

# Uitvoeringsregels parkeernormen Gemeente Maashorst 2023

Markt 145

5401 EJ Uden

[info@gemeentemaashorst.nl](mailto:info@gemeentemaashorst.nl)

0413 - 28 19 11

16 november 2023

## Inhoud

1. Algemeen .....	4
1.1. Intitulé .....	4
1.2. Inhoud .....	4
1.3. Inwerkingtreding .....	4
1.4. Leeswijzer.....	4
2. Inleiding .....	5
3. Doelstelling parkeernormen .....	6
4. Parkeernormering .....	7
4.1. Achtergrond.....	7
4.2. Stedelijkheidsgraad, gebiedsindeling en bandbreedte .....	8
4.3. Functionele indeling .....	9
4.4. Aandachtspunten bij de parkeernormen.....	9
5. Toepassing van parkeernormen .....	12
5.1. Stap 1 – Gegevens ontwikkeling .....	12
5.2. Stap 2 – Berekening van de parkeerbehoefte.....	12
5.3. Stap 3 – Dubbelgebruik en salderen .....	13
5.4. Stap 4 – Vaststellen maatgevende parkeereis .....	13
5.5. Stap 5 en 6 – Eigen terrein en openbare ruimte .....	14
5.6. Stap 7 – Parkeren goed- of afgekeurd.....	14
5.7. Hardheidsclausule .....	14
Bijlage 1 – Stappenplan .....	16
Bijlage 2 – Parkeernormen.....	17
Bijlage 3 – Aanwezigheidspercentages.....	21
Bijlage 4 – Toelichting parkeerbehoefte basisscholen en kinderdagverblijven .....	22
Bijlage 5 – Parkeerdruk meten .....	23
Bijlage 6 – Acceptabele loopafstanden .....	25
Bijlage 7 – Maatvoering .....	26
Bijlage 8 – Rekenfactoren .....	27
Bijlage 9 – Rekenvoorbeelden .....	28
Bijlage 10 – Gebiedsindeling .....	30

## Colofon

Titel:	Uitvoeringsregels parkeernormen gemeente Maashorst 2023
Auteur(s):	██████████ (Cleverland) ██████████ (gemeente Maashorst)
Opdrachtgever:	████████████████████
Projectnaam:	Harmonisatie beleidsdocumenten verkeer
Projectnummer:	23092
Status:	Concept
Vastgesteld op:	16 november 2023
Gepubliceerd op:	

Vervangt de Nota Parkeernormen Uden 2018 en Deel 3 Thema Parkeernormen van het Parapluplan wonen en parkeren Landerd (wanneer (plan-)juridisch mogelijk).

# 1. Algemeen

## 1.1. Intitulé

Uitvoeringsregels parkeernormen gemeente Maashorst 2023

Het college van Burgemeester en Wethouders van gemeente Maashorst maakt bekend, dat de gemeenteraad op 16 november 2023 heeft besloten om de Uitvoeringsregels parkeernormen gemeente Maashorst 2023 vast te stellen.

## 1.2. Inhoud

De Uitvoeringsregels parkeernormen gemeente Maashorst 2023 vervangen de 'Nota Parkeernormen Uden 2018' in de voormalige gemeente Uden.

De nieuwe Uitvoeringsregels parkeernormen gemeente Maashorst 2023 zijn noodzakelijk door de fusie tussen de voormalige gemeenten Uden en Landerd. Nota's, uitvoeringsregels en beleidsregels van de voormalige gemeenten vervallen automatisch na 2 jaar. De Nota Parkeernormen Uden 2018 moet daardoor binnen 2 jaar geharmoniseerd zijn. De normen voor de voormalige gemeente Landerd komen nog niet direct te vervallen, omdat deze zijn opgenomen in het parapluplan wonen en parkeren Landerd (hierna: het parapluplan). Deze komt niet automatisch te vervallen bij een fusie en blijft juridisch gezien dus geldend. De gewenste aanpassingen worden te zijner tijd in het omgevingsplan verwerkt.

Dit betekent concreet dat de komende tijd twee regels van kracht blijven: voor de voormalige gemeente Landerd blijven de parkeernormen uit het parapluplan van kracht (dus zonder mogelijkheden voor saldering en dubbelgebruik zoals in deze nota) en voor de voormalige gemeente Uden gelden deze uitvoeringsregels.

Inhoudelijk betreft het een samenvoeging van de parkeernormen van beide voormalige gemeenten. Daarnaast sluit het aan bij de landelijke systematiek van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek).

## 1.3. Inwerkingtreding

Deze uitvoeringsregels zijn van toepassing op (schriftelijke) verzoeken en aanvragen die zijn ingediend na de dag waarop de bekendmaking van deze uitvoeringsregels heeft plaatsgevonden, met uitzondering van verzoeken en aanvragen op basis van plannen waar deze Uitvoeringsregels parkeernormen gemeente Maashorst 2023 niet van toepassing zijn.

## 1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de nut-, noodzaak en de juridische context van dit document beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de doelstelling aangehaald. Daarna, in hoofdstuk 4, worden een stukje achtergrond en keuzes nader toegelicht. Denk hierbij aan uitgangspunten voor stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling. In hoofdstuk 5 is het stappenplan beschreven om tot een goedgekeurd parkeerplan te komen.

## 2. Inleiding

Dit is een samenvoeging (harmonisering) van de parkeernormregelingen van de voormalige gemeenten Landerd en Uden. Bij deze harmonisatieslag zijn de uitgangspunten gelijk gebleven. Ook sluit het aan op de landelijke gehanteerde rekenmethodiek en parkeerkencijfers van het CROW. Uitgangspunt daarbij is: er worden geen nieuwe keuzes gemaakt, het is een harmonisatie. Op deze wijze heeft de gemeente Maashorst uitvoeringsregels parkeernormen waar zij voorlopig mee vooruit kan, totdat een nieuwe mobiliteitsvisie is vastgesteld en vandaaruit nieuw parkeerbeleid en eventueel nieuwe parkeernormen opgesteld worden.

Deze uitvoeringsregels beogen het vastleggen van de parkeernormen voor gemeente Maashorst en het bepalen van een transparant en eenduidig toepassingskader op het gebied van parkeren.

### Juridisch kader

Om te bepalen of een voorgenomen ontwikkeling voor wat parkeren betreft doorgang kan vinden, toetst de gemeente het bestemmings- of omgevingsplan (of de opvolger(s) daarvan). Het plan wordt getoetst aan allerlei beleids- en uitvoeringsregels, waaronder de uitvoeringsregels parkeernormen. Binnen bestemmings- of omgevingsplannen is bij wet opgenomen dat bij een ontwikkeling in voldoende mate moet worden voorzien in parkeergelegenheid.

Deze uitvoeringsregels zijn van toepassing op schriftelijke verzoeken die zijn ingediend na de datum van inwerkingtreding van deze uitvoeringsregels parkeernormen. Uitzondering hierop zijn verzoeken op basis van omgevingsplannen of parapluplannen waar deze uitvoeringsregels parkeernormen niet van toepassing zijn.

### 3. Doelstelling parkeernormen

Elke vorm van nieuwbouw of functiewijziging leidt tot nieuwe activiteiten zoals bijvoorbeeld wonen, bezoeken en werken. Deze activiteiten komen met een parkeerbehoefte. Dit kan niet allemaal worden opgevangen in de openbare ruimte. Om binnen het plangebied parkeerdruk te voorkomen eisen wij bij initiatiefnemers om hun plannen te voorzien van voldoende parkeercapaciteit.

Om de parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkelingen te kunnen bepalen heeft de gemeente Maashorst parkeernormen vastgesteld. De parkeernorm is gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW toespitst op de gemeente Maashorst.

Het doel van de uitvoeringsregels parkeernormen is als volgt:

*“De uitvoeringsregels parkeernormen hebben als doel om de parkeerbehoefte te borgen bij ruimtelijke plannen, ontwikkelingen en projecten om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente in stand te houden.”*

Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Elke initiatiefnemer van bouwplannen zorg voor een parkeeroplossing op eigen terrein;
- 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 uitvoeringsregels zijn van toepassing op nieuwe ruimtelijke plannen en bouw- en verbouwprojecten in de gemeente Maashorst en niet voor bestaande parkeersituaties;
- De uitvoeringsregels zijn bedoeld als normenkader van de gemeente Maashorst. De uitvoeringsregels moeten worden gebruikt als kader voor externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enzovoort), maar ook voor de gemeente zelf.

## 4. Parkeernormering

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de parkeernormering en is opgedeeld in vier delen: achtergrond, gebiedsindeling, functionele indeling, parkeernormen.

### 4.1. Achtergrond

#### Autobezit

Uit cijfers van het CBS (uit 2020) blijkt dat het autobezit in de gemeente Maashorst gemiddeld hoger is dan gemiddeld in Nederland. Per kern is dit autobezit als volgt:

- Maashorst gemiddeld: 1,34
  - Uden: 1,2
  - Volkel: 1,3
  - Odiliapeel: 1,4
  - Zeeland: 1,4
  - Reek: 1,5
  - Schaijk: 1,4
  
- Nederland: 1,08
- Waalwijk: 1,23
- Oosterhout: 1,23

Dit is te verklaren door de reisafstanden naar bestemmingen te beschouwen. Over het algemeen wordt een reisafstand van 35 tot 45 minuten (90 minuten heen én terug) aangehouden als een afstand die voor mensen acceptabel is om (dagelijks) te reizen<sup>1</sup>. Waar het aantal bestemmingen binnen 45 minuten per fiets en OV (vanaf busstation Uden) zich beperkt tot de omliggende kernen, Veghel en Oss, strekt het aantal bestemmingen binnen 45 minuten met de auto zich uit over een veel groter gebied. Van Arnhem tot voorbij Eindhoven en van Tilburg tot aan Venray. De autoafhankelijkheid is daarmee relatief groot en daar komt de komende jaren geen verandering in<sup>2</sup>. Hier wordt verder op in gegaan in hoofdstuk 4.2.

#### Goede ruimtelijke ordening

Zowel het coalitieakkoord als de Omgevingsvisie Maashorst onderschrijven en stellen dat parkeren goed ingebed moet zijn in ruimtelijke ontwikkelingen. Wel moeten ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt worden zonder dat deze afbreuk doen aan de parkeerbalans.

In 2008 heeft het PBL al gesteld dat het verlagen van de parkeernorm niet leidt tot een lager autobezit<sup>3</sup>: *“het simpelweg verlagen van de parkeernorm is dan wellicht een oplossing voor de korte termijn (woningbouw wordt mogelijk), maar zorgt voor problemen op de lange termijn: leefbaarheid, verkeersveiligheid en overlast”*. Dit is vandaag nog steeds van toepassing.

Het is daarnaast de vraag of de nieuwe Omgevingswet het toestaat om woningbouw mogelijk te maken door bewust te weinig parkeerplaatsen te realiseren. Dan wordt er niet voldaan aan het criterium *“[...] door een goede ruimtelijke ordening een aanvaardbaar woon- en leefklimaat waarborgen”*. Parkeren is dus een essentieel onderdeel voor een goede ruimtelijke ordening.

<sup>1</sup> <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856498000718>

<sup>2</sup> [Verschillen in autoafhankelijkheid tussen stad en land groeien | Nieuwsbericht | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(kimnet.nl\)](#)

<sup>3</sup> [Parkeerproblemen in woongebieden \(pbl.nl\)](#)

## 4.2. Stedelijkheidsgraad, gebiedsindeling en bandbreedte

### Stedelijkheidsgraad

De locatie van een gebied binnen de gemeente is van invloed op de behoefte naar parkeerplaatsen, maar ook de dichtheid van adressen in landelijke context is van invloed op de parkeerbehoefte. De adressendichtheid is een weerspiegeling van een te verwachten voorzieningenniveau in een bepaald gebied. Dit wordt weergegeven met behulp van de stedelijkheidsgraad, wat aangeeft hoeveel adressen er per km<sup>2</sup> gemiddeld in de gemeente aanwezig zijn.

Het CROW koppelt kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie aan de stedelijkheidsgraad. Met een gemiddelde adressendichtheid van 1176 adressen per km<sup>2</sup> kan de gemeente Maashorst als 'matig stedelijk' worden geclassificeerd. Matig stedelijk wordt dan ook als uitgangspunt genomen voor het gebruik van de parkeerkencijfers van het CROW.

### Gebiedsindeling

De basis voor deze uitvoeringsregels Parkeernormen zijn parkeerkencijfers en systematiek van het CROW. Uit studies van het CROW is geconcludeerd dat de vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie en 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 voor het CROW om voor de parkeerkencijfers onderscheid te maken naar:

- Centrum;
- Schil/overloopgebied;
- Rest bebouwde kom;
- Buitengebied.

De gemeente Maashorst is een matig stedelijke gemeente. Dit geldt als basis voor de keuze tot het komen van parkeernormen. Verder sluit de door het CROW gehanteerde gebiedsindeling voor een deel aan bij de situatie in de gemeente Maashorst. Voor de normering wordt uitgegaan van de volgende indeling:

- Centrum: centrum Uden;
- (Rest) Bebouwde kom: overig kern Uden, Schaijk, Zeeland, Volkel, Reek en Odiliapeel;
- Buitengebied: landelijke gebied buiten de bebouwde kom.

De stedelijke zone schil/overloopgebied wordt in de gemeente Maashorst, vanwege de schaalgrootte van het centrum van Uden (en de overige centra), niet gebruikt.

Wanneer over een bebouwde kom wordt gesproken, wordt gerefereerd aan de bebouwde kom volgens de wegenverkeerswet. Voor de duiding van het centrum van Uden wordt verwezen naar Bijlage 10 – Gebiedsindeling. Deze gebiedsindeling is in het verleden ontleend aan het bestemmingsplan Uden Centrum 2013. Deze gebiedsindeling wordt nu ook aangehouden.

### Bandbreedte

De parkeerkencijfers van het CROW geven een bandbreedte aan, minimaal en maximaal per indeling. Als uitgangspunt voor Maashorst wordt, net als bij de parkeernormen van de

voormalige gemeenten Landerd en Uden, het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden als parkeernorm.

### 4.3. Functionele indeling

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

1. Wonen;
2. Werken;
3. Winkelen en boodschappen;
4. Sport, cultuur en ontspanning;
5. Horeca en (verblijfs-)recreatie;
6. Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen;
7. Onderwijs.

In Bijlage 2 – Parkeernormen zijn per functie de parkeernormen opgenomen. Indien er sprake is van andere functies of onduidelijkheden bij de praktische invulling van deze uitvoeringsregels, wordt de CROW-publicatie 381; ‘Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’ of diens opvolger, als richtlijn gehanteerd.

### 4.4. Aandachtspunten bij de parkeernormen

De gehanteerde systematiek van de parkeernormen volgt de functietypering die in de voormalige gemeente Landerd ook gold. Deze is compleet én sluit aan bij de landelijke functietypering van het CROW. De toepassing van deze normen wordt verder uitgelegd in hoofdstuk 5.

#### *Algemeen*

Bij het bepalen van de parkeernorm wordt op één decimaal nauwkeurig gerekend waarna de uitkomst wordt afgerond op hele getallen naar boven wordt afgerond.

De parkeernormen zijn inclusief de parkeerruimte voor bezoekers. Deze moet op eigen terrein gerealiseerd te worden.

#### *Woningen*

Voor woningen wordt de verdeling gemaakt tussen goedkoop, midden of duur. Voor de beoordeling van plannen moet bekend zijn (én afgestemd zijn) in welke prijs categorie de woningen te vallen.

Voor het parkeren op eigen terrein bij woningen wordt rekening gehouden met een aantal afmetingen:

1. Standaardafmetingen voor een parkeerplaats: bij haaks parkeren 2,5x5,13 meter. Voor afmetingen wordt verwezen naar Bijlage 7 – Maatvoering;
2. Uitstapruimte naast de parkeerplaats: 0,5m aan weerszijden;
3. De afmetingen van een inrit zoals vastgelegd in de uitvoeringsregels inritten.

#### *Commerciële ruimten in woongebieden*

Er worden ook 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 bedrijf. 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. Wanneer

mogelijk dienen ook deze woningen getoetst te worden met de aanwezigheidspercentages om dubbelgebruik optimaal te benutten.

### *Werkgelegenheid*

Bij werkfuncties is er vaak onduidelijkheid tot welke functiecategorie de betreffendefunctie hoort. Daarom geldt indicatie het volgende:

- Onder arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven worden bedrijven verstaan zoals een loods, opslag of transportbedrijf;
- Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven zijn bijvoorbeeld industrie, garagebedrijf, laboratorium of werkplaatsen;
- Arbeidsextensieve/bezoekersintensieve bedrijven? Showroom, meubelboulevard. Deze functies worden apart genoemd.

### *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 komt onder andere onder de volgende benamingen voor: aanleunwoningen, appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat, woon-zorgcomplex en zelfstandige seniorenwoning.

De functie zorgwoningen kan breed worden geïnterpreteerd. Daarom geldt voor deze functie het volgende onderscheid:

- Zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dagverzorging). Deze zorgwoningen vallen onder de parkeernorm “verpleeg-/verzorgingshuis” (intramuraal);
- Zorgwoningen voor zorgbehoevenden met behoefte aan zorg op afroep. Deze zorgwoningen vallen onder de parkeernorm “serviceflat” (extramuraal);
- Zorgwoningen voor vitale bewoners. Deze zorgwoningen vallen onder de parkeernorm voor het type woning dat het beste aansluit bij de woning zelf (extramuraal).

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

### *Scholen en kinderdagverblijven*

De parkeerbehoefte bij basisscholen en kinderdagverblijven e.d. bestaat naast parkeerplaatsen voor het personeel ook uit parkeerplaatsen voor het halen en brengen van kinderen. Voor personeel is dit een vast getal dat een relatie heeft met de omvang van de school. Voor het halen en brengen komt de parkeerbehoefte tot stand op basis van een berekening. Deze berekening is te zien in Bijlage 4 – Toelichting parkeerbehoefte basisscholen en kinderdagverblijven.

### *Gehandicaptenparkeerplaatsen*

Bij openbare gebouwen, functies die voor gehandicapten toegankelijk zijn en aangepaste woningen moet tenminste 1 gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd te worden. De gehandicapten-parkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De afstand tot de ingang bedraagt maximaal 50 meter. Publieke voorzieningen dienen tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaatsen in te richten. De afstand tot de ingang bedraagt hier maximaal 100 meter.

De afmetingen van gehandicaptenparkeerplaatsen zijn beschreven in Bijlage 7 – Maatvoering. Verder wordt verwezen naar de laatste uitgave van de ASVV.

### Duurzaamheid

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

- Elektrische laadpunten voor auto's; eind 2022 was ongeveer 6% van alle auto's een elektrische auto;
- Parkeerplaatsen voor (elektrische) fietsen, bakfietsen, scooters en bromfietsen.

De trendmatige ontwikkeling van autobezit naar autogebruik en de opkomst van deelauto's wordt in de gemeente Maashorst 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.

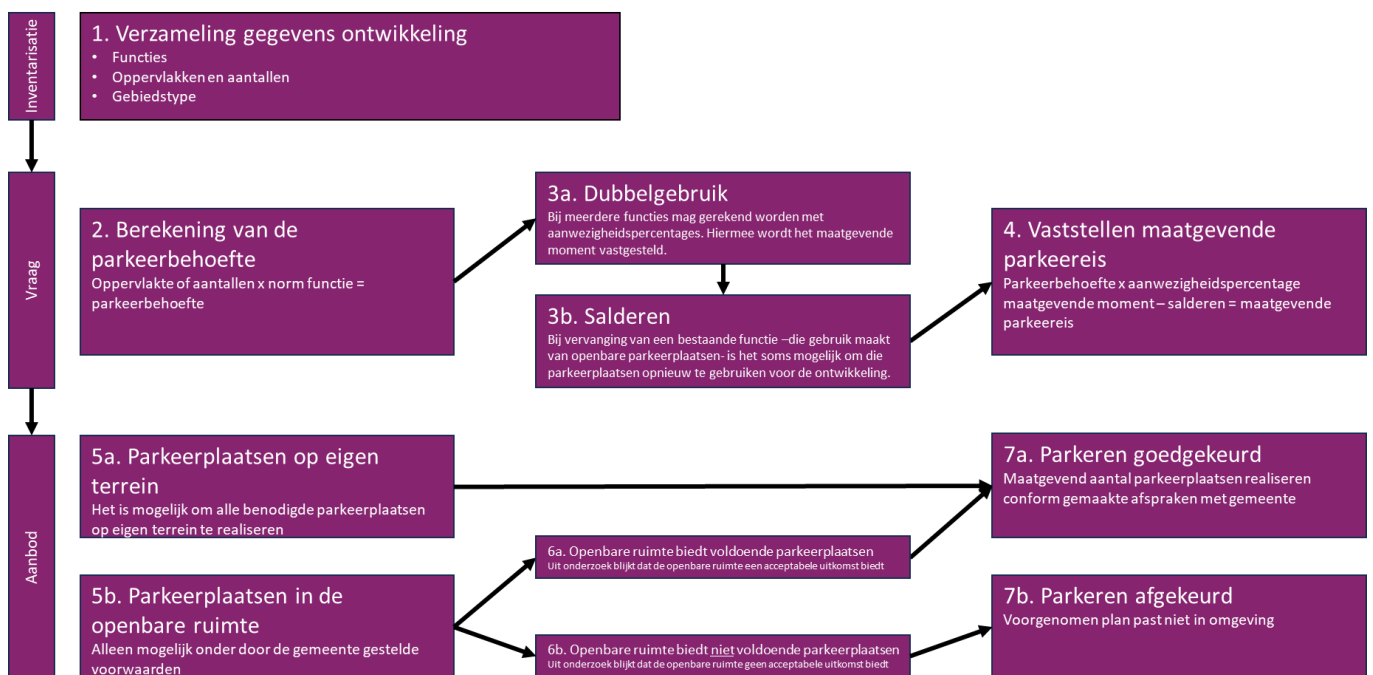
## 5. Toepassing van parkeernormen

Bij nieuwbouw, verbouw of verandering van functie is het een basiseis dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd dienen te worden. De vereiste parkeernorm is de parkeernorm van gemeente Maashorst maal de hoeveelheid van de bijbehorende eenheid.

Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan deze norm wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare weg niet toegestaan. Het realiseren van meer parkeerplaatsen dan de norm kan alleen in overeenstemming met de gemeente.

### Stappenplan

In onderstaande figuur is het stappenplan weergegeven voor een parkeerbalans, ook te vinden in Bijlage 1 – Stappenplan. Het doel is om stap 4 (vraag) en stap 7a (aanbod) in balans te krijgen.



Figuur 1 Stappenplan om tot het juiste aantal parkeerplaatsen te komen.

In Bijlage 9 – Rekenvoorbeelden staan rekenvoorbeelden die gebruik maken van het stappenplan.

### 5.1. Stap 1 – Gegevens ontwikkeling

Om tot een juiste parkeereis te komen is het vanaf het begin noodzakelijk om helder te hebben wat de functie(s), programma (oppervlakken en aantallen) en locatie is van de ontwikkeling. Wanneer het gaat over oppervlaktes of aantallen, wordt bedoeld de eenheid waarmee de norm berekend moet te worden. Zonder deze variabelen is het niet mogelijk om de parkeereis vast te stellen en te toetsen of de voorgestelde oplossing voldoet aan de gemeentelijke normen.

### 5.2. Stap 2 – Berekening van de parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt berekend door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm. Het resultaat van deze berekening wordt naar boven afgerond. Wanneer ook gerekend wordt met aanwezigheidspercentages en salderen, hoeft nog niet afgerond te worden.

Het komt geregeld voor dat een pand meerdere functies herbergt. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de dominante functie bepalend. Alleen als de functies ongeveer gelijkwaardig zijn en/of zelfstandig bezoekers aantrekken, dan moet de parkeerbehoefte voor alle functies worden berekend.

Voorbeelden gecombineerde functies:

- *Er wordt een sportschool van 720 m<sup>2</sup> bvo met daarbinnen een bar van 80 m<sup>2</sup> bvo gerealiseerd. De bar is ondersteunend aan de functie sportschool. De functie sportschool is het hoofdmotief voor bezoek, de bar trekt zelf geen bezoekers aan. De berekening van de parkeerbehoefte gaat dan over 800 (=720 + 80) m<sup>2</sup> bvo sportschool;*
- *Er wordt een hotel met 20 kamers met op de begane grond een restaurant van 200 m<sup>2</sup> gerealiseerd. Beide functies trekken afzonderlijk bezoekers aan. In de berekening van de parkeerbehoefte moeten beide functies berekend worden.*

### 5.3. Stap 3 – Dubbelgebruik en salderen

#### Dubbelgebruik (aanwezigheidspercentages)

Als binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werknemers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de voor dubbelgebruik gerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het plan toegankelijk is en zo is vormgegeven. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Denk hierbij aan een parkeerkelder die alleen toegankelijk is voor bewoners. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen, worden aanwezigheidspercentages gebruikt. Deze zijn opgenomen in Bijlage 3 – Aanwezigheidspercentages.

#### Salderen

Indien een ontwikkeling plaatsvindt in of op de locatie van een bestaand gebouw, mag onder voorwaarden bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen 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. Hierbij dienen de aanwezigheidspercentages van de nieuwe functie gerespecteerd te worden. Dit wordt salderen genoemd.

Dit geldt alleen als de bestaande functie aantoonbaar gebruik maakt(e) van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Op private gronden, en in situaties waarbij de parkeergelegenheid wordt verwijderd, is dit niet van toepassing. Ook als de nieuwe parkeergelegenheid niet meer openbaar toegankelijk wordt is dit niet van toepassing.

De huidige functie of het bestaande gebouw mag niet langer dan vijf jaar leegstaan tijdens het indienen van de aanvraag.

### 5.4. Stap 4 – Vaststellen maatgevende parkeereis

Om de uiteindelijke de maatgevende parkeereis van de ontwikkeling vast te stellen moet de volgende rekensom worden uitgevoerd:

*Parkeerbehoefte x aanwezigheidspercentage maatgevende moment – parkeerplaatsen die gesaldeerd mogen worden = maatgevende parkeereis.*

Dit getal wordt altijd afgerond naar boven.

## 5.5. Stap 5 en 6 – Eigen terrein en openbare ruimte

### Eigen terrein

De berekende parkeerbehoefte moet op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd worden. Alleen parkeerplaatsen die bereikbaar en bruikbaar zijn, worden als parkeerplaatsen beschouwd. Hierbij wordt de maatvoering zoals opgenomen in de meest recente ASVV aangehouden, deze is gedeeltelijk opgenomen in Bijlage 7 – Maatvoering.

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 Uitvoeringsregels Uitwegen gemeente Maashorst 2023. Elke parkeerplaats moet in één manoeuvre vrij toegankelijk zijn. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves inzichtelijk worden gemaakt.

Voor parkeergarages met grotere capaciteit (bijvoorbeeld onder een appartementencomplex) gelden dezelfde rekenregels als die in Bijlage 8 – Rekenfactoren 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.

### Openbare ruimte

Wanneer het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein niet toereikend is om de maatgevende parkeereis te realiseren, is er een mogelijkheid om hiervan af te wijken. Daarmee wordt bedoeld: is het mogelijk om het overige deel in de openbare ruimte (of op een andere locatie) te realiseren/gebruiken.

Hiervoor moet worden aangetoond dat er in de openbare ruimte (of op de andere locatie) voldoende plekken beschikbaar zijn om het tekort op te vangen. Dit gebeurt met bijvoorbeeld een parkeerdrukmeting. Dit moet verwerkt worden in een verkeers- en/of parkeerplan of verkeers- en/of parkeereffectenrapportage. De minimale (rand)voorwaarden voor deze parkeerdrukmeting zijn te vinden in Bijlage 5 – Parkeerdruk meten. De verkeerskundige kan daarnaast aanvullend eisen stellen aan de meting. Daarbij moeten de loopafstanden uit Bijlage 6 – Acceptabele loopafstanden worden gehanteerd.

## 5.6. Stap 7 – Parkeren goed- of afgekeurd

Wanneer alle voorgaande stappen zijn doorlopen kan geconcludeerd worden of vraag en aanbod voor parkeren bij een ontwikkeling wel of niet in balans is. Aan de hand daarvan kan gesleuteld worden zowel de vraagkant als de aanbodkant om de ontwikkeling mogelijk te maken. De stappen dienen dan opnieuw doorlopen te worden om zo weer tot een nieuwe conclusie te komen.

## 5.7. Hardheidsclausule

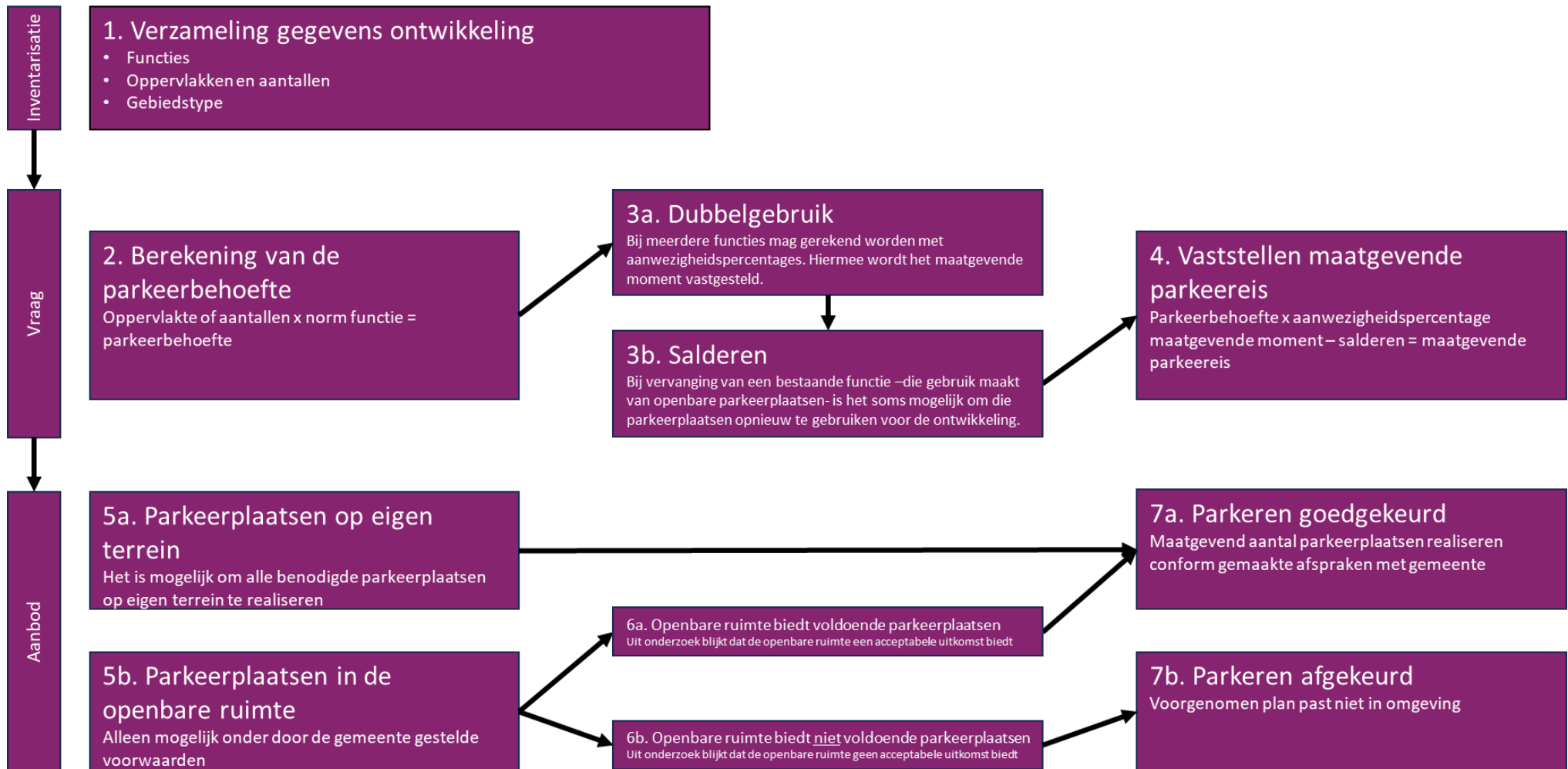
De uitvoeringsregels kennen een algemene strekking. Dit betekent dat de uitvoeringsregels niet in alle gevallen direct toepasbaar zijn omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk kan zijn. In deze gevallen zal naar de geest van de uitvoeringsregels gehandeld worden. De initiatiefnemer dient in die gevallen gefundeerd te onderbouwen dat een goede parkeeroplossing wordt gerealiseerd.

Het college van burgemeester en wethouders kan daarom ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor de gemeente Maashorst, die niet passen binnen de parkeernormen en/of

maatwerk, besluiten gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In dit artikel is geregeld dat gehandeld wordt volgens een vastgestelde beleidsregel tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken in bijzondere en onvoorziene omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet konden worden voorzien. Deze hardheidsclausule is van toepassing op de gehele uitvoeringsregels en wordt slechts gebruikt als het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

## Bijlage 1 – Stappenplan



## Bijlage 2 – Parkeernormen

Algemene opmerkingen bij de normen:

- Alle normen zijn inclusief het aandeel van bezoekers en geven dus de totale norm weer;
- Wanneer CROW nieuwe kencijfers publiceert, gelden wanneer gebruik wordt gemaakt van CROW-parkeerkencijfers, deze nieuwe kencijfers als richtlijn;
- De afkorting ‘bvo’ staat voor bruto vloeroppervlak. Dit is de totale vloeroppervlakte gemeten incl. restruimte, opslag, e.d.;
- Voor de bebouwde kom worden de komgrenzen gebruikt die overeenkomen met de wegenverkeerswet;
- Wanneer een bij norm ‘n.v.t.’ wordt weergegeven, dient maatwerk toegepast te worden waarbij de verkeerskundige betrokken wordt;
- Voor de voormalige gemeente Landerd geldt het parapluplan wonen en parkeren Landerd tot nader order.

Wonen	Eenheid	Norm centrum	Norm rest bebouwde kom	Norm buitengebied	Bezoekers-aandeel
Koop, huis, vrijstaand	per woning	1,8	2,2	2,4	0,3
Koop, huis, twee-onder-een-kap	per woning	1,7	2,1	2,2	0,3
Koop, huis, tussen/hoek	per woning	1,5	1,9	2,0	0,3
Koop, appartement, duur	per woning	1,6	2,0	2,1	0,3
Koop, appartement, midden	per woning	1,4	1,8	1,9	0,3
Koop, appartement, goedkoop	per woning	1,3	1,6	1,6	0,3
Huur, huis, vrije sector	per woning	1,5	1,9	2,0	0,3
Huur, huis, sociale huur	per woning	1,3	1,6	1,6	0,3
Huur, appartement, duur	per woning	1,4	1,8	1,9	0,3
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	per woning	1,1	1,4	1,4	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	per woning	0,6	0,7	0,7	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	per woning	0,3	0,3	0,3	0,2
Serviceflat	per woning	1,1	1,1	1,2	0,3
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	per woning	0,6	0,7	0,7	0,3

Tabel 1 Parkeernormen wonen.

Werken	Eenheid	Norm centrum	Norm rest bebouwde kom	Norm buitengebied	Bezoekers-aandeel
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m2 bvo	1,6	2,1	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m2 bvo	2,1	2,9	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) <sup>4</sup>	per 100 m2 bvo	1,6	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) <sup>5</sup>	per 100 m2 bvo	0,7	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 bvo	1,3	1,9	2,0	5%

Tabel 2 Parkeernormen werken.

<sup>4</sup> Exclusief vrachtwagen parkeren.

<sup>5</sup> Exclusief vrachtwagen parkeren.

Winkelen en boodschappen	Eenheid	Norm centrum	Norm rest bebouwde kom	Norm buitengebied	Bezoekers-aandeel
Buurtsupermarkt	per 100 m2 bvo	1,9	3,5	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	per 100 m2 bvo	3,4	5,2	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	per 100 m2 bvo	6,0	7,7	n.v.t.	84%
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	5,9	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	per 100 m2 bvo	n.v.t.	6,4	n.v.t.	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	per 100 m2 bvo	3,5	n.v.t.	n.v.t.	82%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	per 100 m2 bvo	3,5	n.v.t.	n.v.t.	88%
Buurt- en dorpscentrum	per 100 m2 bvo	n.v.t.	3,7	n.v.t.	72%
Wijkcentrum (klein)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	4,5	n.v.t.	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	5,1	n.v.t.	79%
Wijkcentrum (groot)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	5,7	n.v.t.	81%
Stadsdeelcentrum	per 100 m2 bvo	n.v.t.	6,3	n.v.t.	85%
Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum) <sup>6</sup>	per 100 m2 bvo	0,2	0,2	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	per 100 m2 bvo	n.v.t.	1,9	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 bvo	4,0	7,9	9,3	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 bvo	1,3	1,9	2,0	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	5,1	5,2	95%
Meubelboulevard/woonboulevard <sup>7</sup>	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,4	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	per 100 m2 bvo	n.v.t.	4,2	n.v.t.	94%
Outletcentrum	per 100 m2 bvo	n.v.t.	10,1	10,4	94%
Bouwmarkt	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,4	2,5	87%
Tuincentrum <sup>8</sup>	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,6	2,9	89%
Groencentrum <sup>9</sup>	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,6	2,9	89%

Tabel 3 Parkeernormen winkelen en boodschappen.

<sup>6</sup> 1 m<sup>3</sup> kraam is 6 m<sup>2</sup> bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder).

<sup>7</sup> Vanaf 20.000 m<sup>2</sup> bvo.

<sup>8</sup> Inclusief buitenruimte.

<sup>9</sup> Inclusief buitenruimte.

Sport, cultuur en ontspanning	Eenheid	Norm centrum	Norm rest bebouwde kom	Norm buitengebied	Bezoekers-aandeel
Bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,5	1,2	1,4	97%
Museum	per 100 m2 bvo	0,6	1,1	n.v.t.	95%
Bioscoop <sup>10</sup>	per 100 m2 bvo	3,2	11,2	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis <sup>11</sup>	per 100 m2 bvo	2,6	7,9	9,9	97%
Theater/schouwburg <sup>12</sup>	per 100 m2 bvo	7,4	9,8	12,0	87%
Musicaltheater <sup>13</sup>	per 100 m2 bvo	2,9	4,0	5,1	86%
Casino	per 100 m2 bvo	5,7	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	per baan	1,6	2,8	2,8	94%
Biljart-/snookercentrum	per tafel	0,9	1,4	1,8	87%
Dansstudio	per 100 m2 bvo	1,6	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m2 bvo	1,4	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	per 100 m2 bvo	1,7	6,3	7,4	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	per 100 m2 bvo	2,5	6,7	7,3	99%
Sporthal	per 100 m2 bvo	1,6	2,9	3,5	96%
Sportzaal	per 100 m2 bvo	1,2	2,8	3,6	94%
Tennishal	per 100 m2 bvo	0,3	0,5	0,5	87%
Squashhal	per 100 m2 bvo	1,6	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt <sup>14</sup>	per 100 m2 bassin	n.v.t.	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht <sup>14</sup>	per 100 m2 bassin	n.v.t.	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs <sup>15</sup>	per 100 m2 bassin	n.v.t.	4,0	4,0	99%
Sportveld <sup>16</sup>	per hectare netto terrein	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion	per zitplaats	0,1	0,1	n.v.t.	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 bvo	1,3	1,9	2,1	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,6	2,8	98%
Ski- snowboardhal	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,6	n.v.t.	98%
Jachthaven	per ligplaats	0,6	0,6	0,6	0%
Golfoefencentrum (pitch en putt) <sup>17</sup>	per centrum	n.v.t.	51,1	56,2	93%
Golfbaan (18 holes) <sup>18</sup>	per 18 holes	n.v.t.	96,0	118,3	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100 m2 bvo	3,1	4,7	5,1	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100 m2 bvo	3,7	5,6	6,1	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100 m2 bvo	3,9	5,8	6,4	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per 100 m2 bvo	3,1	4,7	5,1	97%
Manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Dierenpark	per hectare netto terrein	8,0	8,0	8,0	99%
Attractie- en pretpark	per hectare netto terrein	n.v.t.	8,0	8,0	99%
Volkstuin	per 10 tuinen	n.v.t.	1,4	1,5	100%
Plantentuin (botanische tuin)	per tuin	n.v.t.	10,5	13,5	99%

Tabel 4 Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning.

<sup>10</sup> 1 zitplaats is ca. 3 m<sup>2</sup> bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+40%). Gegeven normen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.

<sup>11</sup> 1 zitplaats is ca. 3 m<sup>2</sup> bvo. Bij filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+20%). Gegeven normen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.

<sup>12</sup> 100 zitplaatsen is 300 m<sup>2</sup> bvo.

<sup>13</sup> 100 zitplaatsen is 840 m<sup>2</sup> bvo.

<sup>14</sup> Combinatie van overdekt- en openluchtzwembad: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van normen overdekt per 100 m<sup>2</sup> bassin en normen openlucht per 100 m<sup>2</sup> bassin.

<sup>15</sup> Een zwemparadijs is vaak onderdeel van een andere voorziening, zoals een vakantiepark.

<sup>16</sup> Parkeernormen zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.

<sup>17</sup> Uitgaande van een omvang van ca. 6 ha.

<sup>18</sup> Een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60-70 ha groot.

Horeca en (verblijfs-)recreatie	Eenheid	Norm centrum	Norm rest bebouwde kom	Norm buitengebied	Bezoekers-aandeel
Camping (kampeerterein) <sup>19</sup>	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	1,7	2,1	91%
1* Hotel	per 10 kamers	0,4	2,4	4,5	77%
2* Hotel	per 10 kamers	1,4	4,1	6,3	80%
3* Hotel	per 10 kamers	2,1	5,0	6,8	77%
4* Hotel	per 10 kamers	3,4	7,2	9,0	73%
5* Hotel	per 10 kamers	5,3	10,6	12,6	65%
Café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	5,0	6,0	n.v.t.	90%
Restaurant	per 100 m2 bvo	9,0	13,0	n.v.t.	80%
Discotheek	per 100 m2 bvo	6,9	20,8	20,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	per 100 m2 bvo	5,5	8,5	n.v.t.	99%

Tabel 5 Parkeernormen horeca en (verblijfs-)recreatie.

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Eenheid	Norm centrum	Norm rest bebouwde kom	Norm buitengebied	Bezoekers-aandeel
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,1	3,0	3,3	57%
Apotheek	per apotheek	2,3	3,2	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,3	1,8	2,0	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,4	1,9	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	1,9	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,6	2,4	2,7	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,6	2,2	2,5	55%
Ziekenhuis <sup>20</sup>	per 100 m2 bruto vloeroppervlak	1,4	1,7	2,0	0%
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	30,1	30,1	99%
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,7	3,3	3,7	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	n.v.t.	0%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	n.v.t.	60%

Tabel 6 Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen.

Onderwijs	Eenheid	Norm centrum	Norm rest bebouwde kom	Norm buitengebied	Bezoekers-aandeel
Kinderdagverblijf (crèche) <sup>21</sup>	per 100 m <sup>2</sup> bruto vloeroppervlak	1,0	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs <sup>24</sup>	per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0%
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9	11%
ROC	per 100 leerlingen	4,7	5,8	5,9	7%
Hogeschool	per 100 studenten	9,3	10,7	10,9	72%
Universiteit	per 100 studenten	13,2	16,5	16,8	48%
Avondonderwijs	per 10 studenten	4,5	6,8	10,5	95%

Tabel 7 Parkeernormen onderwijs.

<sup>19</sup> Exclusief 10% voor gasten van bezoekers.

<sup>20</sup> Let op: de weergegeven normen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkegetallen: bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden; dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats; medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats; Aandeel bezoekers: 29%.

<sup>21</sup> De parkeerbehoefte bij basisscholen en kinderdagverblijven bestaat naast parkeerplaatsen voor het personeel vooral uit parkeerplaatsen voor het halen en brengen van de kinderen. Voor het personeel is dit een vast getal versus de omvang van de school. Dat is de norm zoals weergegeven. Aanvullend dient het halen en brengen, zoals beschreven in Bijlage 4 – Toelichting parkeerbehoefte basisscholen en kinderdagverblijven, ook gerealiseerd te worden.

### Bijlage 3 – Aanwezigheidspercentages

Doelgroep/Dagdeel	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuispatiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuismedewerkers (afgesloten terrein)	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
Café/discotheek/cafetaria	10%	40%	90%	75%	0%	75%	100%	45%

## Bijlage 4 – Toelichting parkeerbehoefte basisscholen en kinderdagverblijven

De parkeerbehoefte bij basisscholen en kinderdagverblijven bestaat naast parkeerplaatsen voor het personeel vooral uit parkeerplaatsen voor het halen en brengen van de kinderen. Voor het personeel is dit een vast getal versus de omvang van de school. Voor het halen en brengen komt de parkeer-behoefte tot stand op basis van een berekening. Deze bestaat uit een aantal onderdelen en luidt:

Totale parkeerbehoefte van een basisschool/ kinderdagverblijf (kdv) =

$$\begin{aligned} \text{Voor groep 1-3: } & \langle \text{aantal} \rangle \times \langle \% \text{ leerlingen met auto} \rangle \times \langle \text{parkeerduur} \rangle \times \langle \text{kinderen in auto} \rangle = \\ \text{Voor groep 4-8: } & \langle \text{aantal} \rangle \times \langle \% \text{ leerlingen met auto} \rangle \times \langle \text{parkeerduur} \rangle \times \langle \text{kinderen in auto} \rangle = \\ \text{Voor kdv: } & \langle \text{aantal} \rangle \times \langle \% \text{ leerlingen met auto} \rangle \times \langle \text{parkeerduur} \rangle \times \langle \text{kinderen in auto} \rangle = \text{_____} + \\ & \text{Totaal aantal parkeerplaatsen} \end{aligned}$$

### Aantal

Dit is het aantal kinderen dat op de locatie kan zijn in groep 1-3, groep 4-8 en het kinderdagverblijf. Soms zijn er meer kinderen in de lagere groepen, soms meer in de hogere. Neem daarom de capaciteit voor de hele school en ken dan 3/8ste toe aan groep 1-3 en 5/8ste aan groep 4-8.

### % leerlingen met auto

Het percentage leerlingen dat met auto wordt gebracht en gehaald is variabel en onder meer afhankelijk van het type gemeente, de stedelijkheidsgraad van de (directe) omgeving, of de school een streekfunctie heeft en de gemiddelde afstand voor de kinderen naar school. Gebruikelijk zijn voor groepen 1 t/m 3 30 tot 60%, voor groepen 4 t/m 8 is dat gelegen tussen de 5 en 40% en voor kinderdagverblijven tussen de 50 en 80%. Om een norm te stellen is één concreet percentage nodig waarvan, volgens de regeling in dit bestemmingsplan, afgeweken kan worden (en in bijzondere situaties kan de norm verhoogd worden (“nadere eis”). De te hanteren rekenpercentages zijn 45, 25 en 65.

### Parkeerduur

In deze formule is een reductiefactor m.b.t. de parkeerduur ingebouwd. Groepen 1 t/m 3 parkeren gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten = 0,5. Groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in een periode van 10 minuten = 0,25. Bij een kinderdagverblijf is dit gemiddeld 15 minuten in de periode van 60 minuten = 0,25.

### Kind in auto

Daarnaast is een reductiefactor ingebouwd m.b.t. het aantal kinderen in één auto. Voor groepen 1 t/m 3 is dat 0,75. Voor groepen 4 t/m 8 komt deze op 0,85 en voor een kinderdagverblijf 0,75.

### Vereenvoudiging

Gegeven bovenstaande waarden kan de formule vereenvoudigd worden tot:

$$\begin{aligned} \text{Voor groep 1-3: } & \langle \text{aantal kinderen} \rangle \times 0,16875 = \\ \text{Voor groep 4-8: } & \langle \text{aantal kinderen} \rangle \times 0,053125 = \\ \text{Voor kdv: } & \langle \text{aantal kinderen} \rangle \times 0,121875 = \text{_____} + \\ & \text{Totaal aantal parkeerplaatsen} \end{aligned}$$

### Afwijken

Als gemeld kunnen er diverse goede redenen zijn om af te wijken van de normen. Denk bijvoorbeeld al aan een gescheiden aanvang- en eindtijd van de groepen.

## Bijlage 5 – Parkeerdruk meten

In deze bijlage staat beschreven hoe de parkeerdruk wordt gemeten. De parkeerdruk is het percentage parkeerplaatsen op de openbare weg waarop een auto staat geparkeerd. Daarbij wordt eerst het gebied bepaald waarin het onderzoek zal plaatsvinden. Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen geteld, waarna op diverse tijdstippen het aantal geparkeerde auto's wordt geteld.

### Afbakening gebied.

In Bijlage 6 – Acceptabele loopafstanden staat de acceptabele loopafstand. Binnen die afstand moet een oplossing voor het parkeren gevonden worden. De loopafstand wordt gemeten vanaf de hoofdingang van een complex. Dit gebied wordt op een kaart aangegeven.

### Aantal parkeerplaatsen.

Vervolgens wordt van de legale parkeerplaatsen het aantal geparkeerde auto's geteld. Een legale plek is: een aangeduid parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen). Als er geen parkeervakken zijn, wordt de straatlengte in meters gedeeld door zes meter (lengte parkeervak volgens Bijlage 7 – Maatvoering). De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, onderbrekingen (een plaats in een parkeerstrook voor bijv. een boom, speelplek, afvalcontainer of een uitrit). Ook mag vijf meter vanaf een bocht niet worden geparkeerd. Dit moet worden afgetrokken van de straatlengte. Als de deling leidt tot een getal achter de komma, dan wordt het aantal plaatsen naar beneden afgerond.

### Aantal geparkeerde auto's

Bij deze berekening wordt uitgegaan van de openbare parkeerplaatsen en de auto's die op deze openbare plaatsen zijn geparkeerd. Dit betekent dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet meetellen in deze meting. Het gaat immers om de situatie die mensen tegenkomen als zij in een bepaalde straat willen parkeren. Ook auto's op gehandicaptenparkeerplaatsen en nadere gereserveerde parkeerplaatsen op de openbare weg tellen niet mee.

### Tijdstippen van meting

- Doordeweekse avond/nacht 23.00-01.00 uur;
- Doordeweekse ochtend 10.00-12.00 uur;
- Doordeweekse middag 13.00-15.00 uur;
- Koopavond 18.00-20.00 uur;
- Zaterdagmiddag 13.00-15.00 uur.

De doordeweekse tellingen geven een beeld van de 'normale parkeerdruk'; de tellingen op koopavond en zaterdagmiddag geven een beeld van de tellingen tijdens de wekelijkse piekdruk. De tellingen worden uitgevoerd buiten de vakantieperiodes.

### Parkeerdruk

Parkeerdruk bestaand = (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie).

Parkeerdruk toekomst = (parkeerbehoefte nieuwe situatie) + (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie).

De verschillende tijdstippen kunnen een verschillende parkeerdruk opleveren. Immers 's avonds kunnen de parkeerplaatsen anders gebruikt worden dan overdag. Per tijdstip wordt de bestaande en toekomstige parkeerdruk bepaald.

De hoogste parkeerdruk die wordt gemeten op de aangegeven tijdstippen is maatgevend voor het bepalen of de parkeerdruk boven de 85% uitkomt. Dit betekent dat als op één van de gemeten tijdstippen de parkeerdruk boven de 85% uitkomt, er geen gebruik kan worden gemaakt van de restcapaciteit van de openbare weg.

## Bijlage 6 – Acceptabele loopafstanden

In onderstaande tabel zijn de acceptabele loopafstanden van een hoofdfunctie weergegeven. De afstanden komen vanuit het CROW.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter (100 – 250 meter voor bezoekers)
Werken	200 – 800 meter
Winkelen en boodschappen	200 – 600 meter
Sport, cultuur en ontspanning	100 – 600 meter
Horeca en (verblijfs-)recreatie	100 – 600 meter
Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 8 Acceptabele loopafstanden.

## Bijlage 7 – Maatvoering

Alleen parkeerplaatsen die bereikbaar en bruikbaar zijn, worden als parkeerplaatsen beschouwd. Hierbij wordt de maatvoering zoals opgenomen in de meest recente ASVV aangehouden. Onderstaand zijn de belangrijkste maten weergegeven, voor overige maatvoering wordt verwezen naar de meest recente ASVV.

Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen:

1. de parkeerplaats(en);
2. de parkeerweg(en).

### Parkeerplaats

In Tabel 9 staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 2021.

	Breedte	Lengte
Haaksparkeren of gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	2,50 meter	5,13 meter
Langsparkeren	2,00 meter	6,00 meter

Tabel 9 Minimale maatvoering parkeerplaatsen.

Er wordt geen verschil gemaakt tussen lang parkeren en kort parkeren, omdat parkeerplaatsen vaak gebruikt worden door beide doelgroepen. Uitgangspunt is een ruime maatvoering zodat voldoende parkeercomfort wordt geboden zodat parkeerplaatsen ook daadwerkelijk worden gebruikt. Gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zowel bij haaks-, als langsparkeren 3,5 meter breed te zijn of 3,0 meter als er een vrije uitstapstrook naast het parkeervak is.

### Parkeerweg

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat de parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd. Naarmate de parkeerhoek kleiner is, is minder ruimte nodig. In Tabel 10 staat de minimale breedte van de parkeerweg bij gestoken- en haaksparkeren (bij een parkeervakbreedte van 2,5 meter), gebaseerd op het ASVV 2021.

	Breedte parkeerweg
Haaksparkeren	6,00 meter
Gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	4,00 meter
Langs-/fileparkeren	3,50 meter

Tabel 10 Breedte parkeewegen.

De genoemde breedte van de parkeerweg geldt bij de minimale breedte van een parkeervak van 2,5 meter. Als een parkeervak breder wordt gemaakt, kan de parkeerweg smaller worden.

## Bijlage 8 – 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 11 zijn de rekenfactoren weergegeven. Deze komen rechtstreeks uit de publicatie ‘Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’ van het CROW.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings - aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,00 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,00 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 meter breed

Tabel 11 Rekenfactoren parkeervoorzieningen bij woningen.

## Bijlage 9 – Rekenvoorbeelden

### Voorbeeld 1

Een particuliere ontwikkelaar wil 15 dure appartementen en een sportschool van 750 m<sup>2</sup> bouwen in het centrum van Uden. Om te voldoen aan de parkeervraag realiseert de ontwikkelaar een parkeerterrein op eigen terrein, waar zowel de eigenaren en bezoekers van appartementen als de bezoekers van de sportschool kunnen parkeren. Dit eigen terrein is alleen toegankelijk via een slagboom die werkt met een badge van de sportschool. Die badge hebben de bewoners van de appartementen ook in hun bezit. Ook is er een intercom waarmee bewoners hun bezoekers kunnen toelaten.

Voor de 15 dure appartementen in het centrum van Uden geldt een parkeernorm van 1,6 parkeerplaats per woning, daarmee wordt de parkeerbehoefte van de appartementen - inclusief bezoekers- 24 parkeerplaatsen. Daarvan moeten minimaal 19,5 parkeerplaatsen worden aangelegd voor de bewoners ( $1,3 \times 15 = 19,5$  pp) en 4,5 parkeerplaatsen voor het bezoek van de woningen ( $0,3 \times 15 = 4,5$  pp). Voor de sportschool moeten minimaal 10,5 parkeerplaatsen worden aangelegd ( $1,4 \times (750/ 100) = 10,5$ ).

In het totale plan moeten minimaal 24 (appartementen) + 10,5 (sportschool) = 34,5 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Omdat we te maken hebben met meerdere functies en daardoor dubbelgebruik toegepast kan worden, wordt later in de berekening pas afgerond.

De parkeerplaats wordt waarschijnlijk 's avonds gebruikt door bewoners en overdag én 's avonds door bezoekers en werknemers van de sportschool. Hiervoor moet eerst een maatgevende periode bepaald worden. Dit is in dit geval 'werkdag avond', waarbij 90% van de bewoners en 100% van het personeel en bezoek van de sportschool aanwezig zijn. Dit betekent dat er minimaal 33 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd ( $24 \times 0,9$ ) + 10,5 = 32,1 = 33 pp).

### Voorbeeld 2

Een bestaand kantoor (zonder baliefunctie) binnen de bebouwde kom van Schaijk, met een oppervlakte van 700 m<sup>2</sup> bvo komt voor 600 m<sup>2</sup> bvo te vervallen door thuiswerkers. Er kan geen bedrijf worden gevonden die de vervallen 600 m<sup>2</sup> huurt of koopt. Daarom komt het plan op tafel om de 600 m<sup>2</sup> die vrijkomt om te bouwen naar 12 appartementen in het midden prijssegment. Het kantoor blijft dus voor 100 m<sup>2</sup> bvo bestaan. Het kantoor heeft momenteel 8 bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein en gebruikt 4 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Voor de 12 appartementen in het midden prijssegment in Schaijk geldt een parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per woning, daarmee wordt de parkeerbehoefte van de appartementen - inclusief bezoekers- 21,6 parkeerplaatsen. Daarvan moeten minimaal 18 parkeerplaatsen worden aangelegd voor de bewoners ( $1,5 \times 12 = 18$  pp) en 3,6 parkeerplaatsen voor het bezoek van de woningen ( $0,3 \times 12 = 3,6$  pp). Voor het blijvende kantoor van 100 m<sup>2</sup> moeten minimaal 2,1 parkeerplaatsen worden aangelegd ( $2,1 \times (100/ 100) = 2,1$ ).

De parkeerbehoefte van het totale plan is 21,6 (appartementen) + 2,1 (sportschool) = 23,7 parkeerplaatsen. Doordat de bestaande functie gebruikt maakt van openbare parkeerplaatsen, wordt een beroep gedaan op de salderingsmogelijkheid. Daarnaast kan dubbelgebruik toegepast worden. Pas daarna wordt afgerond op hele parkeerplaatsen.

Allereerst wordt dubbelgebruik toegepast. Hieruit blijkt dat de werkdag-nacht het maatgevende moment is. Dan is 100% van de bewoners en 0% van het kantoor aanwezig. Dit betekent dat er 21,6 parkeerplaatsen benodigd zijn op het maatgevende moment.

Daarnaast wordt een beroep gedaan op de salderingsmogelijkheid. Omdat het huidige kantoor overdag 4 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gebruikt, wordt gesteld dat men deze mag salderen. Hierdoor hoeven er minder parkeerplaatsen aangelegd te worden op eigen terrein. Omdat het nieuwe maatgevende moment op de werkdag-nacht is, mag het gebruik van de huidige functie op het nieuwe maatgevende moment gesaldeerd worden. Dit is 4 parkeerplaatsen maal 0% aanwezigheid, is 0 parkeerplaatsen. Er kunnen dus 0 parkeerplaatsen gesaldeerd worden.

Dit betekent dat er in totaal voor de gehele ontwikkeling  $21,6 = 22$  parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden voor beide functies.

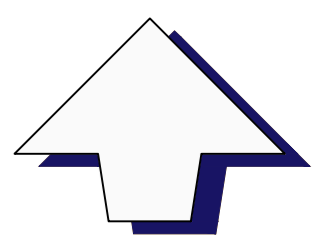
## Bijlage 10 – Gebiedsindeling

De door het CROW gehanteerde gebiedsindeling sluit voor een deel aan bij de situatie in de gemeente Maashorst. Voor de normering wordt uitgegaan van de volgende indeling:

- Centrum: centrum Uden (zie volgende pagina);
- Bebouwde kom: overig kern Uden, Schaijk, Zeeland, Volkel, Reek en Odiliapeel;
- Buitengebied: landelijke gebied buiten de bebouwde kom.

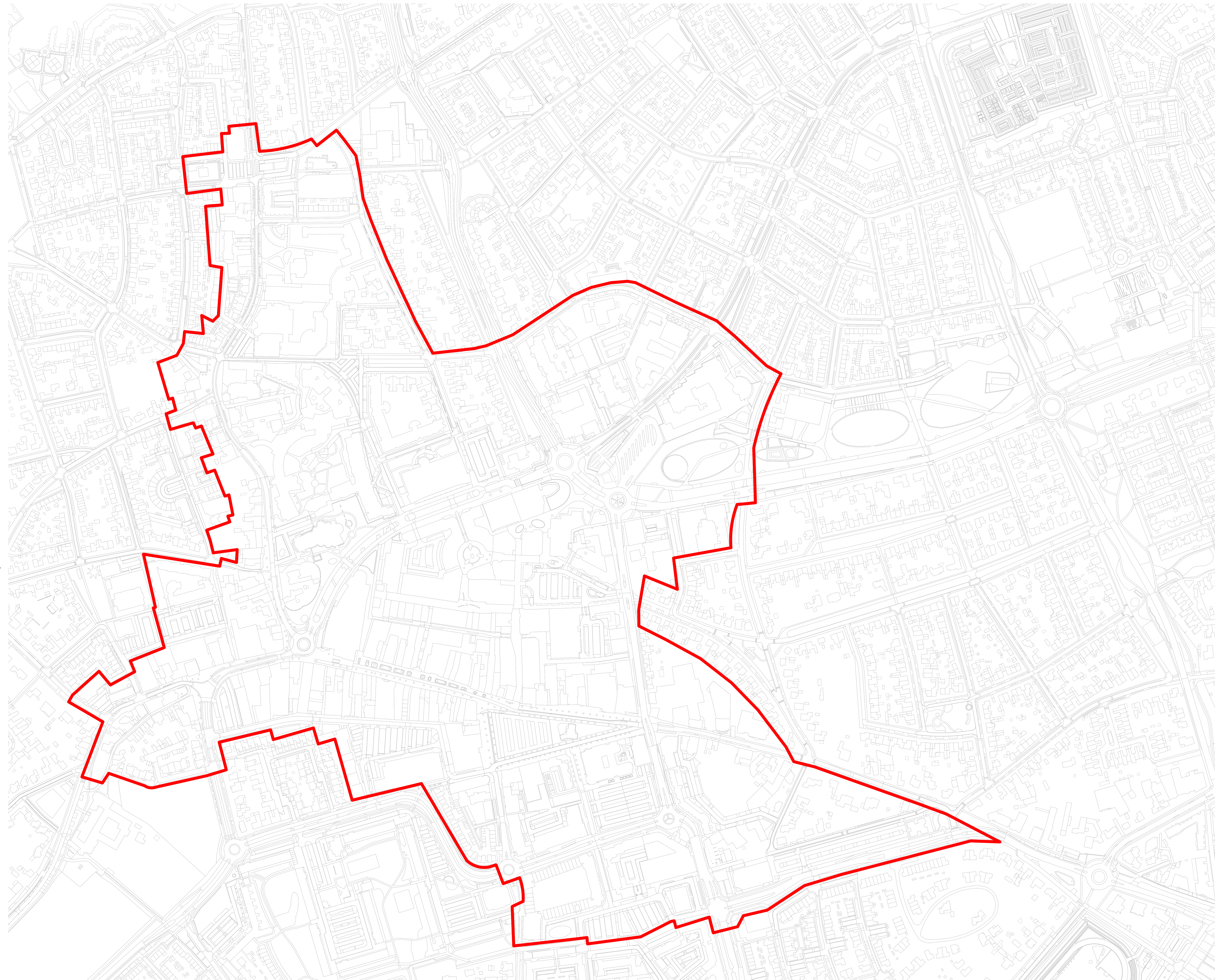
De stedelijke zone schil/overloopgebied wordt in de gemeente Maashorst, vanwege de schaalgrootte van het centrum van Uden (en de overige centra), niet gebruikt. De schil van het centrum volgt de contouren van bestemmingsplan Uden centrum.

Wanneer over een bebouwde kom wordt gesproken, wordt gerefereerd aan de bebouwde kom volgens de wegenverkeerswet.



### Legenda

- Bestaande situatie
- Centrumgebied Uden



1.0	16-8-2023	NK	WS	WS	Eerste uitgave
-----	-----------	----	----	----	----------------

Gemeente Maashorst  
Uitvoeringsregels parkeernormen  
gemeente Maashorst 2023  
Duiding centrumgebied

Maatschappij  
23092-101  
A0  
12000  
1 van 1

