeernormen voor reguliere woningen.

[3] Bij woningen met een parkeernorm van 1,3 parkeerplaatsen per woning geldt een minimum van 0,3 parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten behoeve van bezoekers.

Bij overlap wordt gerekend met de categorie met de hoogste parkeernorm.

Commerciële ruimten in woongebieden
Er worden steeds vaker woningen gebouwd met een commerciële ruimte aan huis. Deze ruimte kan gebruikt worden voor verschillende doeleinden zoals zakelijke dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en aan huis gebonden beroepen, zoals bijvoorbeeld een kapper, een accountant, een schoonheidssalon of een ambachtelijk bedrijfje. Een belangrijk kenmerk van deze ruimten is dat ze kleinschalig zijn en dat het moet passen binnen het woonmilieu. Afhankelijk van de mogelijkheden die het bestemmingsplan voorschrijft, wordt per situatie de geldende parkeernorm bepaald.

Scholen/kinderdagverblijven
Bij scholen en kinderdagverblijven is gedurende de dag een min of meer vast aantal parkeerders aanwezig, het personeel. De parkeernorm beschrijft deze parkeervraag. De haal- en brengmomenten brengen een extra, kortdurende piek met zich mee. De gemeente Uden hanteert de door CROW ontwikkelde rekenmethode om het noodzakelijk aantal parkeerplaatsen bij scholen en kinderdagverblijven te berekenen. Deze rekenmethode is opgenomen in de CROW Rekentool Verkeersgeneratie en Parkeren of opvraagbaar bij de gemeente Uden.

Werkgelegenheid
Bij werkfuncties is er vaak onduidelijkheid tot welke functiecategorie de betreffende functie hoort. Daarom geldt indicatie het volgende:
- Onder arbeidsextensieve/bezoekers extensieve bedrijven worden bedrijven verstaan zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m^2 bvo.
- Arbeidsintensieve/bezoekers extensieve bedrijven zijn bijvoorbeeld industrie, garagebedrijf, laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m^2 bvo.

Detailhandel
Bij detailhandel wordt onderscheid gemaakt naar verschillende categorieën. Deze categorieën zijn:
- hoofdwinkelgebied: zowel dagelijkse als niet-dagelijkse detailhandel, niet zijnde supermarkt;
- wijk- of buurtcentrum: zowel dagelijkse als niet-dagelijkse detailhandel, niet zijnde supermarkt;
- supermarkten: alle typen (discount, full-service laag prijsniveau, full-service hoog prijsniveau);
- commerciële dienstverlening: bedrijven zoals makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudio;

Voor grootschalige detailhandel zijn geen specifieke parkeernormen opgesteld, maar wordt gebruik gemaakt van de gemiddelde CROW-parkeerkencijfers voor matig stedelijke gebied (CROW-publicatie 317 en opvolgers). CROW heeft kencijfers voor ‘kringloopwinkel’, ‘bruin- en witgoedzaken’, ‘woonwarenhuis/woonwinkel’, ‘meubelboulevard/woonboulevard’, ‘winkelboulevard’, ‘outletcentrum’, ‘bouwmarkt’, ‘tuincentrum’ en ‘groencentrum’.

4 Toepassing van parkeernormen

4.1 Algemeen

In de toekomstige situatie is het bij nieuwbouw of verbouw een basiseis dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd dienen te worden. Er zijn drie situaties waarvoor een uitzondering kan worden gemaakt:

1. Door de locatie van de (nieuw)bouw zijn parkeerplaatsen op eigen terrein niet wenselijk. Hierbij kan worden gedacht aan een locatie binnen het voetgangersgebied. Parkeren op eigen terrein betekent dan immers extra rijdende voertuigen van en naar de desbetreffende locatie via het voetgangersgebied.
2. Het is fysiek niet mogelijk om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.
3. Voor bezoekersparkeren bij woningen in principe uitgaan van 0,4 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte.

Voor deze situaties kan dus een uitzondering worden gemaakt, het hoeft niet. Met name in het tweede geval, kan het voorkomen dat extra parkeerdruk op de openbare weg ongewenst of eenvoudig onmogelijk is.

4.2 Berekening parkeerbehoefte

De parkeernorm is de door de gemeente Uden vereiste parkeernorm. Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan deze norm wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare weg niet toegestaan. Meer parkeerplaatsen realiseren betekent het faciliteren van meer verkeersbewegingen naar de locatie. Dit betekent een extra belasting van de infrastructuur die niet in alle situaties kan worden toegestaan.

De parkeerbehoefte wordt berekend door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm. Het resultaat van deze berekening wordt naar boven afgerond.

Berekenwijze bij gecombineerde functies
Het komt geregeld voor dat een pand meerdere functies in zich herbergt. Zo is in een tuincentrum over het algemeen horeca gevestigd. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de dominante functie bepalend. Alleen als de functies ongeveer gelijkwaardig zijn en/of beiden zelfstandig bezoekers aantrekken, dan dient de parkeerbehoefte te worden berekend naar evenredigheid

Voorbeeld gecombineerde functies
Er wordt een sportschool van 720 m^2 bvo met daarbinnen een bar van 80 m^2 bvo gerealiseerd. De functie sportschool is de dominante functie. De berekening van de parkeerbehoefte gaat over 800 (=720 + 80) m^2 bvo sportschool.

van de functionaliteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een dealerbedrijf, de 'showroom' en 'werkplaats' zijn vaak even sterk aanwezig en trekken beiden afzonderlijk bezoekers aan.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (aanwezigheidspercentages)
Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het bouwplan toegankelijk is en als zodanig is vormgegeven. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uit maken. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 317. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd. Deze zijn opgenomen in bijlage 3.

Rekening houden met bestaande situatie
Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop, nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog extra benodigd is. Uitgangspunt bij deze regel is dat de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik enkel mag worden gecorrigeerd op de vraag van de nieuwe functie indien het pand niet langer dan vijf jaar leegstaat. Wanneer bij de parkeeroplossing voor de bestaande situatie gebruik is gemaakt van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, of van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zal bij het bepalen van het aantal extra benodigde parkeerplaatsen tevens rekening moeten worden gehouden met aanwezigheidspercentages.

Bij de correctie van de parkeerbehoefte in verband met eventuele bestaande functies dient tevens rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van parkeercapaciteit. Indien als gevolg van de nieuwbouw een deel van de bestaande capaciteit komt te vervallen dan dient de bestaande parkeerbehoefte hiermee gecorrigeerd te worden.

Maatwerk
Voor functies waarvoor geen parkeernormen zijn vastgesteld, hanteert de gemeente Uden de gemiddelde parkeerkencijfers van CROW (matig stedelijk gebied) als uitgangspunt. Bij dit soort functies is het aan de ontwikkelende partij om het benodigde aantal parkeerplaatsen te onderbouwen. Hiervoor kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is reeds aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens kunnen worden gebruik bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

4.3 Parkeren op eigen terrein

De berekende parkeerbehoefte dient op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd te worden. Alleen parkeerplaatsen die bereikbaar en bruikbaar zijn, worden als parkeerplaatsen beschouwd. Hierbij worden de afmetingen zoals opgenomen in CROW publicatie "ASVV 2012, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" aangehouden.

4.3.1 ---

4.3.2 Bebouwde kom en buitengebied

Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte niet toegestaan, tenzij aantoonbaar is dat er nu *en* in de toekomst op de openbare weg in de directe omgeving van de functie op maximaal 100 meter loopafstand bij woningen en op maximaal 150 meter loopafstand[4] voor overige functies, voldoende[5] parkeercapaciteit beschikbaar is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. In deze afweging speelt het effect op de kwaliteit van het openbare gebied in relatie tot het eventueel aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte een grote rol.

4.4 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij openbare gebouwen, functies die voor gehandicapten toegankelijk zijn en aangepaste woningen dient tenminste 1 gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd te worden. De invalidenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale afstand tot de ingang bedraagt 50 meter. Publieke voorzieningen dienen tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaatsen in te richten. De maximale afstand tot de ingang bedraagt hier 100 meter.
Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage moet per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd.

4.5 Duurzaamheid

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient altijd rekening te worden gehouden met de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaan maken. Hoewel de gemeente Uden plannen toetst op voldoende parkeergelegenheid voor auto's, zijn ook andere elementen van belang die er voor zorgen dat sprake is van een duurzame parkeeroplossing. Hierbij kan worden gedacht aan:

- Elektrische laadpunten voor auto's; in 2017 was circa 2% van alle auto's een elektrische auto.

[4] Loopafstand wordt bepaald met Geoweb.

[5] Een parkeerdruk van 85% van de totale capaciteit geldt als acceptabele grens. Bij een hogere parkeerdruk wordt het lastiger een parkeerplaats te vinden en ontstaat ongewenst zoekverkeer. Dit is niet acceptabel.

- Parkeerplaatsen voor fietsen, bakfietsen, scooters en bromfietsen.

De trendmatige ontwikkeling van autobezit naar autogebruik en de opkomst van deelauto's wordt in de gemeente Uden op de voet gevolgd. Vanwege het relatief hoge autobezit en autogebruik binnen de gemeente wordt het inzetten van deelauto's vooralsnog niet als reden gezien om naar beneden af te wijken van de parkeernorm.

4.6 Gebiedsgerichte aanpak

Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen is een gebiedsgerichte aanpak. De ervaring leert dat veel bestaande parkeerproblemen zijn veroorzaakt doordat juist niet gekozen is voor een gebiedsgerichte aanpak. In plaats van afzonderlijke functies te beschouwen wordt de parkeervraag van verschillende functies met elkaar in verband gebracht.
Een gebiedsgerichte aanpak kan leiden tot een efficiëntere benutting van parkeercapaciteit. Een parkeerplaats voor een winkelvoorziening kan bijvoorbeeld in de avonduren worden benut door bewoners of bezoekers van horeca. Bij een gebiedsgerichte aanpak moet rekening worden gehouden met bestaande aanwezige parkeercapaciteit en/of parkeerdruk. De wijze waarop wordt omgegaan met parkeervoorziening op eigen terrein (woningbouw) en de aanwezigheidspercentages (mogelijkheden dubbelgebruik) zijn dan van belang.

Een parkeerbalans is een goed instrument om de benodigde parkeerruimte in een gebied te achterhalen en/ of te prognosticeren Voor het opstellen van een parkeerbalans dienen de volgende stappen te worden doorlopen:
- afbakening van het onderzoeksgebied en het gebied opdelen in deelgebieden;
- bepalen parkeernormen;
- inventarisatie parkeervraag- aanbod;
- berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen, hierbij wordt rekening gehouden met mogelijkheden van dubbelgebruik.

Rekenfactoren

Het aanwezige parkeeraanbod op eigen terrein (garage, oprit) wordt niet altijd uniform vastgesteld. Soms wordt een garage als een volwaardige of halve parkeerplaats meegeteld bij het opstellen van de parkeerbalans, soms wordt deze helemaal niet meegeteld. De ervaring is dat garages steeds minder benut worden voor het parkeren van de auto. In tabel 4.1 zijn de rekenfactoren weergegeven.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal[4]	opmerking

woning met garage en oprit	2	1,0	oprit min. 5,5 meter diep en 2,5 meter breed
woning met garage, zonder oprit	1	0 [2]	garage min. 5,0 meter diep en 4,5 meter breed
woning met oprit/opstelplaats op eigen terrein [1]	1	1,0	oprit min. 5,5 meter diep en 2,5 meter breed
woning met carport [1]	1	1,0	carport min. 6,0 meter diep en 3,0 meter breed
garagebox (niet bij woning)	1	0,4	garage min. 5,0 meter diep en 2,80 meter breed
woning met/zonder garage, met lange oprit	2	1,3[3]	oprit min.10,0 meter diep en 2,5 meter breed
woning met/zonder garage, met brede oprit	2	1,7	oprit min. 5,5 meter diep en 4,5 meter breed

1) Mits de parkeerplaats ook in gronduitgiftevoorwaarden en koopovereenkomsten is/wordt vastgelegd.
2) Alleen in oudere woonwijken wordt deze situatie in de parkeerberekening meegenomen en wordt een rekenwaarde van 0,4 gehanteerd.
3) Berekeningsaantal is nooit hoger dan de parkeernorm.
4) Altijd 0,4 parkeerplaats per woning op openbaar terrein (bezoekersdeel).

Tabel 4.1: Rekenfactoren parkeervoorzieningen bij woningen

Rekenvoorbeeld 1:
Centrumgebied: 10 woningen dure sector met oprit/opstelplaats op eigen terrein.
- Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen: 10 * 1,5 = 15 parkeerplaatsen
- Aanwezig conform berekeningsaantal; 10 * 1,0 = 10 parkeerplaatsen
- Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein (volgens berekening): 15 – 10 = 5 parkeerplaatsen.

Per woning is altijd tenminste 0,4 parkeerplaats op openbaar terrein noodzakelijk. Dit betekent dat 10* 0,4 = 4 parkeerplaatsen op openbaar terrein noodzakelijk zijn. Hieraan wordt ruim voldaan.

Rekenvoorbeeld 2:
Centrumgebied: 10 woningen sociale sector met oprit/opstelplaats op eigen terrein.
- Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen: 10 * 1,3 = 13 parkeerplaatsen
- Aanwezig conform berekeningsaantal; 10 * 1,0 = 10 parkeerplaatsen
- Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein (volgens berekening): 13 – 10 = 3 parkeerplaatsen.

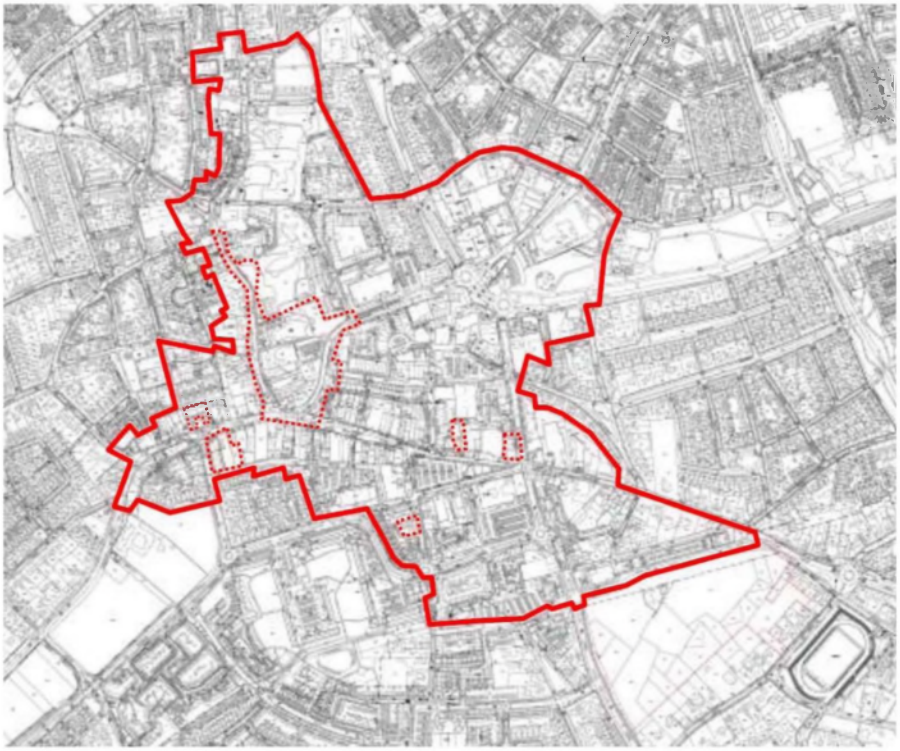
Echter, per woning is altijd tenminste 0,4 parkeerplaats op openbaar terrein noodzakelijk. Dit betekent dat 10* 0,4 = 4 parkeerplaatsen op openbaar terrein noodzakelijk zijn.

Deze rekenwaarden zijn uitsluitend van toepassing op de ontwikkeling van een gebied met meerdere woningen. Bij individuele verbouwplannen gelden deze rekenwaarden niet, maar moeten er (afhankelijk van de geldende parkeernorm) één of twee theoretische parkeerplaatsen op eigen terrein overblijven.
Bij individuele woningen mogen op eigen terrein meer parkeerplaatsen worden aangelegd dan de parkeernorm of parkeerbalans aangeeft. Hieraan worden voorwaarden gesteld met betrekking tot de bereikbaarheid. Deze zijn vastgelegd in de Beleidsregels Uitwegen gemeente Uden van 25 maart 2012. De regels omtrent de aanleg c.q. uitbreiding van uitritten bij woningen zijn opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Parkeerders moeten uiteraard eenvoudig (zonder steken) bij de parkeerplaatsen kunnen komen. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves inzichtelijk worden gemaakt.

Voor parkeergarages met grotere capaciteit (bijvoorbeeld onder appartementencomplex) gelden dezelfde rekenregels als die in tabel 4.1 staan vermeld. Bij parkeergarages zonder fysieke scheiding tussen de parkeerplaatsen kunnen de parkeerplaatsen wel volledig meegerekend worden. Zijn de plaatsen wel fysiek van elkaar gescheiden en ontstaan daardoor eigenlijk garageboxen, dan worden deze plaatsen meegerekend voor 0,5 parkeerplaats.

Bijlage 1 Gebiedsindeling

Centrum:



Bijlage 2 Parkeernormen per gebied

	parkeernorm[1]			bezoekers-	
functie	centrum	bebouwde kom	buitengebied	**aandelen**	**eenheid[2]**
eenpersoonswoning (tot circa 80 m²)	1,3	1,3	1,3	0,3 per wo	woning
eengezinswoning (vanaf circa 80 m²)				0,4 per wo	woning
- sociale sector	1,3	1,6	1,6		
- middeldure sector	1,5	1,7	1,8		
- dure sector (muv vrijstaand)	1,5	1,9	2,0		
- vrijstaande woning	2,0	2,0	2,4		
serviceflat/aanleunwoning	0,6	0,6	0,6	0,4 per wo	woning
kamerverhuur	0,6	0,6	0,6	0,2 per wo	woning
detailhandel				85%	100 m² bvo[3]
- hoofdwinkelgebied, wijk- of buurtcentrum	2,8	3,0	3,0		
- supermarkt	3,8	4,5	5,0		
(commerciële) dienstverlening	2,5	3,0	3,0	20%	100 m² bvo
kantoren	2,0	2,1	2,5	5%	100 m² bvo
arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,6	0,7	0,9	5%	100 m² bvo
arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, garagebedrijf, laboratorium)	1,5	2,0	2,5	5%	100 m² bvo
café, discotheek, cafetaria	4,0	4,0	5,0	90%	100 m² bvo
restaurant	9,0	10,0	14,0	80%	100 m² bvo
museum, bibliotheek	0,5	0,7	1,0	95%	100 m² bvo
bioscoop, theater, schouwburg	0,2	0,2	0,3	99%	zitplaats
sporthal (binnen)	1,7	2,0	2,5	95%	100 m² bvo
sportveld (buiten)		13,0-27,0	13,0-27,0	95%	ha. netto terrein
dansstudio, sportschool, fitnesscentrum	3,0	4,5	6,0	95%	100 m² bvo
squashbanen	1,0	1,0	1,0	90%	baan
tennisbanen	2,0	2,0	2,0	90%	baan
golfbaan			8,0	90%	hole
bowlingbaan, biljartzaal	1,5	1,5	1,5	95%	baan/tafel
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	4,0	5,0	6,0	99%	100 m² bvo
zwembad	8,0	9,0	10,0	90%	100 m² opp. basin
themapark/pretpark			10,0	99%	ha. netto terrein
overdekte speeltuin/-hal		10,0	10,0	90%	100 m² bvo
manege			0,3	90%	box
cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	2,0	2,0	90%	100 m² bvo
ziekenhuis					bed
- vaste bezoektijden		1,7	1,7		
- gespreide bezoektijden		1,5	1,5		
verpleeg-, verzorgingshuis	0,5	0,5	0,5	60%	wooneenheid
arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,5	1,5	1,5	65%	behandelkamer[2] (min. 3 pp /praktijk)
dagonderwijs (HBO,MBO)	5,0	5,0	5,0		leslokaal(à 30 zitplaatsen)

		parkeernorm[1]		bezoekers-	
middelbaar onderwijs (VWO, HAVO, Vmbo)	1,0	1,0	1,0		leslokaal (à 30 zitplaatsen)
avondonderwijs	0,5	0,5	0,5		student
basisonderwijs	1,0	1,0	1,0		leslokaal (excl. Kiss&Ride)
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,8	0,8	0,8		arbeidsplaats
hotel	0,5	0,5	0,5		kamer
volkstuin	0,3	0,3	0,3		perceel
religiegebouw	0,2	0,2	0,2		zitplaats
begraafplaatsen	20,0	20,0	20,0		gelijktijdige begrafenis
crematorium		30,0	30,0		gelijktijdige crematie

1) De gepresenteerde norm is de totale norm, dus *inclusief* bezoek.
2) Voor omrekening naar een andere eenheid wordt verwezen naar CROW-publicatie 317: kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie.
3) BVO (Bruto vloeroppervlak): totale vloeroppervlakte gemeten vanuit de buitenmuren van een gebouw.

Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages

	werkdag				zaterdag		zondag
	ochten	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
woningen	50	60	100	90	60	60	70
detailhandel							
(niet zijnde supermarket)	30	70	0	75	100	0	0
supermarkt	30	70	40	75	100	40	75
kantoren	100	100	5	10	5	0	0
commerciële ruimte aan							
huis	100	100	80	80	80	80	80
bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
consumentgerichte							
bedrijvigheid [1]	30	75	5	100	100	0	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
ziekenhuis	85	100	40	25	25	40	40
dagonderwijs [2]	100	100	0	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	0	0	0	0
bibliotheek	30	70	100	75	75	0	0
museum	20	45	0	100	100	0	90
restaurant	10	40	90	70	70	100	40
café	10	40	90	75	75	100	45
bioscoop, theater	15	30	90	60	60	100	60
zwembad	100	80	100	100	100	100	100
sport [3]	30	50	100	100	100	90	85

1) Tuincentra, Doe-het-zelf- en bouwmarkten, autoshowroom.
2) Inclusief crèche, kinderdagverblijf, peuterspeelzaal.
3) Inclusief sporthal, dansschool.