Parkeerbeleidsnota 2014
gemeente Laarbeek

Maart 2014
Bestandsnaam: Parkeerbeleidsnota 2014.doc

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding 3
   1.1 Algemeen 3
   1.2 Visie 3
2. BeLEID IN HOOFDLIJNEN 5
   2.1 Kort parkeren: Blauwe zone 5
   2.2 Langparkeren 6
   2.3 Parkeerplaatsen voor gehandicapten 6
3. Theoretische parkeerbehoefte 8
   3.1 Inleiding 8
   3.2 Uitgangspunten parkeernormen 8
   3.3 Berekening parkeervoorzieningen bij woningen 9
   3.4 Dubbelgebruik 10
   3.5 Het afstandscriterium 10
4. JURIDISCH KADER 11
   4.1 Instrumenten 11
   4.2 Scenario’s 12
   4.3 Hardheidsclausule 12
   4.4 Overgangsregeling 12

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Verkeer vormt een belangrijk onderdeel van onze samenleving. Zonder auto's, fietsen, bussen en voetgangers zou de gemeente Laarbeek niet functioneren en staat de samenleving letterlijk en figuurlijk stil. Voor verkeer zijn wegen, fietspaden, trottoirs en parkeerplaatsen nodig. Over parkeren van auto's vindt vaak discussie plaats. Immers de ruimte in ons waardevolle natuurlandschap is een schaars goed, waarbij de belangen van wonen, werken, winkelen, recreëren, verkeer en parkeren op een goede manier moeten worden afgewogen. Daarbij moeten altijd keuzes worden gemaakt. De ruimte die aan parkeren wordt toegekend is gebaseerd op parkeernormen.
In deze parkeerbeleidsnota wordt het beleid rondom het parkeren nader uitgewerkt zodat voor iedereen helder is welke uitgangspunten, welke normen en welke instrumenten toegepast worden bij het vormgeven van parkeerplaatsen.

Parkeernorm en parkeerbehoefte
Een (bouw)plan moet getoetst worden aan een parkeernorm wanneer er sprake is van nieuwbouw, van verbouw van een bestaand object of van een functieverandering.

Parkeernorm
Een parkeernorm is een getal waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor, etc).

Parkeerbehoefte
De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren woningen, winkeloppervlakte, etc. in het betreffende plan. Uit deze berekening volgt dan het aantal parkeerplaatsen dat het betreffende bouwplan nodig heeft.

1.2 Visie

De ambitie voor het parkeerbeleid van de gemeente Laarbeek kan als volgt worden geformuleerd:

Parkeren in de diverse woonkernen van Laarbeek biedt optimale ondersteuning aan alle activiteiten die in het centrum plaatsvinden. Duurzaamheid, leefbaarheid en duidelijkheid zijn hierbij belangrijke pijlers. Dit resulteert in een ongecompliceerd en eenduidig parkeerbeleid met ruime en praktische kaders. Deze zijn gericht op bezoekers, bewoners en werknemers/ondernemers.

Deze ambitie wordt verder vormgegeven door 2 uitgangspunten en 3 visiepunten. Deze vormen de basis voor de hoofdlijnen van het parkeerbeleid.

1.2.1 Uitgangspunten Visie

Om de ambitie waar te kunnen maken worden 2 uitgangspunten gedefinieerd: De doelgroepenbenadering en de BBBB-benadering (Beïnvloeden, Benutten, Beprijzen, Bouwen).

Doelgroepenbenadering

Het parkeerbeleid heeft als voornaamste doel om de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers en werknemers/ondernemers) op de juiste plek te laten parkeren. Doelgroepen staan centraal bij het bepalen van parkeerbeleid en het zoeken naar oplossingsrichtingen.

BBBB-benadering

Om de doelgroepen op de juiste plek te laten parkeren en om oplossingen te vinden voor knelpunten op het gebied van parkeren hanteert de gemeente Laarbeek de BBBB-benadering. De oplossingen worden gevonden door eerst het parkeergedrag te beïnvloeden (bijvoorbeeld door het bieden van alternatief vervoer), vervolgens de aanwezige parkeercapaciteit zo goed mogelijk te benutten in plaats en tijd, waar nodig het parkeren te reguleren (beprijzen) en tenslotte parkeercapaciteit bij te bouwen als de genoemde oplossingen geen soelaas bieden.

1.2.2 Visiepunt 1: Er wordt een parkeerbeleid gevoerd waarbij zoveel mogelijk tegemoet gekomen wordt aan de parkeervraag

Om alle aanwezige parkeervoorzieningen te benutten, worden heldere keuzes gemaakt over welke doelgroep op welke locatie parkeert. Bewoners en kortparkerende bezoekers krijgen voorrang in het centrum. Langparkerende bezoekers, werknemers en ondernemers parkeren op de parkeerplaatsen die niet net voor de winkel zijn aangelegd. Het parkeerbeleid is zo helder dat het voor iedere parkeerder duidelijk is wat de bedoeling is.

1.2.3 Visiepunt 2: Laarbeek ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente actualiseert de systematiek van parkeernormering waarin parkeren bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd volgens de laatste kencijfers en wettelijke regelgeving. Flexibiliteit wordt binnen het invloedgebied van de ruimtelijke ontwikkeling gezocht door middel van een optimale parkeerbalans eventueel gecombineerd met een afkoopregeling.

1.2.4 Visiepunt 3: Laarbeek is ook gastvrij voor gehandicapten

De gemeente Laarbeek zorgt voor goed gesitueerde parkeervoorzieningen voor gehandicapten.

2. BELEID IN HOOFDLIJNEN

In de diverse woonkernen van Laarbeek zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Toch zijn bezoekers soms nog lang op zoek naar een parkeerplaats, terwijl elders voldoende vrije parkeerplaatsen zijn. Het is voor de leefbaarheid in het centrum en de beperkte parkeercapaciteit niet mogelijk om alle doelgroepen "voor eigen deur" te laten parkeren. Laarbeek streeft daarom de doelgroepenbenadering na zoals die in paragraaf 1.2.1 beschreven staat. Er wordt onderscheid gemaakt in de volgende doelgroepen:

- *Bewoners:* een doelgroep die het belangrijk vindt om in de nabijheid van de woning te parkeren, mede vanwege laden/lossen maar ook bijvoorbeeld sociale veiligheid. Het parkeergedrag van deze groep kan divers genoemd worden in tijd en tijdsduur. Met name in de avonduren moet voor deze groep voldoende parkeercapaciteit aanwezig zijn.
- *Werknemers*: deze groep hecht veel waarde aan gratis parkeren. Als dit gevonden kan worden op afstand van de bestemming wordt dit minder als een probleem ervaren dan betaald of kort parkeren. Goede looproutes en veiligheid zijn andere belangrijke aspecten voor deze groep.
- *Ondernemers:* zij parkeren graag in de nabijheid van hun zaak. Soms is dit noodzakelijk voor een goede bedrijfsvoering, maar vaak ook niet. Ondernemers beseffen meestal ook dat parkeren in de nabijheid ook minder parkeerruimte voor de klant betekent en verkiezen daarom ook vaak een parkeerplek op afstand van de voorzieningen.
- *Bezoekers van bewoners*: zij willen graag in de nabijheid parkeren, zeker als het om oudere personen gaat. Toch zijn bezoekers van bewoners, zeker als het om een wat langduriger bezoek gaat, bereid om te lopen als er in de buurt geen parkeerruimte is. Het zijn vaak met name de bewoners die graag parkeren in de buurt voor hun bezoekers mogelijk willen maken.
- *Kortparkerende bezoekers van voorzieningen*: dit zijn bezoekers van voorzieningen als een bakker, bank, supermarkt of tijdschriftenhandel. Korte bezoekjes om snel wat aan te schaffen. Omdat het een kort bezoek betreft, wil deze groep niet relatief veel tijd spenderen aan het zoeken van een parkeerplek of lopen van en naar de parkeervoorziening.
- *Langparkerende bezoekers van voorzieningen*: dit betreft met name funshoppers, recreanten of zakelijke bezoekers. Deze groep wil voornamelijk comfortabel parkeren met goede looproutes. Gezien het wat langduriger karakter van het bezoek is deze groep meer geneigd langere loopafstanden voor lief te nemen.

2.1 Kort parkeren: Blauwe zone

Er is in de diverse kernen in Laarbeek nergens een blauwe zone aanwezig. Het doel van een blauwe zone is het weren van langparkeerders zodat in een korte tijd veel bezoekers gebruik kunnen maken van een klein aantal parkeerplaatsen.
De voordelen van een blauwe zone zijn dat het invoeren goedkoop is, dat de bereikbaarheid vergroot wordt en dat het gebruiksvriendelijk (gratis parkeren) is. Deze enkele voordelen worden door de negatieve aspecten weer tenietgedaan.
Negatieve aspecten blauwe zone:

• fraudegevoelig door het tussentijds veranderen van de aankomsttijd. Hierdoor schiet de maatregel zijn doel voorbij;
• hoge controlekosten waar geen inkomsten tegenover staan;
• verschuiven van de parkeerdruk naar de omgeving (olievlek principe);
• in praktijk blijkt dit doorgaans een voorloper op betaald parkeren.

Conclusie:
Het instellen van een blauwe zone is een eenvoudige en goedkope manier om het parkeren te reguleren. Door de negatieve aspecten zoals onder andere de fraudegevoeligheid en de hoge controlekosten worden de voordelen van een blauwe zone tenietgedaan. Het instellen van een blauwe zone moet daarom zoveel mogelijk vermeden worden.

2.2 Langparkeren
In de woongebieden van de diverse kernen is langparkeren gefaciliteerd doordat bij aanleg van nieuwbouwwijken parkeerplaatsen worden gerealiseerd volgens de parkeernormen die op dat moment van toepassing zijn. Dit kan tot knelpunten leiden aangezien het aantal auto's nog steeds toeneemt. Vooralsnog worden in de bestaande gebieden geen nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd tenzij deze het gevolg zijn van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of een straat heringericht wordt. Dan is het een natuurlijk moment om de behoefte aan parkeerplaatsen opnieuw te toetsen.
Conclusie/Advies:
Vooralsnog worden geen nieuwe langparkeerplaatsen aangelegd. Bij herinrichting van straten of bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt de parkeerbehoefte opnieuw getoetst.

2.3 Parkeerplaatsen voor gehandicapten
Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Deze kaart geeft hen bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. Gehandicapten mogen met een gehandicaptenparkeerkaart op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen parkeren. Met de kaart mogen zij ook op andere plaatsen parkeren. De algemene regel: andere verkeersdeelnemers niet in gevaar brengen of hinderen, moet hierbij nageleefd worden.
De plaatsen zijn:

- op wegen met een parkeerverbod; maximaal drie uur aaneengesloten. In de auto moet tevens een parkeerschijf aanwezig zijn waarop de aankomsttijd duidelijk zichtbaar is;
- in een erf, buiten de vakken; ook hier maximaal drie uur aaneengesloten en duidelijk zichtbaar een parkeerschijf met daarop de aankomsttijd;
- op wegen of parkeerterreinen met verplicht gebruik van een parkeerschijf; hier mag zonder parkeerschijf geparkeerd worden.

Met een gehandicaptenparkeerkaart mag niet geparkeerd worden:

- op wegen en terreinen die zijn aangeduid als parkeervoorziening voor vergunninghouders;
- op ruimte bestemd voor noodvoertuigen;
- voor uitritten (openbaar en particulier).

Aantal en plaats
Conform CROW publicatie 317 dienen bij publieke voorzieningen zoals gemeentehuis en bibliotheek 5% van de parkeerplaatsen, algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te zijn. Bij grote parkeerterreinen dient 1 op de 50 parkeerplaatsen een gehandicaptenparkeerplaats te zijn. Gezien de maatvoering van de gehandicaptenparkeerplaatsen, wordt geadviseerd van drie gewone parkeerplaatsen twee gehandicaptenparkeerplaatsen te maken. De overige maatvoering blijft hierdoor gehandhaafd.

De gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen. De afstand moet minder dan 100 meter zijn. Bij voorkeur 50 meter of kleiner. Dit is de norm om in aanmerking te komen voor een gehandicaptenparkeerkaart; niet in staat zijn 100 meter te voet zonder onderbrekingen af te leggen.
Bewoners met een gehandicaptenparkeerkaart kunnen op verzoek een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats bij hun woning krijgen. Hierbij moet worden voldaan aan een aantal eisen. De plaats wordt aangeduid met een gehandicaptenparkeerplaats bord in combinatie met een bord waarop het kenteken is weergegeven. In eerste instantie wordt hiervoor een bestaande parkeerplaats opgeofferd die dichtbij de woning van de aanvrager ligt.

Conclusie
- gehandicaptenparkeerplaatsen moeten op minder dan 100 meter afstand van de ingang gesitueerd zijn;
- bij publieke voorzieningen moet 5% van de parkeerplaatsen gehandicaptenparkeerplaatsen zijn;
- bij grote parkeerterreinen moet 1 op de 50 plaatsen een gehandicaptenparkeerplaats zijn.

3. THEORETISCHE PARKEERBEHOEFTE

3.1 Inleiding

Een helder en consistent beleid met betrekking tot de toepassing van parkeernormen is essentieel om Laarbeek duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden. Dit betekent dat in beginsel de parkeernorm (rekening houdend met eventueel dubbelgebruik) altijd moet worden gerealiseerd.
Het kunnen hanteren van parkeernormen is gewenst om een aantal redenen:

- Vooraf kaders kunnen geven ten behoeve van een goede inpassing van bouwkundige ontwikkelingen met betrekking tot het parkeren;
- Als hulpmiddel om in een bestaande situatie de parkeerbehoefte te kunnen bepalen.

De parkeernormensystematiek legt de norm voor het parkeren bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering, duidelijk vast. Hierbij worden de parkeerkencijfers gehanteerd zoals deze door CROW zijn bekendgemaakt in de ASVV 2012 en publicatienummers 182 en 317. Deze parkeerkencijfers hebben een bandbreedte waardoor de gemeente ruimte heeft om hierop eigen beleid te voeren. Afhankelijk van de geografische ligging, het aantal inwoners, de aanwezige regionale openbaar vervoer verbindingen en de stedelijkheidsgraad kan gekozen worden voor een bepaald uitgangspunt binnen de bandbreedte.

3.2 Uitgangspunten parkeernormen

In 2012 zijn nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd met in het algemeen hogere getallen dan in 2004. Dit is een logisch gevolg van de ontwikkelingen in de praktijk waarbij het autobezit en het autogebruik zijn toegenomen. Dit betekent dat de normen, die gebaseerd worden op deze parkeerkencijfers, ten opzichte van de parkeerbeleidsnota 2008 wijzigen.
Om de parkeernormen te bepalen worden de volgende uitgangspunten gekozen:

1. De norm wordt bepaald door de parkeerkencijfers toe te passen zoals deze gepubliceerd zijn door het CROW (huidige versie ASVV 2012);
2. Er wordt onderscheid gemaakt in centrumgebied, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied;
3. De parkeerkencijfers van “weinig stedelijk” worden gehanteerd voor het centrumgebied, schil centrum en de rest van de bebouwde kom. Voor het buitengebied worden de cijfers van de categorie “niet stedelijk” toegepast.;
4. Er wordt in beginsel uitgegaan van de maximale parkeerkencijfers.

Ad 1: Door de parkeerkencijfers te gebruiken volgens de ASVV 2012 wordt aangesloten bij zowel jurisprudentie als de omliggende (peel)gemeenten.

Ad 2: In de ASVV 2012 wordt onderscheid gemaakt in centrumgebied, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom en buitengebied. Deze gebiedsindeling is aangegeven op tekeningen.

Ad 3: In het ASVV en publicatie 182 “Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering” zijn de landelijke parkeerkencijfers bepaald aan de hand van stedelijkheidsgraden. De

stedelijkheidsgraad is door het C.B.S. gedefinieerd op basis van het aantal adressen binnen een bepaald gebied (omgevingsadressendichtheid).
Met een omgevingsadressendichtheid (adressen per km²) van 570 valt de gemeente Laarbeek in de categorie "weinig stedelijk".
Het buitengebied van de gemeente valt, aangezien de adressendichtheid hier veel kleiner is, onder de definitie niet stedelijk.

Ad 4 In de ASVV worden minimale en maximale kencijfers gehanteerd. Tot nu toe is altijd gewerkt met de maximale cijfers gezien de specifieke omstandigheden binnen de gemeente. Het uitgangspunt is maatwerk. Dit betekent dat ook wordt gekeken hoe de huidige parkeerdruk is in een bepaalde situatie en dan te bepalen of we op minimaal, maximaal of in het midden gaan zitten voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen.

3.3 Berekening parkeervoorzieningen bij woningen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein uitgangspunt. Bij woningprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. In de praktijk blijkt echter dat deze voorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van het voertuig. Bij de toetsing wordt dit meegenomen. Hiervoor hanteert de gemeente Laarbeek de rekenwaarden conform de landelijke richtlijnen van het CROW.
De parkeernormen kunnen ook in het kader van het opstellen van een parkeerbalans (inzicht in vraag en aanbod) worden gebruikt voor het bepalen van de parkeerbehoefte. Bij het bepalen van het parkeeraanbod moet ook rekening worden gehouden met het parkeren op eigen terrein. Op welke wijze de parkeervoorzieningen bij woningen worden berekend staat in onderstaande tabel.

Tabel 1: Overzicht berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

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

** Indien sprake is van een zeer brede of lange oprit (of in geval van een ruim erf) kan de rekenwaarde worden opgehoogd tot een maximum van de norm die bij de betreffende woning gesteld kan worden. Dit moet per situatie worden beoordeeld;*
** Deze rekenwaarden zijn uitsluitend van toepassing op de ontwikkeling van een gebied met meerdere woningen. Bij individuele bouwplannen gelden deze rekenwaarden niet, maar moeten er (afhankelijk van de geldende parkeernorm) één of twee parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.*

3.4 Dubbelgebruik

Door toepassing van dubbelgebruik kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden geoptimaliseerd. Meestal betekent dit dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, dan wanneer men het parkeren afzonderlijk per functie realiseert. Het aantal parkeerplaatsen is zodoende passend (niet te veel en niet te weinig) bij de (combinatie van) functie(s). Concreet betekent dit dat men gezamenlijke parkeervoorzieningen kan aanleggen om zo gebruik te maken van elkaars parkeervoorziening of van een gezamenlijk te realiseren parkeervoorziening op afstand. Hoe dit werkt is nader uitgewerkt in bijlage 1.

Met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik (bijlage 1) kan de parkeervraag per periode worden bepaald. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen.

3.5 Het afstandscriterium

De oplossing voor het parkeren moet wel duurzaam zijn. Dat betekent onder meer dat de parkeervoorziening zich op een acceptabele loopafstand van de functie bevindt.

De acceptabele loopafstanden per functie zijn:

Wonen: 100 meter
Winkelen: 200 meter
Werken: 200 meter
Ontspanning: 100 meter
Gezondheidszorg: 100 meter
Onderwijs: 100 meter

Bovenstaande gegevens zijn overgenomen uit CROW publicatie 182. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc.

4. JURIDISCH KADER

4.1 Instrumenten

Het toepassen van de parkeernormen is geen vrijblijvende aangelegenheid. Er zijn verschillende instrumenten om de normen dwingend te kunnen opleggen:

1. als voorwaarde bij een binnenplanse afwijking, bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik of bij de herziening van een bestemmingsplan;
2. ingevolge bestemmingsplanvoorschriften;
3. ingevolge de voorschriften van de bouwverordening.

Ad 1. Binnenplanse afwijking, omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik of herziening van het bestemmingsplan
Wanneer er in afwijking van het vigerend bestemmingsplan medewerking wordt verleend aan een ontwikkeling kunnen de parkeernormen uit deze nota worden opgelegd. Een ontwikkeling dient te voldoen aan de parkeernormen. Als dat niet het geval is kan er geen medewerking worden verleend aan de afwijking, het verlenen van de omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik of de herziening van het bestemmingsplan. Bij medewerking aan een verzoek tot vaststelling van een bestemmingsplan voor realisatie van nieuwe functies zullen de parkeernormen gehanteerd worden bij het aangaan van noodzakelijke anterieure exploitatieovereenkomsten.

Ad 2. Bestemmingsplan
Wanneer de parkeernormen in het bestemmingsplan zijn opgenomen moet een aanvraag om omgevingsvergunning (activiteit bouwen) hier aan getoetst worden. De parkeernormen uit deze nota blijven dan buiten beschouwing. Bij strijdigheid met de normen uit het bestemmingsplan moet de omgevingsvergunning (activiteit bouwen) in principe geweigerd worden (artikel 2.10 lid 1 sub c Wabo). Op deze manier kunnen de parkeernormen dwingend worden opgelegd. De in bestemmingsplannen opgenomen parkeernormen blijven van kracht tot dat het bestemmingsplan herzien wordt. Een gewijzigde beleidsregel zoals vastgelegd in de "Parkeerbeleidsnota Laarbeek 2014" kan hier nooit iets aan wijzigen.

Ad 3. Bouwverordening
In het geval dat in het bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen moet op basis van artikel 2.5.30 van de bouwverordening van de gemeente Laarbeek getoetst worden aan de Parkeerbeleidsnota Laarbeek 2014. Ook hier geldt dat de omgevingsvergunning (activiteit bouwen) in principe geweigerd moet worden in geval van strijdigheid met deze nota (artikel 2.10 lid 1 sub b van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht). Op termijn is het, vanwege een in de maak zijnde wijziging van de Woningwet, niet meer mogelijk om via de bouwverordening de parkeernormen uit deze Parkeerbeleidsnota op te leggen. Naar verwachting kunnen tot 1 januari 2018 nog via de bouwverordening parkeernormen worden opgelegd, na deze datum kan dat alleen nog via het bestemmingsplan.

4.2 Scenario's

Wanneer een bouwaanvraag wordt ingediend zijn er dus drie scenario's te onderscheiden voor het bepalen van de vereiste parkeerplaatsen. Dit is afhankelijk van de wijze waarop de parkeernormen al dan niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen en de parkeernormen uit deze nota.

1. Het bestemmingsplan regelt in de rechtstreekse voorschriften een parkeernorm. De Parkeerbeleidsnota Laarbeek 2014 blijft dan buiten toepassing omdat parkeren is geregeld in het bestemmingsplan (het bepaalde in de bouwverordening ten aanzien van parkeren blijft dan buiten toepassing). Omdat het in de toekomst (waarschijnlijk vanaf 1 juli 2018) niet meer mogelijk is om op basis van de Bouwverordening parkeernormen op te leggen wordt in onze nieuwe bestemmingsplannen de op dat moment geldende Parkeerbeleidsnota opgenomen. In de huidige bestemmingsplannen zijn de normen uit de Parkeerbeleidsnota 2008 opgenomen, zodat aanvragen binnen dat plangebied aan de normen uit de Parkeerbeleidsnota van 2008 moeten voldoen. In de nieuwere bestemmingsplannen is (of wordt) de Parkeerbeleidsnota 2014 opgenomen.
2. Het bestemmingsplan regelt in de rechtstreekse voorschriften niets over een parkeernorm maar in de afwijkingsbepalingen wel. Een aanvraag die voldoet aan het bestemmingsplan moet, vanwege het bepaalde in artikel 2.5.30 van de bouwverordening, getoetst worden aan de Parkeerbeleidsnota Laarbeek 2014. Een aanvraag die niet voldoet aan het bestemmingsplan maar waarvoor afwijken van het bestemmingsplan aanvaardbaar is, moet voldoen aan de parkeernormen die zijn opgenomen in de desbetreffende afwijkingsbepaling.
3. Als in het bestemmingsplan in het geheel niets over parkeren is geregeld dan is, vanwege artikel 2.5.30 van de bouwverordening, de Parkeerbeleidsnota Laarbeek 2014 van toepassing.

4.3 Hardheidsclausule

Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de 'Parkeerbeleidsnota Laarbeek 2014', tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen. Bovendien dient de toepassing van de hardheidsclausule zo beperkt mogelijk te worden gehouden en een algemeen belang te dienen.

4.4 Overgangsregeling

De Parkeerbeleidsnota Laarbeek 2014 treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd. Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing.
Deze houdt in dat onderhavige nota niet van toepassing is op:

- Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan voor de inwerkingtreding van deze nota een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend (hierop blijft de Parkeerbeleidsnota 2008 van toepassing);
- Een vooroverlegplan dat voor de inwerkingtreding van deze nota is ingediend, mits het betreffende vooroverlegplan met name naar aard, inhoud en haalbaarheid, redelijkerwijs kan leiden tot verlening van een omgevingsvergunning en mits ten aanzien van het gehele vooroverlegplan binnen een jaar na de publicatiedatum van deze nota een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend (hierop blijft de Parkeerbeleidsnota 2008 alleen van toepassing indien de aanvraag om een omgevingsvergunning binnen dat jaar is ingediend);
- Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan in een overeenkomst, die is afgesloten voor inwerkingtreding van deze nota, tussen initiatiefnemer en de gemeente is bepaald dat op de realisering een andere in die overeenkomst bepaalde normering van toepassing is.

Bijlage 1: aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik

Onderstaande tabel is overgenomen uit het ASVV 2012 . Het geeft het percentage gebruikte parkeerplaatsen weer bij een bepaalde functie op een bepaald moment; het zogenaamde 'aanwezigheidspercentage'. De tabel moet als volgt worden gelezen. Als er bij de functie 'woningen bewoners' normatief 100 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, zijn er op een werkdag ochtend 50 in gebruik; op een werkdag middag 50, op een werkdagavond 90 etc.

Tabel 2. Aanwezigheidspercentages voor verschillende periodes van de dag/week

	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
Woningen bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	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
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
Sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut	100	75	10	10	0	10	10	10
Verzorgingstehuis/aanleun-Woning/verzorgingsflat	50	50	100	100	25	100	100	100
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0	0

De mogelijkheid tot dubbelgebruik berekent men door per functie per tijdstip de parkeerbehoefte uit te rekenen en vervolgens alle functies per tijdstip te sommeren. Het hoogste aantal benodigde parkeerplaatsen (gezien per tijdstip) bepaalt de werkelijke parkeerbehoefte.

centrumgebied

schil/overloopgebied

rest bebouwde kom

gemeente **Laarbeek**

Aarle-Rixtel Beek en Donk Lieshout Mariahout

Bezoekadres: Koppelstraat 37
Correspondentieadres: Postbus 190
5740 AD Beek en Donk
T (0492) - 46 97 00
F (0492) - 46 97 01
E gemeente@laarbeek.nl
I www.laarbeek.nl

Team Leefbaarheid

Gebiedsindeling parkeernota 2014
Kern Aarle-Rixtel

schaal :	1 : 3000	gewijzigd	gewijzigd	gewijzigd	gewijzigd	tekeningnummer:
datum :	24-02-2014	a	c	e	g	2014018
get. :	F. Vlemmix	b	d	f	h	

O:\MSv8\Dgn\Vlemf\2014018.dgn 24-2-2014 15:04:13

centrumgebied

schil/overloopgebied

rest bebouwde kom

gemeente Laarbeek
Aarle-Rixtel Beek en Donk Lieshout Mariahout

Bezoekadres: Koppelstraat 37
Correspondentieadres: Postbus 190
5740 AD Beek en Donk
T (0492) - 46 97 00
F (0492) - 46 97 01
E gemeente@laarbeek.nl
I www.laarbeek.nl

Team Leefbaarheid

Regel 1
Regel 2

regel 3
regel 4

schaal :	schaal	gewijzigd	gewijzigd	gewijzigd	gewijzigd	tekeningnummer:
datum :	01-01-2006	a	c	e	g	2009999_0
get. :	Getekend	b	d	f	h	

O:\MSv8\Dgn\Vlemf\2014020.dgn 24-2-2014 15:33:13

centrumgebied

schilcentrum

rest bebouwde kom

gemeente Laarbeek
Aarle-Rixtel Beek en Donk Lieshout Mariahout

Bezoekadres: Kapperstraat 37
Correspondentieadres: Postbus 190
5740 AD Beek en Donk
T (0492) - 46 97 00
F (0492) - 46 97 01
E gemeente@laarbeek.nl
I www.laarbeek.nl

Team Leefbaarheid

Gebiedsindeling parkeernota 2014
Donk

schaal :	1 : 3000	gewijzigd	gewijzigd	gewijzigd	gewijzigd	tekeningnummer:
datum :	24-02-2014	a	c	e	g	2014019
get. :	F. Vlemmix	b	d	f	h	

O:\MSv8\Dgn\Vlemf\2014019.dgn 24-2-2014 15:14:33

centrumgebied

schil/overloopgebied

rest bebouwde kom

gemeente Laarbeek
Aarle-Rixtel Beek en Donk Lieshout Mariahout

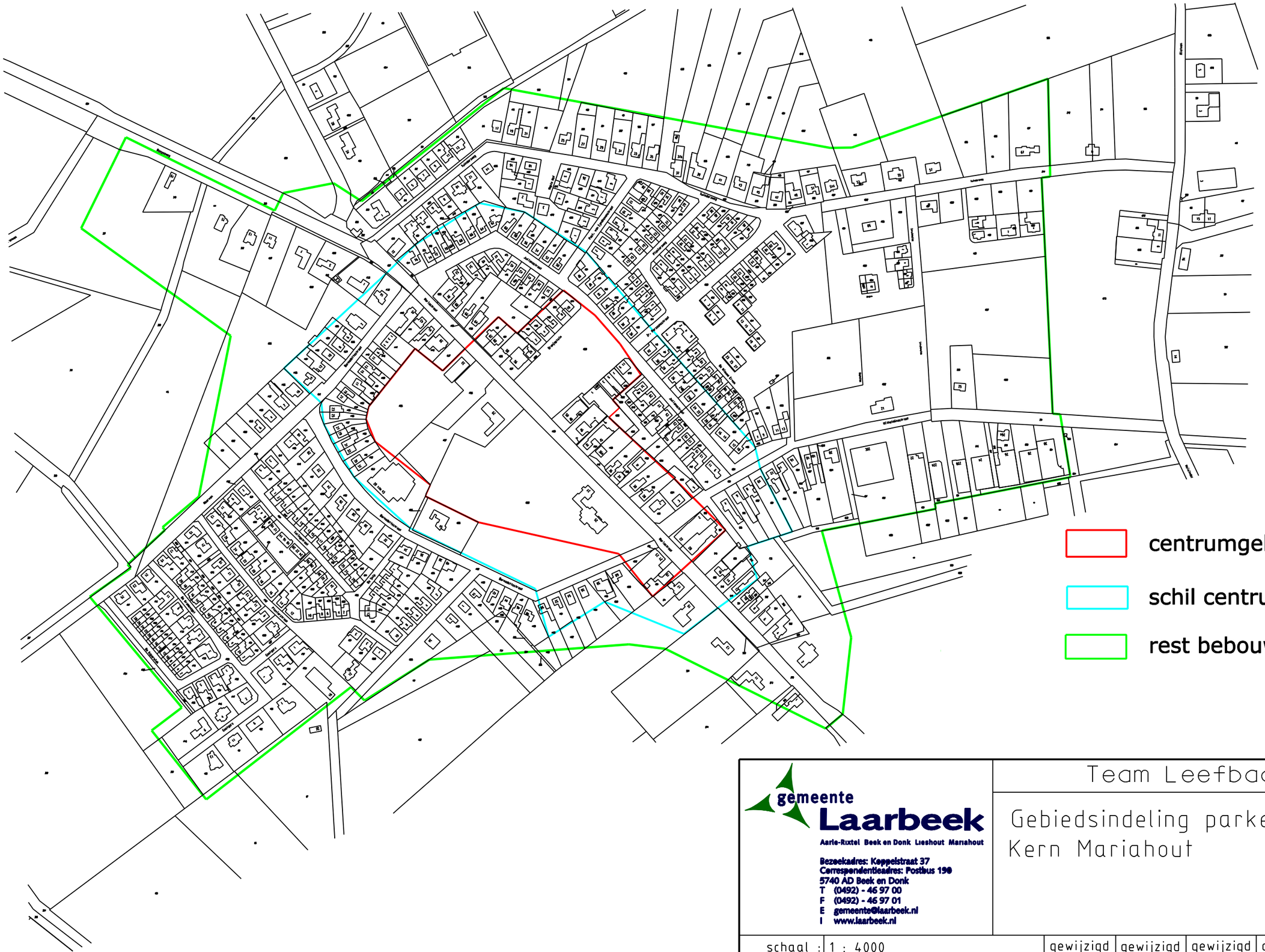
Bezoekadres: Kapelstraat 37
Correspondentieadres: Postbus 198
5740 AD Beek en Donk
T (0492) - 46 97 00
F (0492) - 46 97 01
E gemeente@laarbeek.nl
I www.laarbeek.nl

Team Leefbaarheid

Gebiedsindeling parkeernota 2014
Kern Lieshout

schaal :	1 : 2.500	gewijzigd	gewijzigd	gewijzigd	gewijzigd	tekeningnummer:
datum :	24-02-2014	a	c	e	g	2014017
get. :	F. Vlemmix	b	d	f	h	

O:\MSv8\Dgn\Vlemf\2014017.dgn 24-2-2014 14:50:21



gemeente Laarbeek
Aarle-Rixtel Beek en Donk Lieshout Mariahout

Bezoekadres: Koppelstraat 37
Correspondentieadres: Postbus 190
5740 AD Beek en Donk
T (0492) - 46 97 00
F (0492) - 46 97 01
E gemeente@laarbeek.nl
I www.laarbeek.nl

Team Leefbaarheid

Gebiedsindeling parkeernota 2014
Kern Mariahout

schaal :	1 : 4000	gewijzigd	gewijzigd	gewijzigd	gewijzigd	tekeningnummer:
datum :	24-02-2014	a	c	e	g	2014016
get. :	F. Vlemmix	b	d	f	h	