

2017-1

Nota Parkeernormen Neder-Betuwe



Opsteller: A.M. van der Staaij MSc
mei 2017



gemeente
Neder-Betuwe

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Parkeernormen	3
1.3. Nut en noodzaak Nota Parkeernormen	4
1.4. Doel en reikwijdte	4
1.5. Bestaande parkeerproblemen	5
1.6. Bevoegdheid	5
1.7. Indeling van de nota	6
Hoofdstuk 2 Parkeernormering, juridische verankering	7
2.1. Oude situatie	7
2.2. Nieuwe situatie	7
2.3. Reparatie bestemmingsplannen	8
Hoofdstuk 3 Neder-Betuwe in cijfers	9
3.1. Landelijke trends en landelijk beleid	9
3.2. Lokaal beleid	11
3.3. Lokaal onderzoek	11
3.4. CBS-onderzoek	11
Hoofdstuk 4 Visie parkeernormering	14
4.1. Algemene beleidsuitgangspunten	14
4.2. CROW-richtlijnen	14
4.3. Concrete uitgangspunten	15
4.4. CBS-typing Neder-Betuwe	16
Hoofdstuk 5 Werkwijze parkeerbalans	17
5.1. Stappenplan	17
5.2. Bepalen parkeerbehoefte	17
5.3. Bepaal de parkeercapaciteit	21
5.4. Bepalen onbalans	24
Hoofdstuk 6 Voorwaarden voor afwijken parkeren op eigen terrein	26
6.1. Mogelijkheden afwijken	26
6.2. Aanvraag om toepassing door initiatiefnemer	26
Hoofdstuk 7 Organisatie beleid parkeernormen	28
7.1. Integrale afstemming	28
7.2. Evaluatie en periodieke herziening van de normen en beleidsregels	28
7.3. Financiële consequenties	28
Bijlage 1 Parkeernormen	30
1. Algemeen	30
2. Winkels en boodschappen	30

3. Sport, cultuur en ontspanning	31
4. Horeca en (verblijfs)recreatie	32
5. Gezondheid en (sociale) voorzieningen	32
6. Onderwijs	33
7. Wonen	34
8. Werken	34
9. Berekening Kiss and Ride (scholen, dagverblijven, crèches e.d.)	35

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1. Aanleiding

Binnen de gemeente Neder-Betuwe zijn er de afgelopen jaren diverse ruimtelijke plannen gerealiseerd: van kleinschalige inbreiding tot de realisatie van uitleglocaties.

Het toevoegen van ruimtelijke ontwikkelingen betekent een extra vraag naar parkeerplaatsen. Tot 2013 werd bij de verkeerskundige beoordeling van de diverse ruimtelijke plannen regelmatig ervaren dat een duidelijk beleidskader voor parkeernormering ontbrak. Vandaar dat destijds door het vaststellen van uniforme parkeernormen parkeerbeleid is geformuleerd. Ook nieuwe ontwikkelingen rondom de ruimtelijke wetgeving maakte dit noodzakelijk.

Sinds de vaststelling van de Nota Parkeernormen is deze tot tevredenheid toegepast. In de uitvoeringspraktijk bestaan echter nog enkele aandachtspunten. Het gaat om de volgende:

1. Juridische aandachtspunten:

Er is de afgelopen jaren het nodige gewijzigd op het gebied van de regelgeving. Ook heeft zich jurisprudentie ontwikkeld. Daarnaast is over de Nota Parkeernormen in een aantal gevallen juridisch advies ingewonnen.

2. Ontoereikende toepassing CROW-kencijfers:

Op een aantal punten blijkt de toepassing van de CROW-kencijfers ontoereikend:

- diverse categorieën van ontwikkelingen kennen geen CROW-kencijfers. Hiervoor is dan ook geen gemeentelijke norm ontwikkeld. Dit geldt bijvoorbeeld voor boerderijen (loodsen), medische fitness.
- Voor bepaalde categorieën valt de maximumnorm te hoog uit gezien het specifieke gebruik: dat is bijvoorbeeld het geval bij detailhandel en loodsen/opslag van bedrijven.

3. Gewenste verfijningen/aanpassingen

Ten slotte blijkt uit de uitvoeringspraktijk dat er enkele kleine aanpassingen/verfijningen wenselijk zijn. Zo is bijvoorbeeld niet opgenomen dat een indeling van parkeervakken zichtbaar moet zijn en diverse zaken rondom maatvoering. Ook blijkt dat bepaalde zinsneden in de Nota Parkeernormen meerledig uitgelegd worden.

Dit vormen de redenen om de Nota Parkeernormen te herzien. De herziene versie is gebaseerd op de Nota Parkeernormen uit 2013 en aangepast/geactualiseerd voor zover dat nodig is gebleken met het oog op de hiervoor geschetste ontwikkelingen.

1.2. Parkeernormen

• Nut en noodzaak van goede parkeernormen

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig woon-, leef- en bedrijfsklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen.

Uit de dagelijkse gemeentepraktijk (klachten) en diverse onderzoeken¹ blijkt dat parkeeroverlast een bron van ergernis is voor de inwoners en ondernemers.

Een hoge parkeerdruk in openbaar gebied zorgt voor een mindere ruimtelijke kwaliteit. Onvoldoende parkeerplaatsen kunnen zorgen voor een verminderde leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid (ook door hulpdiensten).

¹ onder meer onderzoek ANWB en Staat der gemeente

Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een functie nodig zijn bij een bepaalde eenheid: voor woningen bijvoorbeeld kan een norm 2,4 parkeerplaats per woning zijn.

Parkeernormen worden gebruikt voor de berekening van de parkeervraag bij aanvragen voor nieuwe ontwikkelingen of bij functiewijzigingen waarvoor een bestemmingsplan(wijziging) nodig is dan wel een omgevingsvergunning waarmee van het bestemmingsplan wordt afgeweken².

De parkeernormen die in deze nota worden gebruikt bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort.

• **Parkeerkencijfers versus parkeernormen**

Het CROW³ heeft parkeerkencijfers geformuleerd in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Deze cijfers zijn ook opgenomen in de CROW-publicatie 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV 20012, publicatie 723).

Het gaat hier om ervaringscijfers die als hulpmiddel dienen om tijdens een ontwerpproces een indicatie te hebben van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een ontwikkeling.

Het is nuttig dat een gemeente, al dan niet met behulp van de CROW-parkeerkencijfers, eigen parkeernormen bepaalt, die zijn afgestemd op de lokale parkeerbehoefte, ten behoeve van de parkeerbehoefte-indicatie binnen ruimtelijke ontwerpen. Er is sprake van parkeernormen als deze te hanteren parkeerkencijfers daadwerkelijk door de gemeente bestuurlijk zijn vastgesteld in een beleidsregel (zoals deze Nota Parkeernormen). Vanaf dat moment moeten de vigerende, gemeentelijke parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen toegepast worden.

1.3 Nut en noodzaak Nota Parkeernormen

Het is wenselijk om beleid te hebben voor parkeernormen. Dit zorgt onder meer voor:

- een juridische verankering van de gehanteerde parkeernormen en de bijbehorende rekensystematiek en vrijstellingsmogelijkheden;
- duidelijkheid bij ontwikkelende partijen over de toepassing van normen
- dit voorkomt discussie en onderhandeling over parkeernormen; het risico bestaat dat bij initiatiefnemers een te krappe norm wordt uit onderhandeld; hierdoor kan op termijn parkeerverlast en onveiligheid in woongebieden ontstaan; dit heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid; de kans bestaat dat dit later alsnog tot investeringen voor de gemeente leidt;
- het voorkomt willekeur en bevordert gelijkheid; het is anders mogelijk dat bij een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling een norm wordt gehanteerd, terwijl eerder nog sprake was van een andere norm, voor een soortgelijke ontwikkeling;

Het bovenstaande geeft aan dat het wenselijk is om beleidsregels voor parkeernormen vast te stellen.

1.4. Doel en reikwijdte

• **Doel**

Voor een goede bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van een gebied of locatie is het van belang dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Ruimtelijke ontwikkelingen mogen niet leiden tot overlast in de nabije omgeving.

Het doel van de "nota parkeernormen" wordt als volgt geformuleerd:

Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen (en de bijbehorende berekeningssystematiek) voor nieuwe (ruimtelijke) plannen (incl. functiewijziging) en projecten in Neder-Betuwe om in de toekomst in een parkeerbehoefte te kunnen voorzien en waar mogelijk het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van Neder-Betuwe.

² De hier bedoelde omgevingsvergunning betreft de omgevingsvergunning op grond van artikel 2.1 lid 1 onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

³ CROW (Ede) is het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte; hun richtlijnen worden als gezaghebbend beschouwd.

Met behulp van deze nota:

- kunnen de bouwaanvragen (incl. functiewijziging) beoordeeld worden op basis van actuele parkeergegevens;
- kunnen parkeernormen in (nieuwe) bestemmingsplannen gemotiveerd worden, dan wel kan in de bestemmingsplannen (dynamisch) naar deze nota worden verwezen;
- is duidelijk beschreven hoe de berekening van de parkeereis verloopt voor veel voorkomende situaties;
- wordt gezorgd voor uniformiteit bij de toepassing van parkeernormen, dit zorgt voor rechtsgelijkheid.

- **Reikwijdte Nota Parkeernormen**

Na vaststelling van deze nota zijn de hierin beschreven parkeernormen (en bijbehorende berekeningssystematiek) voor de gemeente Neder-Betuwe van toepassing op alle ruimtelijke plannen en projecten (incl. functiewijzigingen).

De nota is bedoeld als normenkader van de gemeente Neder-Betuwe. De nota moet worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enz.).

1.5. Bestaande parkeerproblemen

De nota is van toepassing op alle ruimtelijke ontwikkelingen, geregeld in een bestemmingsplan, (project)omgevingsvergunning⁴, dan wel ander planologisch besluit (incl. functiewijziging).

De nota geldt niet als beoordelingsmaatstaf voor bestaande parkeersituaties. In Neder-Betuwe ervaren bezoekers/bewoners op een aantal locaties parkeeroverlast. Vaak vindt men dat er een tekort aan parkeerplaatsen is. Dit blijkt uit diverse wijkshouwen, of meldingen die bij de gemeente binnenkomen. De gemeente heeft zelf in het verleden diverse keren onderzoek laten uitvoeren naar parkeerproblemen in woonwijken. Een laatste (uitgebreid) onderzoek dateert uit 2016.

Uit deze nota volgt geen rechtstreekse verplichting voor de gemeente of anderen om bestaande lokale parkeerknelpunten op te lossen en/of de bestaande parkeersituaties in overeenstemming te brengen met de huidige parkeernormen. De nota vindt zijn uitwerking via bestemmingsplannen, (project)omgevingsvergunningen en andere planologische besluiten.

- **Parkeren grote voertuigen**

Burgemeester en wethouders kunnen op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening plaatsen of wegen aanwijzen, waar het verboden is om grote voertuigen te parkeren. Het gaat dan op locaties waar volgens burgemeester en wethouders het parkeren met grote voertuigen schadelijk voor het aanzien van de gemeente en/of het parkeren buitensporig veel ruimte in beslag neemt. Parkeren is dan wel toegestaan op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 08.00 tot 18.00 uur. Het gaat om voertuigen die, met inbegrip van de lading, een lengte hebben van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter. In de gemeente zijn de kernen Kesteren en Dodewaard inmiddels aangewezen.

Het parkeren van vrachtwagens op de openbare weg (en het verbieden hiervan) wordt afzonderlijk geregeld. Deze nota heeft hierop geen betrekking.

Het kan zijn dat door een ruimtelijke ontwikkeling ook vrachtwagens moeten parkeren. Dit wordt wel in deze nota geregeld.

1.6. Bevoegdheid

Op grond van artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht ('Awb') kan een bestuursorgaan beleidsregels vaststellen met betrekking tot een "hem toekomende of onder zijn verantwoordelijkheid uitgeoefende bevoegdheid". Omdat de gemeenteraad vanwege zijn wettelijke bevoegdheden (van

⁴ De omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c van de Wabo. De projectomgevingsvergunning is de "uitgebreide" afwijkvergunning als bedoeld in artikel 2.12 lid 1 onder a onder 3° van de Wabo.

oudsher) de meeste zeggenschap heeft over regels met betrekking tot parkeren, ligt het voor de hand dat de gemeenteraad de parkeernota – waaraan bestemmingsplannen moeten worden getoetst en waarnaar in bestemmingsplannen kan worden verwezen – vaststelt.

In de praktijk blijkt dat in de meeste gemeenten de gemeenteraad ook de parkeernota vaststelt.

1.7. Indeling van de nota

Deze nota is als volgt opgebouwd: Na de inleiding (hoofdstuk 1) wordt de juridische verankering van de parkeernormen beschreven (hoofdstuk 2).

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de specifieke situatie van Neder-Betuwe.

Hier vanuit wordt een algemeen beleidskader (hoofdstuk 4) geformuleerd, dat het uitgangspunt is van het beleid rond de parkeernormen.

Vanuit deze uitgangspunten wordt uiteindelijk de werkwijze rond het toepassen van de parkeernormen beschreven (hoofdstuk 5). Daarbij wordt ook besproken wat de mogelijke uitkomsten kunnen zijn van een parkeerbalans: de confrontatie van de berekende parkeerbehoefte en het aanbod van parkeerplaatsen.

De voorwaarden voor een mogelijke vrijstelling van de parkeereisen komen aan de orde in hoofdstuk 6.

Hoofdstuk 7 gaat in op een afkoopregeling, die aan de orde kan zijn als er te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn.

Vanuit deze werkwijze wordt in het laatste hoofdstuk (8) de verdere procedure beschreven rond de organisatie van het parkeerbeleid.

Ten slotte is een bijlage opgenomen, waarin de feitelijk binnen de gemeente geldende parkeernormen gepresenteerd worden in de vorm van tabellen.

Hoofdstuk 2 Parkeernormering, juridische verankering

2.1. Oude situatie

Sinds de vorige Nota Parkeernormen is de juridische verankering van parkeernormen ingrijpend gewijzigd.

Op 29 november 2014 is de Woningwet gewijzigd, in verband met de zgn. “Reparatiewet BZK”. Vóór deze wijziging bestonden er voor het waarborgen van voldoende parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen twee instrumenten. Een waarborg was mogelijk:

- via de bouwverordening (stedenbouwkundige bepaling);
- via een bestemmingsplan.

De bouwverordening was in die situatie een vangnet voor het geval dat parkeernormen in het bestemmingsplan ontbraken.

De Nota Parkeernormen 2013 legde het parkeernormenbeleid vast bij gebruikmaking van deze twee instrumenten.

2.2. Nieuwe situatie

In de huidige situatie – vanaf 29 november 2014 – kan parkeren uitsluitend nog via het bestemmingsplan worden geregeld en niet langer (mede) via de bouwverordening. Uiterlijk op 1 juli 2018 dient de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid in alle bestemmingsplannen geregeld te zijn. Voor bestemmingsplannen die op of na 29 november 2014 zijn vastgesteld, geldt direct het nieuwe regime en dient in bestemmingsplannen de parkeereis te zijn geregeld.

Er geldt een overgangstermijn tot 1 juli 2018, waardoor er in de periode tussen 28 november 2014 en 1 juli 2018 nog twee toetsingskaders van toepassing kunnen zijn (de bouwverordening en het bestemmingsplan). Na 1 juli 2018 verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestemmingsplannen, zodat deze niet meer als vangnet kunnen dienen. De parkeernormbepaling moet dan zijn ondergebracht in het bestemmingsplan.

Vooruitlopend op het vervallen van de Woningwet is per 1 november 2014 artikel 3.1.2, tweede lid, sub a, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Deze bepaling regelt dat het ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening mogelijk is om in een bestemmingsplan een planregel op te nemen, waarbij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Dit artikel maakt het daarom mogelijk dat een bestemmingsplan niet zelf parkeernormen bevat, maar dat op dit punt wordt verwezen naar gemeentelijk beleid dat deze parkeernormen bevat. Deze verwijzing kan statisch of dynamisch zijn. Bij een statische verwijzing geldt alleen het specifieke parkeerbeleid waarnaar wordt verwezen in het vastgestelde bestemmingsplan. Bij een dynamische verwijzing worden wijzigingen die optreden in het bestaande parkeerbeleid automatisch (mede) onderdeel van het bestemmingsplan. Een groot voordeel van het dynamisch verwijzen naar de beleidsnota is dat parkeernormen voor de gehele gemeente met één besluit (herziening van de beleidsnota) kunnen worden aangepast. Het is bij wijziging van de parkeernormering dan niet nodig om elk bestemmingsplan te herzien.

Het uitgangspunt van de gemeente is daarom om in bestemmingsplannen dynamisch naar parkeerbeleid te verwijzen, zodat er telkens een actuele parkeernorm geldt. Indien hiervoor in een concreet geval aanleiding bestaat, dan kan van dit uitgangspunt worden afgeweken, waarbij (bijvoorbeeld) wel een specifieke parkeernorm in een bestemmingsplan (of ander planologisch besluit) kan worden opgenomen.

De parkeernormering kan dus op de volgende manieren via het bestemmingsplan (of ander planologisch besluit) worden geregeld:

1. Een dynamische verwijzing naar de beleidsregels (Nota Parkeernormen): een verwijzing naar de actuele beleidsregels, op het moment dat het bestemmingsplan wordt uitgevoerd;
2. Een statische verwijzing naar de nota: een verwijzing naar de beleidsregels bij de uitvoering van het bestemmingsplan, die tijdens de vaststelling van het bestemmingsplan van kracht zijn.

3. Het opnemen van een specifieke regeling voor parkeren in een bestemmingsplanregeling, al dan niet (in overeenstemming met deze parkeernota (afwijkingen moeten gemotiveerd worden)).

2.3 Reparatie bestemmingsplannen

Om op uiterlijk 1 juli 2018 alle bestemmingsplannen op basis van de Reparatiwet BZK te hebben aangepast, is het niet nodig om alle bestemmingsplannen integraal opnieuw vast te stellen. Gedacht kan worden aan een parapluperziening of facetplan om uitsluitend het borgen van parkeernormen in de bestaande bestemmingsplannen te regelen. Zo kan een parkeerregeling in één keer aan alle bestemmingsplannen worden toegevoegd.

Naar het zich op dit moment laat aanzien treedt in 2020 de nieuwe Omgevingswet in werking, etc. Bestemmingsplannen gelden op grond van het overgangsrecht bij inwerkingtreding van de Omgevingswet als gemeentelijk omgevingsplan. Om onnodige overgangsrechtelijke problemen te voorkomen, strekt tot aanbeveling om alle bestemmingsplannen tijdig aan de Reparatiwet BZK te laten voldoen. Er wordt nog bekeken wat dit specifiek voor Neder-Betuwe betekent.

Hoofdstuk 3 Neder-Betuwe in cijfers

3.1. Landelijke trends en landelijk beleid

De parkeerproblematiek wordt beïnvloed door een aantal factoren. Van belang is onder meer een aantal landelijke trends, zoals bevolkingsgroei, samenstelling van huishoudens, het autobezit per huishouden en de economische ontwikkelingen.

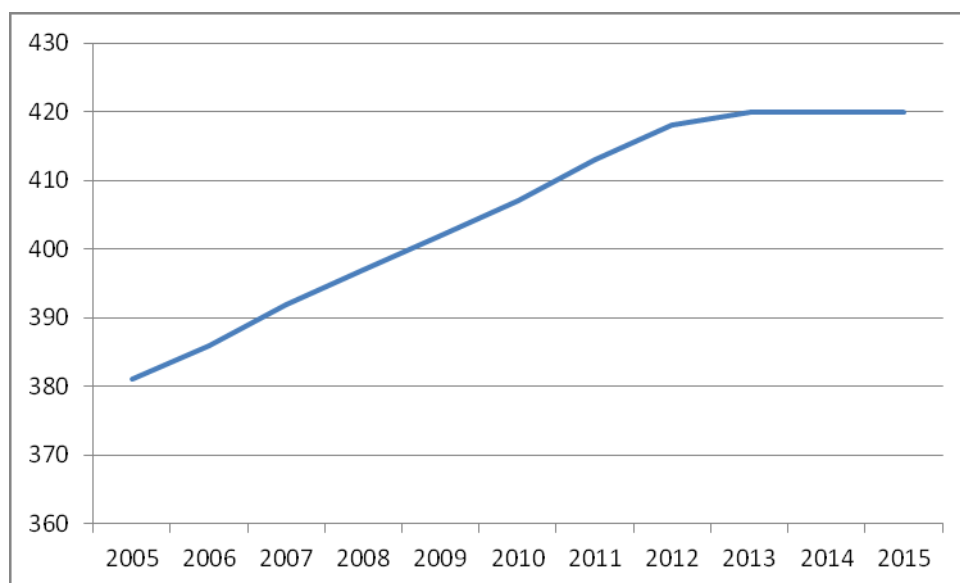
Anno 2017 is de auto vrijwel niet meer weg te denken uit onze samenleving.

Uit onderzoek naar meningen van Nederlanders over mobiliteit blijkt dat de bevolking reizen met de auto nog steeds als een superieure vervoerwijze ervaart. Deze positieve waardering voor de auto heeft vooral te maken met het geboden comfort, het gemak, de onafhankelijkheid en de flexibiliteit die een auto biedt.

Het aantal personenauto's in Nederland is tussen 1990 en 2013 met 50% toegenomen, terwijl de bevolking in deze periode met 11 % is toegenomen. Het autobezit per 1.000 inwoners is derhalve ook gestegen, en wel met 35%.

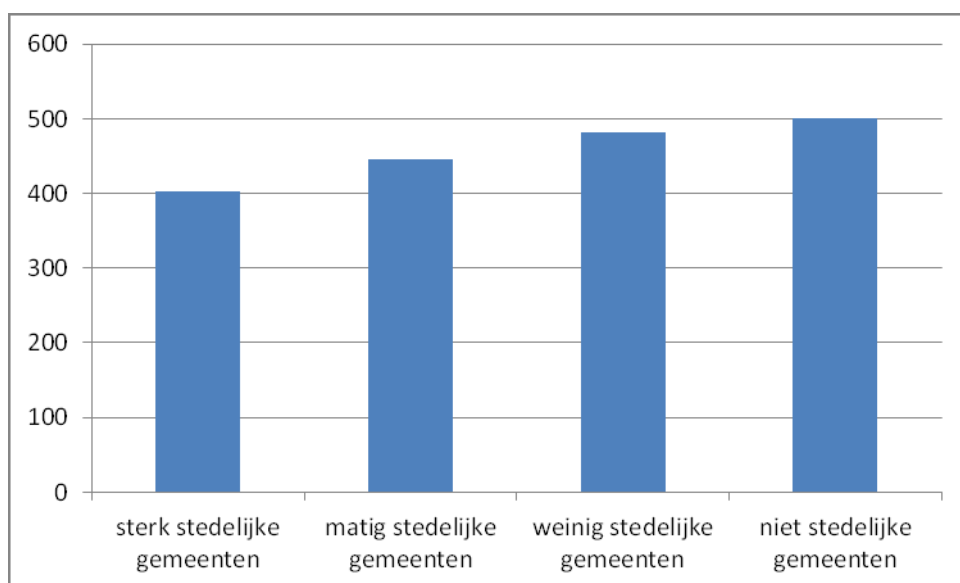
Tussen 2005 en 2015 is het aantal personenauto's in Nederland toegenomen met 14 procent. Omgerekend per 1.000 inwoners bedroeg de stijging 10 procent. Inmiddels bezit bijna de helft van alle huishoudens één auto en bijna een kwart heeft twee of meer auto's in bezit (CBS-Statline). Hierdoor is het voor steeds meer mensen mogelijk om zelfstandig per auto te reizen en zijn minder mensen aangewezen op de passagiersstoel.

Vanaf 2013 blijft het autobezit vrijwel gelijk.



Figuur 3.1.1. Ontwikkeling autobezit in Nederland per 100 inwoners (2005-2015), bron: CBS

Per stedelijkheidsgraad verschilt het aantal personenauto's per duizend inwoners. Niet-stedelijke gemeenten zoals Neder-Betuwe hebben een duidelijk groter autobezit dan het landelijk gemiddelde.



Figuur 3.1.2. Aantal personenauto's per duizend inwoners, naar stedelijkheidsgraad, bron CBS, 2014.

Het lagere autobezit in stedelijke gebieden kan onder meer verklaard worden doordat daar het rijbewijsbezit lager is dan in de rest van Nederland. De bevolkingssamenstelling speelt daarin een rol; er wonen meer (jonge) eenpersoonshuishoudens in de grote steden (het aandeel jongeren tussen de 18 en 30 jaar is daar in het algemeen hoger), waarbij het autobezit lager is (290 per 1.000 inwoners, CBS, 2014). Bovendien is er een fijnmaziger openbaar vervoernetwerk aanwezig en wordt er meer gefietst, wat de noodzaak tot het bezitten van een auto reduceert. Ruimtelijke factoren, zoals hogere bebouwingsdichtheden en de ligging ten opzichte van belangrijke activiteitenlocaties spelen eveneens een rol. Een andere invloedsfactor op het lagere autobezit in sterk verstedelijkte gebieden is het stringente gemeentelijk parkeerbeleid (Mobiliteitsbeeld 2016, Kennisinstituut voor automobilititeit).

De mobiliteit als autobestuurder, en daarmee het autoverkeer, is sinds 2005 toegenomen met 7 procent. Een derde van deze groei vond plaats in de eerste twee jaar, de periode 2005-2007. Na 2007 zwakte de groei van het aantal als autobestuurder afgelegde kilometers af, tot gemiddeld een half procent per jaar. (Mobiliteitsbeeld 2016, Kennisinstituut voor automobilititeit).

De Structuurvisie infrastructuur en ruimte van de Rijksoverheid is richtinggevend voor het nationale beleid. Het geeft een integraal kader ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Deze structuurvisie geeft aan dat onderzoek moet uitwijzen hoe de latente vraag naar (auto)mobiliteit zich ontwikkelt. Ondanks de populariteit van de auto zijn er aanwijzingen dat deze vraag minder sterk is dan in het verleden. Veranderingen in leefpatronen, zoals arbeidsparticipatie van vrouwen, keuzegedrag van jongeren en meer spreiding en differentiatie in het mobiliteitsgedrag (bijvoorbeeld door het nieuwe werken) zijn hier mogelijke redenen voor.

Door een afnemende bevolking en een afnemende groei van het aantal huishoudens, autogebruik en autobezit is tussen 2020 en 2030 naar verwachting over heel Nederland sprake van een minder sterke groei van het personenvervoer.

Nu de economie weer aantrekt zien we wel dat mensen zich weer meer gaan verplaatsen, het wordt daarom drukker op de weg.

De komende jaren dient nog rekening gehouden moet worden met een grotere vraag naar parkeerruimte.

3.2. Lokaal beleid

Het Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan bevat het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid (2012 – 2020). Bij het beleidsthema leefomgeving (hoofdstuk 6) wordt specifiek aandacht aan het parkeren besteed.

Het parkeergedrag is één van de meest gehoorde klachten op verkeersgebied. In het NBVVP is daarom ook het advies opgenomen om een nader deelplan uit te werken gericht op het parkeerbeleid. In dit beleidsplan dient er – naast allerlei andere zaken – ook aandacht te zijn voor de parkeertoets van ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder bouw aanvragen. De voorliggende beleidsnota voorziet voor wat betreft dit onderdeel in deze behoefte.

3.3. Lokaal onderzoek

In de periode 2006 – 2015 is een aantal onderzoeken in Neder-Betuwe uitgevoerd. Uit die onderzoeken bleek dat het van belang is dat er kort bij de woning geparkeerd kan worden en dat er sprake is van een redelijk grote parkeervraag.

In 2016 is er een onderzoek uitgevoerd naar parkeerknelpunten in woongebieden binnen de kernen van de gemeente Neder-Betuwe. Hieruit bleek dat er in de meeste kernen in diverse straten sprake is van parkeerknelpunten. Het straatbeeld oogt rommelig omdat voertuigen op onlogische plaatsen geparkeerd staan, zoals op stoepen en in openbaar groen. Dit is meestal het gevolg van een tekort aan parkeergelegenheid. Het aanbod is daarbij niet afgestemd op de vraag.

In verband met het Neder-Betuws verkeer- en vervoerplan is in 2010 een internetenquête gehouden, waarbij voor een oordeel over de kwaliteit van de leefomgeving ook gevraagd is naar de ervaren verkeersoverlast. 45% van de respondenten ervaart vrijwel dagelijks verkeersoverlast, waarbij parkeerproblemen (24%) een grote categorie vormen. Dit blijkt ook uit andere onderzoeken (bijvoorbeeld de staat van de gemeente).

In het onderzoek 'Staat van de gemeente' (2009), waarden de respondenten zowel de parkeermogelijkheden in de gemeente als in de buurt met een 6,2. Dit ligt iets lager dan het gemiddelde van deelnemende gemeenten met een vergelijkbaar inwoneraantal (6,6 en 6,5)

Er zijn de afgelopen jaren geen ontwikkelingen geweest, die er op wijzen dat de waardering uit bovengenoemde onderzoeken ingrijpend aan verandering onderhevig is geweest.

3.4. CBS-onderzoek

Uit de gegevens van het CBS (Kerncijfers wijken en buurten 2016) blijkt dat Neder-Betuwe behoort tot de gemeenten met de grootste huishoudensgrootte (gemiddeld 27 of meer personen per huishouden, in Gelderland is het gemiddelde 2,3 en in Nederland 2,2).

	Huishoudens totaal	Eenpersoonshuishoud.		Huishoud. z. kind.		Huishoud. met kind.		Gem. huishoud. grootte	Mate van stedelijkheid
	aantal	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	code
Nederland	7720787	2906334	37,64	2235783	28,96	2578670	33,40	2,2	2
Neder-Betuwe	8409	2030	24,14	2613	31,07	3766	44,79	2,7	5

Tabel 3.4.1. Grootte huishoudens 2016, bron CBS

In zijn geheel genomen kan Neder-Betuwe als niet stedelijk gebied beschouwd worden (bron: CBS, 2014).

Het aandeel tot 20 jarigen ligt in Neder-Betuwe met ca. 29% hoger dan in de rest van Nederland (23)%.

De gemiddelde woningwaarde ligt in 2016 op € 218.000. Dit ligt hoger dan het gemiddelde in Gelderland € 214.000 en het gemiddelde in Nederland (€ 209.000). (Bron CBS, 2016).

Het gemiddeld besteedbaar inkomen ligt in 2016 met gemiddeld een inkomen van € 38.400 per huishouden/jaar iets hoger dan het landelijk gemiddelde (€ 35.1000). (Bron CBS, 2016).

Het CBS geeft de volgende gegevens qua motorvoertuigen per gebied (voormalige gemeenten). Het is van belang om hierbij in ogenschouw te nemen dat het gaat om het totaal gemiddelde van het aantal huishoudens in een bepaald gebied. In een bejaardentehuis bijvoorbeeld, bevindt zich ook een groot aantal huishoudens.

Onderwerpen	Soort regio	Personenauto's totaal	Personenauto's per huishouden	Personenauto's naar oppervlakte
Wijken en buurten	omschrijving	aantal	per huishouden	per km ²
Nederland	Land	7187455	0,9	213
Neder-Betuwe	Gemeente	10910	1,3	182
Niet nader toe te delen		0		
Wel nader toe te delen		10905		
Wijk 00 Kesteren	Wijk	5140	1,3	314
Kesteren	Buurt	2040	1,3	1267
Opheusden	Buurt	2345	1,2	1085
Verspreide huizen Lede en Oudewaard	Buurt	145	1,3	69
Verspreide huizen Kesteren	Buurt	255	1,2	73
Verspreide huizen Opheusden	Buurt	305	1,8	70
Verspreide huizen poldergebied	Buurt	50	.	.
Wijk 01 Echteld	Wijk	3505	1,3	132
Ochten	Buurt	1975	1,2	1480
Echteld	Buurt	290	1,3	742
IJzendoorn	Buurt	390	1,4	583
Pottensestraat en Groenestraat e.o.	Buurt	85	1,6	320
Verspreide huizen Echteld-Waalbandijk	Buurt	45	.	.
Verspreide huizen Echteld	Buurt	265	1,6	27
Verspreide huizen IJzendoorn	Buurt	75	1	18
Verspreide huizen Ochten	Buurt	385	1,6	45
Wijk 02 Dodewaard	Wijk	2260	1,3	132
Kom Dodewaard met Hien	Buurt	1745	1,3	940
Kom Wely	Buurt	70	1,2	323
Verspreide huizen Dodewaard-Oost en Wely	Buurt	170	1,5	22
Verspreide huizen Dodewaard-West	Buurt	270	1,3	39

Tabel 3.4.1. personenauto's van particulieren, bron CBS 2016

Het autobezit per huishouden (1,3) ligt hoger dan het landelijk gemiddelde (0,9). In sommige gebieden ligt het autobezit zelfs 2 x zo hoog als het landelijk gemiddelde.

Al met al kan geconcludeerd worden uit de CBS-gegevens dat er redelijkerwijs vanuit gegaan mag worden dat er in Neder-Betuwe een grotere parkeervraag is dan in veel andere delen van Gelderland en Nederland. Dit betekent dat – als er sprake is van een minimum en maximumnorm, het meer in de rede ligt om te kiezen voor een hogere norm.

Hoofdstuk 4 Visie parkeernormering

4.1. Algemene beleidsuitgangspunten

- **Aspecten**

Als uitgangspunt van de nota geldt dat de (vernieuwde) parkeernormen moeten bijdragen aan de volgende aspecten:

- **Bereikbaarheid:** een goede verkeersafwikkeling, ter bevordering van het economisch functioneren van Neder-Betuwe en de bereikbaarheid van woningen in Neder-Betuwe.
- **Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit:** voorkomen van overlast in woongebieden, kwetsbare gebieden, aantasting openbare ruimte en waarborgen van de stedenbouwkundige kwaliteit.
- **Verkeersveiligheid:** voorkomen van parkeeroverlast die gevaarlijke situaties kan opleveren.
- **Gebruiksvriendelijkheid:** de parkeernormenregeling moet voor iedereen logisch en duidelijk zijn.
- **Afdwingbaarheid:** de parkeernormen moeten juridisch kunnen worden afgedwongen via het bestemmingsplan, de (project)omgevingsvergunning of andere planologisch besluit
- **Rechtvaardigheid:** vanuit rechtvaardigheidsoogpunt is het oneerlijk om ontwikkelende partijen met weinig grond 'gratis' te laten parkeren in de openbare ruimte, terwijl andere initiatiefnemers soms fors moeten investeren in het realiseren van parkeerplaatsen.

- **Basisvisie parkeernormen**

De gemeente heeft bij het opstellen van parkeerbeleid altijd de keus tussen vraagvolgend en sturend beleid. In het eerste geval gaat het erom de parkeervraag daar waar nodig te faciliteren, in het tweede geval om niet-noodzakelijk autoverkeer te beperken. Deze keuze heeft consequenties voor het omgaan met parkeernormen. Vraagvolgend beleid gaat veelal uit van ruimere parkeernormen dan sturend beleid.

Met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

In deze nota wordt uitgegaan van een vraagvolgend beleid. In een plattelandsgemeente als Neder-Betuwe is veelal sprake van een minimaal aanbod van openbaar vervoer, zeker in de avonden. Dit betekent dat het openbaar vervoer voor veel inwoners op dit moment geen serieus alternatief vormt.

Juist door een vraagvolgende parkeerbeleid wil de gemeente zoveel mogelijk parkeeroverlast voorkomen.

Vanwege de gemeentelijke visie op parkeren (vraagvolgend, voorkomen van overlast) wordt ook geen rekening gehouden met eventueel fietsgebruik en andere vervoersmodaliteiten.

4.2. CROW-richtlijnen

Voor de parkeernormen en de daarbij behorende rekensystematiek in de gemeente Neder-Betuwe wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de CROW-richtlijnen. Deze zijn opgenomen, in CROW-publicatie 317.

De CROW-parkeerkencijfers en de CROW-kencijfers verkeersgeneratie zijn ook online beschikbaar via de CROW-website). De kencijfers verkeersgeneratie zijn afgestemd met de parkeerkencijfers.

De keuze voor het gebruik van de CROW-kencijfers en systematiek heeft onder meer de volgende redenen:

- de CROW-richtlijn wordt breed gedragen, niet alleen door veel gemeenten, maar ook door projectontwikkelaars, alsook in de rechtspraak;
- de parkeerkencijfers van het CROW zijn aan de praktijk ontleend en geven daarmee een reële inschatting van de parkeervraag;
- er zijn geen andere en betere kencijfers beschikbaar;
- de parkeerkencijfers sluiten sinds de bovengenoemde actualisatie aan op de cijfers voor verkeersgeneratie; daarmee worden in (planologische) procedures voor zowel het parkeren als de verkeersgeneratie de zelfde uitgangspunten/cijfers gehanteerd.

4.3. Concrete uitgangspunten

- **Planologische mogelijkheid is leidend**

Parkeernormen zijn een benadering van de werkelijkheid. Het is denkbaar dat een bepaalde ontwikkeling feitelijk om beduidend minder parkeerruimte vraagt, dan op basis van de normen bepaald wordt. Dat kan bijvoorbeeld duidelijk zichtbaar worden bij een bepaalde uitbreiding: er is dan immers vergelijkingsmateriaal. Het is begrijpelijk dat dit tot onbegrip en weerstand kan leiden bij een ontwikkelende partij. Het is echter wel een gegeven dat er enorme fluctuaties kunnen zijn in het gebruik van een bepaalde voorziening. Het is een gegeven dat bepaalde winkels in één keer veel meer klanten gaan trekken als er een nieuwe eigenaar komt, of dat er een nieuw winkeltype in het pand komt. Vandaar dat de ruimtelijke mogelijkheid (functie) leidend is en niet het praktische gebruik op dat moment.

Het is op grond van de rechtspraak noodzakelijk om uit te gaan van een representatieve invulling van hetgeen op grond van een bestemmingsplan planologisch maximaal mogelijk is. Het enkel uitgaan van een concreet bouwplan is onvoldoende, omdat dit veelal gebonden is aan een bepaald momentum of een bepaalde initiatiefnemer. In de toekomst kan een andere partij soms hele andere plannen hebben met de desbetreffende locatie. Dit volgt o.a. uit een uitspraak van de Raad van State m.b.t. een plan in de gemeente Bernheze. Als een plan meer mogelijk maakt dan het concrete bouwplan dat wordt aangevraagd, dan kan dat meerdere niet buiten beschouwing worden gelaten. Inzichtelijk moet namelijk zijn wat een representatieve invulling betekent van hetgeen maximaal mogelijk is. (ABRvS 9 oktober 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1426),

Dit blijkt ook uit een uitspraak over een plan in de gemeente Utrecht Een bestemmingsplan voorzag om een (project)omgevingsvergunning voor het veranderen en vergroten van het winkelpand/kantoorpand. Volgens de Raad van State was de gemeenteraad ten onrechte niet uitgegaan van wat grond van het plan maximaal aan gebruiksmogelijkheden was toegestaan. Binnen de geldende bestemming was zowel detailhandel mogelijk als een kantoorfunctie. Detailhandel kent evenwel een hogere parkeernorm dan de kantoorfunctie. De gemeente rekende echter uitsluitend met de lagere parkeernorm die voor kantoren gold, omdat voor het kantoor een langlopend contract was afgesloten. De Raad van State oordeelde dat de door de gemeente gehanteerde verdeling tussen kantoor- en winkelfunctie (in de parkeerberekening) niet was te beschouwen als een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden. Te onrechte was een substantieel deel van de (eveneens) toegestane detailhandel buiten beschouwing gelaten bij de parkeerbehoefteberekening (ABRvS 18 juni 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2172).

- **Eigen verantwoordelijkheid**

Elke initiatiefnemer van een bouwplan (woning, winkel, kantoor, bedrijf) is zelf verantwoordelijk voor het realiseren van z'n eigen parkeeroplossing. Dit betekent ook dat alle kosten die verband houden met de oplossing van de parkeerbehoefte voor rekening van de ontwikkelende partij komen. Dit geldt ook voor de kosten van voorbereidende parkeeronderzoeken. De wijze van kostentoedeling is nader uitgewerkt in hoofdstuk 8 van deze nota.

- **Parkeren op eigen terrein**

Een nieuw initiatief tot bouwen (verbouw, nieuwbouw, nieuwe functie etc.) mag geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving. Dit betekent in principe dat de oplossing van de parkeerbehoefte op eigen terrein moet plaatsvinden.

Om de kwaliteit van de openbare ruimte (zoals groenvoorzieningen, kindvriendelijke straten) en de leefbaarheid van de kernen te handhaven is het belangrijk dat er zo weinig mogelijk (langs)parkeerplaatsen in de openbare ruimte op straatniveau worden gerealiseerd.

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 in beginsel niet toegestaan. Hiervoor geldt wel een vrijstellingsmogelijkheid. Deze komt in hoofdstuk 6 van deze Nota Parkeernormen aan de orde.

- **Gebiedsontwikkeling**

In een aantal gevallen is er sprake van een totale gebiedsontwikkeling, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken of de herinrichting van dorpscentra. In dergelijke situaties kan het mogelijk zijn dat ook de openbare ruimte onderdeel is van de plannen. Het is mogelijk dat in dergelijke situaties een

acceptabele parkeerbalans opgesteld wordt voor het totale gebied, inclusief de openbare ruimte. Mogelijk worden er dan minder parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd, maar wordt dit door de initiatiefnemer gecompenseerd in de openbare ruimte van het te (her)ontwikkelen gebied. Dit is alleen mogelijk als er sprake is van een nieuw bestemmingsplan (en stedenbouwkundig) plan voor het gebied of vervangende nieuwbouw voor een aantal woningen.

De parkeernormen en berekeningssystematiek blijven uiteraard wel van kracht.

- **Meervoudig gebruik van parkeerplaatsen**

De gemeente houdt rekening met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Onder meervoudig gebruik wordt hier verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen.

Wordt er bijvoorbeeld een scholencomplex gerealiseerd, dan kunnen de parkeerplaatsen die overdag nodig zijn voor de onderwijsvoorzieningen, 's avonds weer prima gebruikt worden door bewoners. Meervoudig gebruik wordt berekend op basis van aanwezigheidspercentages (zie verder de tabel in hoofdstuk 5).

- **Duidelijkheid door eenduidige norm**

Hoewel parkeerkencijfers een range (minimum – maximum) behelzen, wordt uitgegaan van een vaste norm. Dit schept duidelijkheid en voorkomt onnodige discussies en onderhandelingen. De ervaring wijst bovendien ook uit dat er veelal eerder sprake is van een tekort dan een overschot aan parkeerplaatsen.

In bijlage 1 zijn de parkeernormen van de gemeente Neder-Betuwe opgenomen.

4.4. CBS-typering Neder-Betuwe

- **Stedelijkheidsgraad**

De stedelijkheidsgraad is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook op de hoogte van de te hanteren parkeernormen. Stedelijkheidsgraad houdt in: het aantal adressen per vierkante kilometer.

In paragraaf 3.4 is aangegeven dat Neder-Betuwe beschouwd moet worden als een niet-stedelijke gemeente.

- **Stedelijke zone**

De vraag naar parkeerplaatsen wordt daarnaast bepaald door de locatie van de functie binnen een gemeente. Studies geven aan dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan diezelfde functies elders in de bebouwde kom. Door de effecten van andere vervoerswijzen (zoals openbaar vervoer) in centra komen niet alle gebruikers per definitie met de auto. Gebieden buiten het centrum kennen vaak minder openbaar vervoervoorzieningen, waardoor het autogebruik in deze gebieden hoger ligt. Daarom maakt CROW onderscheid tussen:

- centrum
- schil/overloopgebied
- rest bebouwde kom

De voorzieningen voor het openbaar vervoer in Neder-Betuwe zijn in het algemeen beperkt. Vandaar dat geheel Neder-Betuwe ook beschouwd wordt als 'rest bebouwde kom'. Dit past ook in het vraagvolgend parkeerbeleid van de gemeente. Dit is een bewuste bestuurlijke keuze, om zodoende parkeerproblemen maximaal te voorkomen.

Hoofdstuk 5 Werkwijze parkeerbalans

5.1. Stappenplan

De toetsing van een plan op parkeernormen kan volgens een vast stappenplan worden uitgevoerd. Het betreft hier een stappenplan, dat grotendeels ontleend is aan de CROW-publicatie 182. Het volgen van de landelijk veel gebruikte systematiek van het CROW maakt dat de berekening voor hen die zich bezighouden met planontwikkelingen helder is.

De methode is als volgt. Het opstellen van een parkeerbalans verloopt via de volgende stappen (verder uitgewerkt in deelstappen):

1. bepalen parkeerbehoefte;
2. bepalen parkeeraanbod;
3. bepalen (on)balans;
4. onderzoek vrijstellingsmogelijkheden (indien nodig, zie hoofdstuk 6).

5.2. Bepalen parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte is de vraag naar het aantal parkeerplaatsen dat een bepaalde functie met een bepaalde omvang heeft. Deze parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van een aantal deelstappen:

- *Bepalen functie*
- *Bepalen oppervlakte/aantal per functie*
- *Vermenigvuldiging oppervlakte/aantallen met parkeernorm*
- *Vermenigvuldigd met aanwezigheidspercentages per functie en maatgevende periode*

- **Bepalen functie**

Allereerst dienen de functies binnen een plan bepaald te worden. Voor een groot aantal functies is een parkeernorm bepaald. Indien de geboden functie niet past binnen één van de functies waarvoor een parkeernorm is bepaald, dan zal maatwerk geleverd moeten worden aan de hand van onderzoek naar de concrete parkeerbehoefte. Voor zover dat mogelijk is zal daarbij in beginsel aansluiting worden gezocht bij een functie die het beste aansluit bij/likt op de desbetreffende functie. Uitgangspunt blijft daarbij dat de parkeerbehoefte moet kunnen worden opgelost.

Voorbeeld

Er is geen CROW-kencijfer voor recreatie- en of vakantieparken. Er is daarom ook geen parkeernorm ontleend voor deze functie. Uit eigen onderzoek blijkt dat een acceptabele parkeernorm ca. 1,5 per chalet/recreatiewoning is. De gemeente past deze norm vervolgens toe (deze is nu ook opgenomen in deze nota).

Hiermee dienen de benodigde aantallen of oppervlaktes (al naar gelang de norm voorschrijft) die invloed hebben op de parkeerbehoefte bepaald te worden.

Het is mogelijk dat binnen een bepaalde bestemming meerdere functies mogelijk zijn met een uiteenlopende parkeerbehoefte. De functie met de meeste parkeerbehoefte is in dat geval bepalend.

- **Bepaal oppervlakte/aantal per functie**

Het is van belang om goed in beeld te brengen wat de exacte oppervlakte of het aantal eenheden is per functie dat ontwikkeld wordt. Dit is nodig omdat deze maat in een volgende stap vermenigvuldigd wordt met een parkeernorm.

Het bepalen van de oppervlakte/eenheid is per situatie maatwerk. Er wordt alleen rekening gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van de realisering van het plan, inclusief functiewijziging. De bestaande bebouwing die gehandhaafd blijft en geen functiewijziging ondergaat, wordt daarom niet meegenomen in de berekening van de parkeerbehoefte. (Het gaat daarbij uiteraard wel uitsluitend om bestaande permanente legale bouwwerken).

Een tuincentrum wil het bestaande oppervlak van 3000 m² uitbreiden met 1500 m². Bij zo'n voorziening wordt gewerkt met een parkeernorm van 2,7 parkeerplaats per 100 m². Het tuincentrum beschikt in de huidige situatie over 40 parkeerplaatsen.

De betreffende gemeente eist bij het bouwplan een totaal aantal van 112 parkeerplaatsen (4500 x 2,5 x 0,01) voor het nieuwe tuincentrum.

Hier lijkt een parkeereis van 41 extra plaatsen rechtvaardiger (alleen voor de uitbreiding, 1500 x 2,7 x 0,01). Het totaal aantal parkeerplaatsen komt dan op 81.

Overigens moet in zo'n geval de initiatiefnemer wel bewijzen (bijvoorbeeld met een parkeeronderzoek) dat de extra parkeerplaatsen die er komen ook daadwerkelijke nieuwe parkeerplaatsen zijn. Het kunnen uiteraard geen parkeerplaatsen zijn die nu ook al feitelijk gebruikt worden als parkeerplaatsen. Er moet dus duidelijk en overtuigend aangetoond worden waar het parkeren ten behoeve van de huidige parkeervraag plaatsvindt.

- **Salderen**

Bij het berekenen van de parkeervraag moet bij een nieuwe planologische ontwikkeling waarin wordt voorzien in een bestemmingsplan, (project)omgevingsvergunning of ander planologisch besluit (incl. functiewijziging) niet alleen rekening worden gehouden met het nieuwe gewijzigde plan, maar ook met de oude, bestaande functie. Dit wordt 'het salderen van de parkeervraag' genoemd. Bij salderen mag de parkeervraag van het nieuwe ruimtelijke plan met de parkeervraag van de reeds bestaande situatie verminderd worden. Voor de bestaande situatie zijn er immers al parkeerplaatsen aanwezig.

Hierbij moet ook gekeken worden naar de aanwezigheidspercentages. Het maatgevende moment (het moment waarop de parkeerbehoefte maximaal is), kan voor het nieuwe plan namelijk op een ander moment liggen dan voor het reeds bestaande (en oude) situatie. Dit is bijvoorbeeld het geval als een school voor basisonderwijs wordt omgebouwd naar een winkel.

Het is van belang om bij het salderen uit te gaan van dezelfde bandbreedte voor de verschillende functies. Met andere woorden: het berekenen van de parkeervraag van de oude functie door aan de bovenkant van de bandbreedte (hoge parkeervraag) te zitten terwijl de parkeervraag van de nieuwe functie wordt berekenend met inachtneming van de onderkant van de bandbreedte (lage parkeervraag), is niet toegestaan.

Salderen is overigens zowel van toepassing op de parkeervraag als op het parkeeraanbod. Dit betekent dat als bij een verbouwingsproject parkeerplaatsen vervallen, deze eveneens in de parkeerbalans meegenomen moeten worden.

Voor zover bij een bestaande functie parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden benut, mogen op grond van deze nota bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling die parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet zonder meer worden "meegerekend" bij het salderen. Het uitgangspunt van deze nota is immers dat de parkeerbehoefte vanwege een ruimtelijke ontwikkeling eigen terrein wordt opgelost. Alleen als dat niet mogelijk is, dan kan van dit uitgangspunt worden afgeweken, met inachtneming van hoofdstuk 6 van deze nota. Daarbij geldt op basis van deze nota als uitgangspunt, dat het salderen met betrekking tot "bestaande parkeerplaatsen" in de openbare ruimte in principe alleen is toegestaan als een aanzienlijke - kwantitatieve of kwalitatieve - verbetering van de parkeersituatie ter plaatse ontstaat. Van een aanzienlijke verbetering is in ieder geval sprake als een ontwikkeling leidt tot een wezenlijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte, die aan de bestaande functie kan worden toegeschreven. (Nb. verdwijnen er slechts één of enkele parkeerplaatsen, dan kan niet gesproken worden van een aanzienlijke verbetering).

Een sportschool heeft te weinig parkeerplaatsen en gebruikt 10 parkeerplaatsen op de openbare weg. Na sloop van het pand komt er een kledingzaak. Deze heeft op eigen terrein 4 parkeerplaatsen tekort. Omdat er in de oude situatie aantoonbaar 10 parkeerplaatsen op de openbare weg in gebruik waren (tekort van 10 plaatsen), is het tekort van 4 parkeerplaatsen in de nieuwe situatie acceptabel. Dit is een aanzienlijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen.

De initiatiefnemer dient in de onderbouwing van zijn aanvraag gemotiveerd aan te tonen dat deze verbetering van de parkeerssituatie ontstaat.

Een koeriersbedrijf is gevestigd in een woonwijk. Langs de openbare weg parkeren er dagelijks 20 grote bestelbussen van het bedrijf. Deze ontnemen het uitzicht vanuit de bestaande woningen en doen de uitstraling van de woonwijk niet goed. Er komt nu een kantoor waarbij 20 personenauto's langs de openbare weg parkeren. Dit wordt toegestaan omdat er sprake is van een aanzienlijke verbetering van de parkeersituatie.

Van het uitgangspunt dat de parkeersituatie aanzienlijk moet verbeteren kan alleen worden afgeweken als de ruimtelijke ontwikkeling als zodanig een aanzienlijke verbetering betekent voor het gebied, ondanks dat de parkeerbehoefte in de openbare ruimte t.o.v. de bestaande situatie niet wezenlijk afneemt c.q. de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling t.o.v. de bestaande situatie gelijk blijft.

In een woonwijk is een kantorencomplex gevestigd, in een troosteloos en slecht onderhouden pand uit de jaren '60. In de plaats van dit kantorencomplex komt een zorgcomplex met onder meer een huisartsenpraktijk. Het aantal benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte verandert niet, wel heeft er in het gebied een aanzienlijke stedenbouwkundige kwaliteitsslag plaatsgevonden.

Voorts wordt bij het salderen op grond van deze nota rekening gehouden met het volgende. Er kan sprake zijn van totale nieuwbouw op een bestaande locatie, waarbij ook de functie niet wijzigt. Hierbij moet sprake zijn van dezelfde functie én hetzelfde gebruik (bijv. een dorps huis blijft ook een dorps huis). In dat geval wordt het volume van de bestaande bebouwing die gesloopt (en teruggebouwd wordt), niet meegenomen in de berekening van de parkeerbehoefte (het gaat daarbij uiteraard wel uitsluitend om permanente legale bouwwerken die gesloopt worden). Wel geldt dan de voorwaarde dat de parkeersituatie in de openbare ruimte moet verbeteren ten opzichte van de bestaande situatie. De ontwikkelende partij /initiatiefnemer dient hiervoor een gemotiveerd verbeterplan in te dienen, bij zijn aanvraag voor het ruimtelijk besluit ten behoeve van de nieuwe ontwikkeling. Voor het extra volume geldt uiteraard wel de volledige parkeernorm.

Voor de toepassing van salderen in de openbare ruimte zal een financiële bijdrage worden afgesproken met de initiatiefnemer. (Zie hierover hoofdstuk 7(par. 7.3).

Volledigheidshalve zij erop gewezen dat bij de verlening van een omgevingsvergunning voor bouwen⁵ ter uitvoering van een bestemmingsplan, bij de beoordeling of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid alléén rekening wordt gehouden met de toename van de parkeerbehoefte door het realiseren van het bouwplan. Hierbij kan een bestaand tekort buiten beschouwing worden gelaten. Salderen is in dat stadium dan ook niet meer mogelijk/aan de orde.

- **Salderen illegaal gebruik en leegstand**

Bij het salderen mag de parkeerbehoefte die is toe te schrijven aan een bestaand *illegaal* gebruik, niet worden meegerekend. Wel dient het bestaande feitelijke gebruik, voor zover dat is toe te schrijven aan een parkeertekort, in de planbeoordeling (als belang) te worden meegewogen.

De parkeerbehoefte van een jarenlang leegstaande functie mag in beginsel niet in mindering worden gebracht bij de berekening van de parkeerbehoefte van een nieuwe functie. De leegstandstermijn is niet vast bepaald. Het komt aan op een goede motivering aan de hand van de omstandigheden van het geval hoe hiermee in een concreet wordt omgegaan. Als richtsnoer kan een termijn van vijf jaar worden aangehouden.

- **Vermenigvuldiging oppervlakte/aantallen met parkeernorm**

De aantallen en/of oppervlaktes per functie dienen met de daarbij horende parkeernorm vermenigvuldigd te worden. De normen en de daarbij behorende uitgangspunten zijn opgenomen in bijlage 1. Deze bijlage wordt opnieuw herzien indien het CROW nieuwe kencijfers hanteert.

⁵ Dit betreft de omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder a van de Wabo. Dit betreft een uitvoeringsbesluit en daarmee nadrukkelijk een andere omgevingsvergunning dan de omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c van de Wabo.

- **Vermenigvuldigd met aanwezigheidspercentages per functie en maatgevende periode**

De parkeervraag van functies wordt bepaald door de parkeernormen, zoals weergegeven in bijlage 1. Wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen worden aanwezigheidspercentages toegepast.

Deze percentages zijn door het CROW opgesteld om een optimaal aantal parkeerplaatsen bij meerdere ruimtelijke functies te waarborgen (gecombineerd gebruik van de Parkeervoorzieningen). Hierbij is een uitsplitsing gemaakt naar diverse perioden in de week. Bij bouwplannen dient rekening gehouden te worden met de onderstaande aanwezigheidspercentages. De parkeerbehoefte wordt daarbij gebaseerd op de maatgevende periode, zoals verwoord in tabel 5.1.

Hoofdfuncie	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%
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%
ziekenhuis medewerkers	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%

Tabel 5.1. Aanwezigheidspercentages (standaardtabel CROW)

Dit leidt uiteindelijk tot een bepaalde parkeerbehoefte. Voor het maken van een parkeerbalans wordt deze behoefte afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit.

- **Afronding**

Bij de berekening van benodigde parkeerplaatsen wordt het eindtotaal (de som van de parkeerplaatsen per functie) naar boven afgerond.

In een gebied zijn voor woningen 5,2 parkeerplaatsen, voor winkels 10,9 parkeerplaatsen en voor kantoren 12,1 parkeerplaatsen nodig. Gezamenlijk is dit 28,2 parkeerplaatsen, afgerond 29 parkeerplaatsen. (Dus niet afgerond 6 + 11 + 13 = 30 parkeerplaatsen).

Op het moment dat de som van een parkeerbalans afgerond kleiner of gelijk dan 1 is, kan de parkeerbehoefte buiten beschouwing gelaten worden.

- **Afwijking normen**

Als in een bestemmingsplan een afwijkingregeling is opgenomen en een initiatiefnemer hiervan gebruik wil maken, moet de initiatiefnemer hierom verzoeken bij een aanvraag om een (project)omgevingsvergunning. Bij de aanvraag moet deze, aan de hand van feitelijk informatie,

berekeningen etc., voldoende onderbouwen dat en zo ja hoe (anderszins) voorzien zal worden in voldoende parkeergelegenheid, overeenkomstig de voorwaarden voor afwijking in de planregel.

Dit is van toepassing als bij het aangevraagde bouwplan minder parkeerbehoefte bestaat, dan bij de vaststelling van het bestemmingsplan is berekend op basis van de representatieve invulling van de maximale mogelijkheden, of eventueel bij een functiewijziging van een functie met een hoge parkeerbehoefte naar een functie – die eveneens past in het bestemmingsplan – met een lagere parkeerbehoefte. Als voldaan wordt aan de voorwaarden, kan een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan worden verleend, waarbij minder parkeerplaatsen op eigen terrein worden vergund dan het bestemmingsplan voorschrijft.

Het is daarbij nodig om een parkeervoorschrift aan de omgevingsvergunning voor bouwen en afwijken te verbinden (artikel 2.22 Wabo).

Voorbeeld afwijkingsregeling in bestemmingsplan:

Het bevoegd gezag kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning, afwijken van het bepaalde in 3.4.4., teneinde af te wijken van de gestelde normen, indien wordt aangetoond dat strikte toepassing van deze norm zou leiden tot reservering van gronden voor een zodanig aantal parkeerplaatsen, dat daardoor de werkelijke behoefte ver zal worden overschreden

In een loods van 2.000 m2 vindt een compleet robotgestuurd productieproces plaats. Zes medewerkers zijn dagelijks aanwezig om dit proces te begeleiden.

Op grond van de norm voor een werkplaats zijn 52 parkeerplaatsen nodig. Feitelijk gezien gaat het om 6 parkerende medewerkers. Uiteindelijk wordt een parkeereis van 10 parkeerplaatsen opgelegd. In de omgevingsvergunning is geborgd dat de volledige parkeernorm opgelegd kan worden op het moment dat de situatie verandert en er een grotere parkeerbehoefte ontstaat.

5.3. Bepaal de parkeercapaciteit

De parkeercapaciteit betreft het aantal parkeerplaatsen dat er feitelijk beschikbaar is voor een bepaalde functie in een bepaald gebied.

Deze parkeerbehoefte wordt eveneens bepaald aan de hand van een aantal deeltappen:

1. Bepaal het gebied waarbinnen de parkeercapaciteit gezocht kan worden
2. Tel alle parkeerplaatsen in het plan.
3. Kwalificeer de getelde parkeerplaatsen en pas de parkeercapaciteit hierop aan:
 - er is een onderscheid tussen privéparkeerplaatsen en openbare parkeerplaatsen.
 - bij bepaalde typen parkeerplaatsen (opritten, garages e.d.) gelden afwijkende normen.
4. Laat alle informele parkeerruimte (d.w.z. ruimte waar een auto zou kunnen staan, maar die niet als parkeerplaats bedoeld c.q. aangegeven is) buiten beschouwing.

- **Bepaal het gebied waarbinnen de parkeercapaciteit gezocht kan worden**

Parkeerplaatsen dienen op een acceptabele loopafstand van een bepaalde voorziening te liggen. Het is een kenmerk van automobilisten dat zij in het algemeen zo dicht mogelijk bij hun eindbestemming willen parkeren. Hoe verder beschikbare parkeerplaatsen van deze eindbestemming afliggen, hoe groter de kans dat er fout geparkeerd wordt en er parkeeroverlast ontstaat.

De acceptatie van een loopafstand wordt onder meer bepaald door de motieven om te parkeren, de aantrekkelijkheid van de looproute, de parkeerordening (en prijsstelling) en de concurrentiekracht van alternatieven.

Dit levert vuistregels op voor acceptabele (maximale) loopafstanden, zoals opgenomen in tabel 5.2.

hoofdfunctie	acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter
winkelen	200 meter
werken	200 – 500 meter

ontspanning	100 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter
religie (kerken)	200 meter

Tabel 5.2. acceptabele loopafstanden

Het exact bepalen van de loopafstand is maatwerk. Op basis van verkeerskundige studies (veelal CROW-publicaties) en de (verkeers)situatie ter plaatse zal gemotiveerd een acceptabele loopafstand aangegeven worden.

Ook bij het ontwikkelen van nieuwe wijken is het van belang om logische deelgebieden (bijvoorbeeld per straat) te onderscheiden. Dit is nodig om te voorkomen dat de totale parkeerbalans van een complete wijk kloppend is, maar op straatniveau er sprake kan zijn van een forse onbalans.

- **Tellen parkeerplaatsen**

Binnen het gebied kan het aantal beschikbare parkeerplaatsen geteld worden. Deze moeten voldoen aan een aantal (minimale) voorwaarden qua afmetingen. De waardering die aan een parkeerplaats gegeven wordt, hangt ook af van het type parkeerplaatsen.

- **Maatvoering parkeervakken**

Of een parkeerplaats daadwerkelijk ook gebruikt gaat worden, hangt ook af van de mate waarin deze goed in – en uit te rijden en te bereiken is. Vandaar dat de parkeerplaatsen die in een parkeerbalans geteld worden, moeten voldoen aan de gangbare afmetingen (parkeerplaats en parkeerweg), zoals die ook in het ASVV 2012 benoemd worden. Dit geldt ook voor parkeerplaatsen op eigen terrein.

Verder is van belang dat aantoonbaar is dat de parkeervakken ook goed te bereiken zijn.

Uiteindelijk geldt altijd een verkeerskundige beoordeling door de gemeente of een bepaald parkeervak verantwoord is met het oog op onder meer de bruikbaarheid en de verkeersveiligheid.

Voor langsparkeren gelden de CROW-richtlijnen, waarbij de parkeerweg minimaal 3 meter breed moet zijn.

Het is mogelijk om een parkeerweg in gezamenlijkheid met burens te hebben, of hiervoor het terrein van burens te gebruiken. Dit is alleen mogelijk als dit juridisch voldoende gewaarborgd is in een overeenkomst, dan wel in een notariële akte (zoals bij een erfdiensbaarheid).

- **Mogelijkheden parkeren eigen terrein**

Het is van belang om bij de bepaling van het parkeeraanbod rekening te houden met de mogelijkheden voor 'parkeren op eigen terrein'. Dit heeft mede te maken met de mogelijkheden voor gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein, hoe minder mogelijkheden voor gecombineerd gebruik. Het CROW geeft aan dat de mate waarin het parkeren op eigen terrein wordt mee berekend in het benodigde parkeeraanbod een beleidsmatige keuze is.

'Parkeren op eigen terrein' kan slecht beperkt mee worden genomen in het benodigde parkeeraanbod, omdat vaak niet juridisch is vastgelegd (bestemd) dat mensen die ruimte ook daadwerkelijk als parkeerruimte moeten gebruiken. Vaak hebben zij juridisch nog de mogelijkheid om bijvoorbeeld de oprit bij de tuin te betrekken.

Ervaring leert dat 'parkeren op eigen terrein' in de bestaande woongebieden niet altijd als zodanig (maximaal) wordt gebruikt.

Tabel 5.3. dient hierbij als leidraad.

Een garage bij een grondgebonden woning met een oprit telt per definitie niet mee als volwaardige parkeerplaats. In de praktijk blijkt deze ruimte zeer beperkt gebruikt te worden voor het stallen van de auto. Opritten worden vaak ook slechts door 1 auto gebruikt als het niet mogelijk is om twee auto's onafhankelijk van elkaar op de oprit te stallen (dus als de ene auto kan worden verplaatst zonder de andere te moeten verplaatsen).

parkeerruimte	theoretisch aantal	te rekenen aantal	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
lange oprit zonder garage of carport	2	1	oprit min. 10,0 meter diep en 2,5 meter breed
dubbele oprit zonder garage of carport	2	1,7	oprit minimaal 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,2	garage min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	garage min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
garage met enkele oprit,	2	1	oprit minimaal 5 meter diep
garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10,0 meter diep en 2,5 meter breed
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit minimaal 4,5 meter breed

Tabel 5.3. Te rekenen aantallen parkeren op eigen terrein

Andere theoretische aantallen worden via bovenstaande tabel berekend. Dus een garage met een lange dubbele oprit is theoretisch 5 en effectief 2,3 (gerekend als lange oprit zonder garage en garage met lange oprit).

De parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen alleen meegenomen worden als blijkt dat er een inrit aanwezig is of voor de realisatie van de inrit een omgevingsvergunning⁶ zal worden verleend door de gemeente.

De bovengenoemde tabel is uitsluitend van toepassing voor het parkeren t.b.v. de functie wonen, mits bij de andere functies alle parkeerplaatsen zonder verplaatsen van andere auto's e.d. te gebruiken zijn (m.u.v. fileparkeren bij kerken) en praktisch gezien ook goed door bezoekers gebruikt kunnen worden..

- **Openbaar toegankelijk of niet**

Bij het berekenen van de parkeercapaciteit in een gebied moet onderscheid gemaakt worden tussen openbaar toegankelijke parkeerplaatsen en privéparkeerplaatsen. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen bij woningen moet in principe altijd op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen gefaciliteerd worden. Dit betekent dus, dat bij een woonwijk met dure woningen er altijd ca. 0,3 parkeerplaats per woning in openbaar gebied gevonden moet worden.

Dit geldt niet voor een beperkte inbreiding van ca. 1 – 3 woningen (bijv. in bestaande wijk). Dan kunnen alle parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden.

Hetzelfde geldt voor parkeerterreinen bij appartementencomplexen, als hier de volledige parkeervraag gerealiseerd kan worden (incl. bezoekers).

- **Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen**

Bij publieke voorzieningen, zoals bijvoorbeeld bibliotheek en gemeentehuis moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats zijn. Deze moeten zo dicht mogelijk bij het gebouw liggen, indien mogelijk binnen 50 meter en anders maximaal op 100 meter.

Voorts dient op een openbaar parkeerterrein 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats per 50 openbare parkeerplaatsen aanwezig te zijn.

Gehandicaptenparkeerplaatsen zijn bij voorkeur ten minste 3,5 meter breed om de gebruiker in staat te stellen een rolstoel naast de auto te kunnen gebruiken.

- **File-opstelling**

Bij kerken), is het mogelijk om te parkeren in file-opstelling. Hier wordt immers gelijktijdig aangekomen en vertrokken Dit vergroot de parkeercapaciteit per m2 en voorkomt daarmee ook ongewenste verstening. Minimale maten per parkeervak in file-opstelling zijn dan 2,50 m (breedte) en 5,50 meter (lengte).

⁶ Dit betreft een omgevingsvergunning voor aanleggen als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder b van de Wabo. Dit is – net als een omgevingsvergunning voor bouwen – een uitvoeringsbesluit.

Voor de berekening van het aantal parkeervakken geldt altijd dat andere wet- en regelgeving de betreffende parkeerplaatsen ook moeten toestaan. Zo kan het zijn dat de brandweer eisen stelt aan vluchtwegen, zodat niet alle beschikbare ruimte gebruikt kan worden als parkeerplaats. Ook moet uiteraard rekening gehouden worden met de planologische mogelijkheden.

- **Verdwijnen bestaande parkeerplaatsen**

Op het moment dat nieuwe parkeerplaatsen (op eigen terrein of in de openbare ruimte) ten koste gaan van de bestaande parkeermogelijkheden, moeten deze parkeerplaatsen gecompenseerd worden. Dit dienen openbare parkeerplaatsen te zijn als deze parkeerplaatsen zich in de openbare ruimte bevonden. Als aangetoond kan worden dat de betreffende parkeerplaatsen altijd al voor de betreffende voorziening gebruikt werden, kan dit ook op eigen terrein gecompenseerd worden. Als geborgd wordt dat parkeerplaatsen op particulier terrein openbaar toegankelijk zijn, is het ook toegestaan openbare parkeerplaatsen op particulier terrein te realiseren..

Voorbeeld

Een bedrijf gaat uitbreiden en realiseert voor deze uitbreiding een parkeerplaats (10 auto's) op eigen terrein. Om dit terrein te ontsluiten is een uitrit op de openbare weg nodig. Dit gaat ten koste van 2 openbare parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen dienen in de openbare ruimte gecompenseerd te worden.

Normaliter parkeert alleen het personeel van het bedrijf op deze parkeerplaatsen op de openbare weg. Dit wordt op aannemelijke wijze (eenvoudig parkeeronderzoek) aangetoond. De 2 vervallen parkeerplaatsen kunnen dan op eigen terrein gerealiseerd worden: er komen nu 12 parkeerplaatsen.

- **Overige beoordeling parkeerplaatsen**

De parkeerplaatsen worden getoetst op verkeersveiligheid. Parkeerplaatsen die zorgen voor onveilige verkeerssituaties kunnen niet meegerekend worden.

Ook wordt getoetst of andere regelgeving de realisatie van de parkeerplaatsen niet verhindert. (Bijv. of er een omgevingsvergunning verstrekt kan worden voor een uitrit die de parkeerplaatsen moet ontsluiten. Bij nieuwe bedrijfspanden op nieuwe locaties is het niet toegestaan om per parkeervak direct op de openbare weg te ontsluiten. Dit moet door 1 of meerdere uitritten plaatsvinden.

Als parkeerplaatsen op eigen terrein aangebracht worden en de parkeerbehoefte op eigen terrein precies gehaald wordt, is het noodzakelijk om de parkeervakken duidelijk aan te geven (bijv. d.m.v. belijning). Bij een overcapaciteit is dit niet nodig.

5.4. Bepalen onbalans

Als laatste stap wordt de parkeerbehoefte geconfronteerd met de parkeercapaciteit. Er kunnen zich dan 3 situaties voordoen:

1. de parkeerbehoefte is kleiner dan de parkeercapaciteit;
2. de parkeerbehoefte is gelijk aan de parkeercapaciteit;
3. de parkeerbehoefte is groter dan de parkeercapaciteit.

De (on)balans en de wijze hoe daar mee omgegaan moet worden, komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.

- **Parkeren in balans**

Er is sprake van een balans in parkeren als de parkeerbehoefte gelijk is aan de parkeercapaciteit. Dit is qua parkeren een prima situatie. Naar verwachting kan het plan de komende tijd voorzien in de noodzakelijke parkeervraag.

Relatief kleine afwijkingen (kleiner of gelijk dan 0,05% van de benodigde parkeerplaatsen) zijn toegestaan. Er is dan nog steeds sprake van een balans.

- **Parkeerbehoefte kleiner dan parkeercapaciteit**

Wat het parkeren betreft is sprake van een acceptabele situatie. Er zijn meer parkeerplaatsen beschikbaar dan er in de drukste periode nodig zijn. Bij een onverhoopte stijging van de parkeerbehoefte is er zelfs ruimte om deze extra vraag op te vangen.

Het is wel noodzakelijk om te onderzoeken of de extra parkeerplaatsen voor de omliggende infrastructuur geen problemen oplevert. Meer parkeerplaatsen kan immers verkeerskundig gezien een hogere

intensiteit betekenen en leiden tot een hogere (subjectieve) verkeersonveiligheid of een verminderde bereikbaarheid. Hierbij moet een verkeerskundige afweging gemaakt worden.

Daarnaast is het een ruimtelijke afweging of het wenselijk is dat er een surplus aan parkeerplaatsen is. Indien een surplus ruimtelijk gezien, of om andere redenen, niet wenselijk is (bijv. i.v.m. omliggende infrastructuur), kan dit vanuit deze Nota Parkeernormen nader gemotiveerd worden.

Deze ruimtelijke afweging dient plaats te vinden bij de totstandkoming van het bestemmingsplan, de (project)omgevingsvergunning of ander planologisch besluit.

Als een overschot verkeerskundig acceptabel is, andere wet- en regelgeving geen belemmering geven en ruimtelijk ook geen bezwaren zijn, wordt een overschot aan parkeerplaatsen gezien als passend binnen het beleid van de gemeente. Dit wordt dus niet beschouwd als een afwijking van de Nota Parkeernormen.

- ***Parkeerbehoefte is groter dan de parkeercapaciteit.***

Er is sprake van een probleemsituatie. Het plan is niet in balans. Dit betekent dat er in de praktijk parkeerproblemen en parkeeroverlast verwacht kan worden als er geen oplossing voor het tekort gevonden wordt.

Daarbij is de voorkeursvolgorde:

- Is extra parkeerruimte op eigen terrein toe te voegen?
Het is mogelijk om bij een tekort aan parkeerplaatsen, nog eens kritisch naar het bouwplan te kijken. Wellicht kunnen er toch nog extra parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden, bijvoorbeeld door een andere terreinindeling of door ander creatief gebruik van de ruimte. Uiteraard moet deze oplossing passen binnen de randvoorwaarden van deze nota en ook ruimtelijk gezien aanvaardbaar te zijn.
- Zijn de ambities van het plan naar beneden bij te stellen?
Een tekort aan parkeerplaatsen kan uiteraard ook altijd opgelost worden als de ontwikkelende partij zijn ambitie bijstelt en aanpast aan de beschikbare parkeerruimte.
- Zijn er andere (parkeer)mogelijkheden?
Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie door meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, is de inschatting van de financiële consequenties daarvan in veel gevallen het grote knelpunt. Indien hier twijfel over bestaat, dient de initiatiefnemer aan te tonen dat het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein onevenredige kosten met zich meebrengt.

Het is dan mogelijk dat het college – onder strikte voorwaarden – af kan wijken van de parkeernorm. Dit komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.

Hoofdstuk 6 Voorwaarden voor afwijken parkeren op eigen terrein

6.1. Mogelijkheden afwijken

Wanneer niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, kan het college op een gemotiveerd verzoek daartoe van de initiatiefnemer, in de volgende gevallen afwijken van het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen⁷:

a) *realisatie in openbare ruimte*

De initiatiefnemer realiseert in de openbare ruimte extra parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand (binnen de loopafstand die verkeerskundig gezien passend is bij de functie). De kosten voor onder meer het ontwerp en de aanleg van deze parkeerplaatsen zijn voor rekening van de initiatiefnemer (zie hoofdstuk 7). De parkeerplaatsen worden uiteindelijk in opdracht of onder toezicht van de gemeente aangelegd, volgens de normen die gemeente hiervoor hanteert. Uiteraard moet de aanleg van de parkeerplaatsen ook in overeenstemming zijn met het gemeentelijk verkeersbeleid, verkeerskundig acceptabel zijn en ook passen in het bestemmingsplan.

b) *capaciteit op acceptabele loopafstand*

De initiatiefnemer beschikt over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand (binnen de loopafstand die verkeerskundig gezien passend is bij de functie):

- parkeerplaatsen die de initiatiefnemer zelf in de nabijheid op particulier terrein realiseert;
- parkeerplaatsen van derden die worden gehuurd en/of gebruikt, waarbij de initiatiefnemer dient aan te tonen (door middel van contracten) dat deze parkeerplaatsen tenminste voor onbepaalde tijd onbeperkt, zonder wederopzegging, voor zijn functie beschikbaar zijn. Indien deze contracten onverhoopt wordt beëindigd, dan ontstaat een nieuwe situatie waardoor niet langer aan de parkeernormen is voldaan; in geval parkeerplaatsen worden gerealiseerd op grond die in eigendom is van een ander, zal de gemeente met de initiatiefnemer een aanvullende afspraak maken inhoudende dat gemeente en initiatiefnemer met elkaar in gesprek gaan over de als dan ontstane situatie en over een oplossing. Een oplossing kan bestaan uit het elders alsnog realiseren van de verloren gegane parkeerplaatsen of uit het alsnog doen van een bijdrage aan het parkeerfonds. Om dit te borgen is het noodzakelijk dat de gemeente de contracten meeondertekent en dient in het contract te worden vermeld dat bij beëindiging van het contract, mededeling van de beëindiging aan de gemeente vereist is.

c) *bestaande parkeerplaatsen openbare ruimte*

Het kan ook voorkomen dat de gemeente reeds beschikt over parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling die – vanwege de lage parkeerdruk – de parkeerbehoefte van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling kunnen opvangen, zonder dat dit leidt tot een onaantoonbare parkeerdruk in de omgeving van die parkeerplaatsen. In dat geval kunnen ook die parkeerplaatsen worden ingezet om de parkeerbehoefte van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling op te vangen, als daarom door de initiatiefnemer wordt verzocht. De initiatiefnemer zal hieraan financieel moeten bijdragen. Dit wordt geregeld in een (anterieure) overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de gemeente. (Zie hierover hoofdstuk 7).

d) *toekomstige parkeerplaatsen openbare ruimte*

De gemeente heeft binnen een acceptabele loopafstand concrete voornemens om (extra) parkeerplaatsen te realiseren. De initiatiefnemer zal hieraan financieel moeten bijdragen. Dit wordt geregeld in een (anterieure) overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de gemeente. (Zie hierover hoofdstuk 7).

6.2. Aanvraag om toepassing door initiatiefnemer

Een beoordeling of gebruik gemaakt kan worden van de afwijking wordt alleen gemaakt als de initiatiefnemer hier zelf om vraagt. Een aanvraag moet schriftelijk worden gedaan. De aanvraag moet op grond van de Regeling omgevingsrecht ('Mor') en artikel 4:2 van de Awb de gegevens bevatten die voor de beslissing op de aanvraag nodig zijn. In dit kader wordt van de initiatiefnemer gevergd dat hij ter

⁷ In paragraaf 5.2. is de afwijking van de parkeernormen, bij het berekenen van de parkeerbehoefte aan de orde gesteld..

onderbouwing van zijn aanvraag, feitelijke informatie en berekeningen (van een deskundige) overlegt waaruit blijkt dat kan worden voldaan aan de voorwaarden voor afwijking.

De uiteindelijk de verantwoordelijkheid voor de toepassing van de afwijkmogelijkheid berust bij de gemeente. De gemeente onderzoekt zelf of de gegevens voldoen aan de voorwaarden op grond waarvan volgens de parkeernota van de daarin opgenomen bepalingen – zoals de eis van parkeren op eigen terrein – kan worden afgeweken.

De initiatiefnemer dient eventueel aan de gemeente te vragen om eigen onderzoek te doen, als toepassing wordt overwogen van de variant, zoals opgenomen onder d (toekomstige parkeerplaatsen).

Hoofdstuk 7 Organisatie beleid parkeernormen

7.1. Integrale afstemming

Bij het toepassen van de parkeernormen zullen de relevante afdelingen binnen de gemeente nauw moeten samenwerken. Uitgangspunt is een uniforme en effectieve toepassing van de normen zodat de gemeente richting initiatiefnemers een eenduidig en helder kader naar voren kan brengen. Het toepassen van de parkeernormen vraagt dan ook om een integrale benadering. Elke vakafdeling toetst het initiatief op het relevante gemeentelijke beleid en regelgeving. Het grote voordeel van deze manier van werken is de onderlinge afstemming en informatie –uitwisseling tussen de verschillende afdelingen op alle relevante thema's. Bovenal wordt door deze werkwijze een uniforme toetsing gewaarborgd.

7.2. Evaluatie en periodieke herziening van de normen en beleidsregels

De uitgangspunten van deze nota dienen iedere vijf jaar onderzocht te worden. Het gaat dan met name om de ontwikkelingen in het autobezit, die de hoogte van de parkeernormen voor woningen grotendeels bepalen. Zolang de parkeernormen blijven aansluiten bij de werkelijke situatie, is er geen herziening noodzakelijk.

Een landelijke herziening van de CROW-parkeerkcijfers kan aanleiding zijn de normen te actualiseren. Nieuwe inzichten bij het gebruik van de parkeernormen kunnen via een aanpassing van de Beleidsregels geregeld worden. Jaarlijks zal door het college worden gezien of de beleidsregels aangepast of aangevuld moeten worden.

Twee jaar na de vaststelling van de nota worden de wijzigingen in het beleid geëvalueerd, en dan met name op de beleidsregels en de effecten die deze regels hebben in de dagelijkse praktijk.

7.3. Financiële consequenties

De financiële consequenties voor het oplossen van de parkeereis liggen primair bij de initiatiefnemer; deze moet immers de parkeerbehoefte van de geïnitieerde ruimtelijke ontwikkeling eis op eigen terrein zien op te lossen.

Daarnaast is te stellen dat de financiële haalbaarheid van projecten afhankelijk is van meerdere aspecten, waaronder de kosten van het parkeren en allerlei andere kwalitatieve en functionele aspecten. In het verleden is gebleken dat bij een aantal projecten de discussie zich met name toespitste op de op te lossen parkeerbehoefte. Het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte zoveel mogelijk overeenkomt met de te verwachten parkeerdruk. Dit om te voorkomen dat een toekomstig parkeerprobleem veroorzaakt door een te lage parkeereis een probleem van de gemeente wordt, doordat de parkeerbehoefte wordt opgelost in de openbare ruimte.

Deze insteek zal de (financiële) haalbaarheid van projecten uiteraard verder kunnen bemoeilijken. De consequentie van het voorgestelde uitgangspunt is mogelijk dat andere beleidsdoelen minder haalbaar worden, dan wel er een extra financiële bijdrage nodig is om projecten te kunnen realiseren.

• *Financiële bijdrage*

Voor parkeerplaatsen die gebruikt worden in de openbare ruimte, brengt de gemeente daarom kosten in rekening bij de initiatiefnemer. Dit geldt als er sprake is van:

- directe realisatie van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte (paragraaf 6.1. onder a.)
- toekomstige realisatie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte (paragraaf 6.1. onder c.)
- salderen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte als bedoeld in paragraaf 5.2. voor zover er in de bestaande situatie al in de openbare ruimte werd geparkeerd⁸.

- ⁸ Het kan zijn dat in de huidige situatie de exploitant geen bijdrage betaalt. Dit geldt op grond van deze nota wel voor iedere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

De hoogte van de financiële bijdrage die de initiatiefnemer per parkeerplaats zal moeten betalen aan de gemeente is in ieder van de drie hiervoor genoemde situaties afhankelijk van de reële kosten die gemoeid zijn met het aanleggen, instandhouden en/of onderhouden van de desbetreffende (concrete) parkeervoorzieningen in de openbare ruimte, voor zover die kosten aan de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling kunnen worden toegeschreven. Hiervan zal per geval een concrete kostenberekening worden gemaakt.

De afspraken met betrekking tot de financiële bijdrage (incl. de hoogte van deze bijdrage) wordt in een (anterieure) overeenkomst met de initiatiefnemer vastgelegd.

Bijlage 1 Parkeernormen

1. Algemeen

- Uitgangspunten parkeernormen**

De hoogte van de parkeernormen is afhankelijk van een aantal uitgangspunten die door het CROW in de publicatie ASVV 2012 zijn vastgelegd. Het gaat hierbij om de stedelijkheidsgraad, gebiedskenmerken en dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Daarnaast is het belangrijk om rekening te houden met de loopafstanden die de verschillende doelgroepen acceptabel vinden. Deze uitgangspunten zijn elders in deze nota al aan de orde gekomen.

- Norm per functie**

In het onderstaande overzicht zijn de normen per functie opgenomen. Het gaat hierbij niet om een volledige opsomming van alle mogelijke functies. Voor het totaal van functies wordt verwezen naar de ASVV 2012. Hierbij wordt dan gekozen voor de maximale norm, voor een niet-stedelijke omgeving en rest binnen de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom. Een verdere omschrijving van de functies is te vinden in CROW-publicatie 272 (verkeersgeneratie voorzieningen).

- Overig**

Het is mogelijk dat bepaalde functies hierboven niet genoemd worden en/of niet inpasbaar zijn binnen bovengenoemde functies. In dat geval zal (juridisch houdbaar) maatwerk geleverd moeten worden. Op het moment dat er na de vaststelling van de nota wel een CROW-kencijfer voor de ontbrekende functie beschikbaar is gekomen, dan wordt het maximum van dit kencijfer gehanteerd.

2. Winkels en boodschappen

parkeren per	per	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
bouwmarkt	100 m ² bvo	2,6	2,7	87%	
tuincentrum	100 m ² bvo	2,9	3,1	89%	incl. buitenruimte
groencentrum	100 m ² bvo	2,9	3,1	89%	incl. buitenruimte
bruin- en witgoedzaken	100 m ² bvo	8,9	10	92%	
woonwarenhuis (zeer groot)	100 m ² bvo	5,9	5,9	95%	kengetallen gebaseerd op vestiging van ca. 25.000 m ² bvo
kringloopwinkel	100 m ² bvo	2,2	2,5	89%	
woonwarenhuis/ woonwinkel	100 m ² bvo	2,2	2,2	91%	
meubelboulevard/ woonboulevard	100 m ² bvo	2,7	n.v.t.	93%	
buurtsupermarkt	100 m ² bvo	5,3	n.v.t.	89%	
discountsupermarkt	100 m ² bvo	8,8	n.v.t.	96%	
fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100 m ² bvo	7,5	n.v.t.	93%	
fullservice supermarkten (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m ² bvo	6,8	n.v.t.	93%	

parkeren per	per	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
grote supermarkt	100 m ² bvo	9,8	n.v.t.	84%	
groothandel in levensmiddelen	100 m ² bvo	8,4	n.v.t.	80%	
buurt- en dorpscentrum	100 m ² bvo	5,1	n.v.t.	72%	
wijkcentrum (klein)	100 m ² bvo	6,0	n.v.t.	76%	
wijkcentrum (gemiddeld)	100 m ² bvo	6,6	n.v.t.	79%	
wijkcentrum (groot)	100 m ² bvo	7,2	n.v.t.	81%	
detailhandel (geen supermarkt)	100 m ² Bvo	3,5	3,5	85%	Eigen norm
weekmarkt (wijkcentra gemiddeld en klein en buurt en dorpscentra)	m ¹ kraam	0,27 ⁹	n.v.t.	85%	

3. Sport, cultuur en ontspanning

parkeren per	per	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
fitnessstudio/sportschool	100 m ² bvo	5,3	7	87%	
fitnesscentrum	100 m ² bvo	6,8	7,9	90%	
sporthal	100 m ² bvo	3,1	3,7	96%	Let op bij grotere aantallen bezoekers
sportzaal	100 m ² bvo	3,1	3,8	94%	Let op bij grotere aantallen bezoekers
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	100 m ² bvo	7,2	7,6	97%	
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	100 m ² bvo	8,1	8,6	98%	
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	100 m ² bvo	7,4	7,9	98%	
tennisal	100 m ² bvo	0,6	0,6	87%	
squashhal	100 m ² bvo	2,8	3,3	84%	
sauna, hammam	100 m ² bvo	7,2	7,8	99%	
bibliotheek	100 m ² bvo	1,4	1,6	97%	
volkstuin	10 tuinen	1,5	1,6	100%	
manege (paardenhouderij)	box	n.v.t.	0,5 ¹⁰	90%	

⁹ Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. 1 m¹ kraam = 6 m² bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder)

¹⁰ Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

parkeren per	per	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
sportveld	ha. netto terrein	27 ¹¹	n.v.t.	95%	

4. Horeca en (verblijfs)recreatie

parkeren per	per	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
bungalowpark (huisjescomplex)	bungalow	1,8	2,2	91%	
camping (kampeerterrein)	stand-plaats	n.v.t.	1,3	90%	exclusief 10% voor gasten van bezoekers
Pensionbedrijf/logeerinrichting ¹²	slaapplaats	1,0	1,0	n.b.	Eigen norm
1* hotel	10 kamers	2,6	4,6	77%	
2* hotel	10 kamers	4,5	6,5	80%	
3* hotel	10 kamers	5,7	7,3	77%	
4* hotel	10 kamers	8	9,5	73%	
5* hotel	10 kamers	11,8	13,8	65%	
café/bar/cafetaria	100 m ² bvo	8 ¹³	n.v.t.	90%	
restaurant	100 m ² bvo	16 ¹⁴	n.v.t.	80%	

5. Gezondheid en (sociale) voorzieningen

parkeren per	per	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
huisartsenpraktijk (-centrum)	behandelkamer	3,5	3,5	57%	
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	behandelkamer	2,2	2,2	57%	
consultatiebureau	behandelkamer	2,4	2,4	50%	
gezondheidscentrum	behandelkamer	2,7	2,7	55%	
consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer	2,1	2,3	38%	

¹¹ Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. Parkeernormen zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.

¹² Een logeerinrichting is een inrichting, die bestemd is om daarin tegen betaling tijdelijk nachtverblijf, al dan niet met dagverblijf, te verschaffen aan personen, niet behorende tot het gezin, waarvan de houder, noch tot dat, waarvan de beheerder van die inrichting deel uitmaakt (niet zijnde een hotel)

Een pensionbedrijf is een woning of gebouw, al of niet bewoond door een gezin, waarin door het gezinshoofd aan drie of meer personen - niet behorende tot het gezin - tegen betaling kost en inwoning wordt verstrekt (niet zijnde een hotel).

¹³ Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

¹⁴ Idem

parkeren per	per	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
tandartsenpraktijk (-centrum)	behandelkamer	2,8	2,9	47%	
apotheek	apotheek	3,6	n.v.t.	45%	
medische fitness	100 m ² bvo	4,0 ¹⁵	6,9	90%	Eigen norm, overtuigend bewijs nodig dat sprake is van medische fitness i.p.v. reguliere fitness
begraafplaats	(deels) gelijktijdige plechtigheid	36,6	36,6	97%	
religiegebouw	zitplaats	0,2 ¹⁶	n.v.t.		
verpleeg- en verzorgingstehuis	wooneenheid	0,7	n.v.t.	60%	Ook voor voorziening verstandelijk gehandicapten
rouwkamer	kamer	6	6		Eigen norm, feitelijke informatie en berekeningen van initiatiefnemer nodig, waaruit blijkt dat kan worden voldaan aan voldoende parkeergelegenheid

6. Onderwijs

parkeren per	per	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
kinderdagverblijf (crèche)	100 m ² bvo	1,5	1,6	0%	exclusief kiss and ride, berekening hiervoor conform CROW, zie onder 9
basisschool	leslokaal	1	1		exclusief kiss and ride, berekening hiervoor conform CROW, zie onder 9
middelbare school	100 leerlingen	5,9	5,9	11%	bezoekers zijn leerlingen

¹⁵ Gemiddelde tussen minimale en maximale norm fitness binnen de bebouwde kom i.v.m. lagere parkeerbehoefte t.o. reguliere fitness

¹⁶ Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

7. Wonen

parkeren per	per	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
koop, vrijstaand	woning	2,7	2,8	0,3 pp per woning	
koop, twee-onder-een-kap	woning	2,6	2,6	0,3 pp per woning	
koop, tussen/hoek	woning	2,4	2,4	0,3 pp per woning	
huur/koop, etage, eenpersoonshuishouden (max. ca. 50 m ²)	woning	1,5	1,5	0,3 pp per woning	eigen differentiatie CROW-kencijfer
koop, etage, goedkoop	woning	2	2	0,3 pp per woning	
koop, etage, midden	woning	2,3	2,3	0,3 pp per woning	
koop, etage, duur	woning	2,5	2,5	0,3 pp per woning	
huur, etage, midden/goedkoop	woning	1,8	1,8	0,3 pp per woning	
huur, etage, duur	woning	2,3	2,3	0,3 pp per woning	
huurhuis, sociale huur	woning	2	2	0,3 pp per woning	
huurhuis, vrije sector	woning	2,4	2,4	0,3 pp per woning	
kamerverhuur	kamer	0,8	0	0,2 pp per woning	
kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	kamer	0,3	0	0,2 pp per woning	
aanleunwoning en serviceflat	woning	1,4	1,4	0,3 pp per woning	

8. Werken

parkeren per	per	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	2,8	2,8	5%	
commerciële dienst-verlening (kantoor met baliefunctie)	100 m ² bvo	3,8	3,8	20%	
arbeidsintensief/bezoekers extensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	100 m ² bvo	2,6	2,6	5%	exclusief vrachtwagenparkeren
arbeidsextensief/bezoekers extensief (loods, opslag, transportbedrijf)	100 m ² bvo	1,3	1,3	5%	exclusief vrachtwagenparkeren

parkeren per	per	binnen de bebouwde kom	buiten de bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	2,2 ¹⁷	2,2		
Loods/schuur t.b.v. machines agrarisch bedrijf	100 m ²	0	0		Mits aantoonbaar voor eigen agrarisch bedrijfsvoering
arbeidsintensief/bezoekers extensief (industrie, laboratorium, werkplaats), arbeidsextensief/bezoekers extensief (loods, opslag, transportbedrijf), groter of gelijk aan 5.000 m ² .	maatwerk	maatwerk	maatwerk		Op basis van

9. Berekening Kiss and Ride (scholen, dagverblijven, crèches e.d.)

De parkeerbehoefte voor Kiss and Ride wordt als volgt berekend:

- Groep 1 t/m 3: Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75 +
 - Groep 4 t/m 8: Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85 +
 - Kinderdagverblijf: Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75
- = totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen.

(In deze formule is een reductiefactor m.b.t. de parkeerdur 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, kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in de periode van 60 minuten = 0,25).

Daarnaast is een reductiefactor ingebouwd m.b.t. het aantal kinderen in één auto: groep 1 t/m 3 30 – 60%, groepen 4 t/m 8 0,85 en kinderdagverblijf 0,75).

Het percentage leerlingen dat met auto wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%, dit is onder meer afhankelijk van stedelijkheidsgraad, stedelijke zone, (streek)functie van de school en de gemiddelde afstand naar school. Dit zal in overleg met de school bepaald worden, waarbij de school gevraagd zal worden om e.e.a. overtuigend aan te tonen.

Gemiddeld ligt het percentage op:

- groepen 1 t/m 3: 30 – 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 – 40%
- kinderdagverblijf: 50 – 80%

Bij gescheiden aanvang -en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

¹⁷ Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven