

NOTA PARKEERNORMEN HAAKSBERGEN

2024 en verder

Versie: 2.0

Status: Definitief

Datum: 13 november 2024

1. Inleiding

Wonen en werken zijn onlosmakelijk met verkeer verbonden. Het is in ieders belang dat bouwplannen, gebruikswijzigingen en bestemmingsplannen voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor bewoners, bezoekers en werknemers.

Parkeernormen zijn nodig als toetsingskader voor het benodigd aantal parkeerplaatsen bij een nieuwe ruimtelijk ontwikkeling. Of het nu nieuwbouw betreft of een functiewijziging, veel ruimtelijke ontwikkelingen hebben gevolgen voor de parkeerdruk in de omgeving.

In deze nota is weergegeven hoe de gemeente Haaksbergen omgaat met de bepaling van het aantal parkeerplaatsen middels de parkeernormering. De parkeernormen gelden voor alle vergunningsplichtige nieuwbouw en verbouw met functieverandering. In bestaande situaties wordt geacht aan de parkeernormen te voldoen.

De laatste jaren is door de gemeente sterk gefocust op inbreidingsplannen. Vaak is hier de ruimte beperkt en zijn de wensen groot om zo veel mogelijk woningen of bedrijven te realiseren.

Voor de ontwikkelaar is het bijna altijd financieel onaantrekkelijk om parkeerplaatsen te realiseren. Voor alle overige betrokkenen en het gemeentebestuur is echter van belang dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Als een plan niet of niet voldoende voorziet in parkeerplaatsen voor de eigen behoefte, wordt dit afgewenteld op bestaand openbaar terrein en kunnen tekorten of overlast ontstaan. Is een plan eenmaal gerealiseerd, dan ontbreekt het vaak aan mogelijkheden om het parkeren uit te bereiden en wordt het bij de gemeente gelegd om dit op te lossen.

Bij het toepassen van deze beleidsregels is het van belang dat deze integraal ingezet kunnen worden bij beoordeling van initiatieven. Er ontstaat dan geen onduidelijkheid over welke regels te hanteren, bovendien is de beoordeling per project uniform.

Deze regels hebben alleen betrekking op de parkeernormering voor het parkeren van auto's en kleine bestelwagens. Bij het beoordelen van initiatieven moet voor vrachtwagens maatwerk geleverd worden en moeten fietsenstallingen niet over het hoofd gezien worden.

1.1. Doelstelling

Het doel van 'Nota Parkeernormen 2024 Haaksbergen' is het creëren van een éénduidig parkeerbeleid voor de gemeente Haaksbergen, dat kan worden toegepast bij nieuwe ontwikkelingen en wijzigingen van de huidige situatie. De nota biedt een leidraad hoe om te gaan met het aspect 'parkeren' bij ruimtelijke ontwikkelingen en het verlenen van een omgevingsvergunning in de gemeente. De nota beschrijft ook hoe de methodiek voor parkeernormen moet worden toegepast.

1.2. Leeswijzer

De nota parkeernormen start met het relevante juridisch kader (hoofdstuk 2). Vervolgens zijn in hoofdstuk 3 de uitgangspunten van het parkeerbeleid beschreven. In hoofdstuk 4 wordt, aan de hand van het recent uitgevoerde parkeeronderzoek, ingegaan op de huidige parkeersituatie in de gemeente Haaksbergen. In hoofdstuk 5 is de berekeningsmethodiek voor de parkeerbehoefte toegelicht. De nota eindigt met een beschrijving van de eventuele mogelijkheden om af te wijken van het realiseren van parkeren op eigen terrein in hoofdstuk 6.

2. Juridisch kader

Sinds de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 moeten parkeernormen in het bestemmingsplan worden geregeld. De gedachte daarbij is dat alle stedenbouwkundige regelgeving in het bestemmingsplan terug te vinden moet zijn. Deze gedachte wordt in de nieuwe Omgevingswet (inwerkingtreding 1 januari 2024) nog verder doorgetrokken, de bedoeling is dat alle ruimtelijke aspecten een plek hebben in een omgevingsplan. Overigens is in de Reparatiewet BZK 2014 bepaald dat een bestemmingsplan regels kan bevatten waarvan de uitleg afhankelijk wordt gesteld van een afzonderlijk beleidsdocument, desgewenst kan dus worden volstaan met een verwijzing naar een afzonderlijk parkeerbeleid.

In de gemeente Haaksbergen, zijn parkeernormen niet of minimaal meegenomen in huidige bestemmingsplannen. In enkele documenten wordt er verwezen naar het CROW of verouderde beleidsplannen. Wanneer het bestemmingsplan wel uitgangspunten voor parkeren bevat, is dit vaak onduidelijk, onvolledig of door de tijd achterhaald.

Als hedendaagse normen op bestaande situaties zouden worden toegepast leidt dit tot onwerkbaar situaties. Daarom zijn de parkeernormen uit deze nota alleen van toepassing op nieuwe ontwikkelingen. Wanneer in een bestaande wijk sprake is van een nieuwe ontwikkeling worden de normen uit deze nota als uitgangspunt genomen in de planfase. Als de nieuwe ontwikkeling daadwerkelijk gerealiseerd kan worden, worden de betreffende normen vastgelegd in een nieuw bestemmingsplan voor het specifieke gebied van de ontwikkeling. Hiermee zijn de parkeernormen juridisch vastgelegd en dus ook handhaafbaar.

Het beleidsterrein parkeren valt, sinds het moment van inwerkingtreding (1 januari 2024), onder de **Omgevingswet**. Daarin staat dat parkeren bij dient te dragen aan een “goede fysieke leefomgeving”. Dat kan zowel betekenen dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn, maar ook dat de (geparkeerde) auto's op bepaalde plekken, omwille van deze goede fysieke leefomgeving, teruggedrongen kunnen worden. Deze, deels meer integrale, keuzes worden weergegeven in de **Omgevingsvisie** en nader uitgewerkt in een **Omgevingsplan**. De nadere uitwerking voor het beleidsdomein parkeren, is uitgewerkt in deze parkeernormennota.

Voor Haaksbergen is er echter nog geen Omgevingsvisie of -plan gereed en/of vastgesteld. Om er toch voor te zorgen dat de uitgangspunten en kengetallen die in de nota staan een randvoorwaarde gaan vormen waar ontwikkelaars en/of projecten aan dienen te voldoen, worden dit tijdelijk geregeld in het bestemmingsplan “Parapluplan parkeren Haaksbergen”. Zodra het paraplubestemmingsplan wordt vastgesteld, maakt deze deel uit van het omgevingsplan dat dan geldt.

3. Uitgangspunten

Bij het faciliteren van de parkeerbehoefte van voorzieningen hanteert de gemeente Haaksbergen de volgende zes uitgangspunten:

1. De initiatiefnemer is verantwoordelijk de parkeerbehoefte in te vullen

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het oplossen van de parkeerbehoefte bij een ruimtelijk initiatief. Een (eigen) parkeervoorziening heeft voor een ruimtelijke ontwikkeling een toegevoegde waarde. Eventuele onderzoeks- en realisatiekosten zijn voor rekening van de initiatiefnemer. In alle gevallen moet de initiatiefnemer voldoen aan de parkeernormen, zoals opgesteld in deze nota. Is dit niet mogelijk, dan moeten de bouwambities worden bijgesteld.

2. Parkeren vindt primair op eigen terrein plaats

De parkeerbehoefte van een (nieuwe) functie moet primair binnen het plangebied opgevangen worden en mag geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte leggen. Veelal betreft dit één perceel, maar bijvoorbeeld bij nieuwbouwwijken gaat het om het gehele plangebied. De parkeerbehoefte mag dus ook opgevangen worden in de openbare ruimte van een dergelijk plangebied. De omgeving van het plangebied mag hierbij geen negatieve effecten ondervinden. Het is in beginsel dan ook niet toegestaan om op eigen terrein minder parkeerplaatsen te realiseren dan benodigd. Hierbij zijn wel afwijkingsmogelijkheden mogelijk (zie hoofdstuk 6).

3. Parkeerplaatsen voor bezoekers zijn openbaar toegankelijk

Een deel van het getal dat de parkeernorm aangeeft is bestemd voor bezoekers. Dit deel is aangegeven in een eenheid of een percentage van het totaal. Bij voorzieningen met een privaat parkeerterrein is het voor bezoekers niet altijd mogelijk om het parkeerterrein zonder barrière te bereiken. Parkeerplaatsen voor bezoekers moeten vanaf de openbare weg ongehinderd bereikbaar zijn (zonder barrière van bijvoorbeeld slagboom of hekwerk met pasje). Wanneer een parkeerterrein op privaat terrein gedurende de openingstijden van de betreffende functie ongehinderd bereikbaar is voldoet deze wel aan dit uitgangspunt (bijvoorbeeld slagboom met intercom).

4. Bij een ruimtelijk initiatief is geen sprake van benadeling door bestaande tekorten

Bij het vaststellen van de parkeereis van een ruimtelijk initiatief is het uitgangspunt dat de huidige parkeersituatie een gegeven is. Bestaande parkeertekorten hoeven dan ook niet opgelost te worden binnen de parkeereis van een nieuw ruimtelijk initiatief. De parkeereis betreft enkel de nieuwe en/of toegevoegde functie. Bestaande parkeerplaatsen die opgeheven worden, zowel in de vorm van vakken als op de rijbaan zelf, moeten wel gecompenseerd worden.

5. Parkeerbehoefte laatste gebruik in openbare ruimte

Om de toename van de parkeerbehoefte in de openbare ruimte te bepalen is het van belang om de bestaande parkeerbehoefte inzichtelijk te hebben (indien van toepassing). Wanneer het 'bestaande gebruik' meer dan vijf jaar geleden voor indiening van de aanvraag is beëindigd (en in de afgelopen vijf jaar dus geen parkeerbehoefte met zich mee bracht), wordt de bestaande parkeerbehoefte op nul gesteld. Wanneer het 'bestaande gebruik' korter dan vijf jaar geleden is beëindigd, geldt de parkeerbehoefte die hoort bij de laatst actieve gebruikersfunctie. Bestaande parkeercapaciteit die opgeheven wordt dient gecompenseerd te worden.

6. De (invalide)parkeerplaatsen en parkeerwegen voldoen aan de normen

Om parkeerplaatsen optimaal te benutten is het van belang dat de maatvoering van parkeerplaatsen en parkeerwegen voldoet aan de gangbare afmetingen. Uitgangspunt is dat personenauto's de parkeerplaats comfortabel kunnen bereiken en dat er voldoende ruimte is voor in-/uitstappen. Als norm voor parkeerplaatsen-/wegen in de openbare ruimte wordt

verwezen naar de laatste uitgave van de ASVV. Voor parkeerterreinen en parkeergarages wordt verwezen naar de actuele NEN-norm 2443. Voor richtlijnen ten aanzien van maatvoering en aantal gehandicaptenparkeerplaatsen wordt ook verwezen naar de meest recente uitgave van het ASVV.

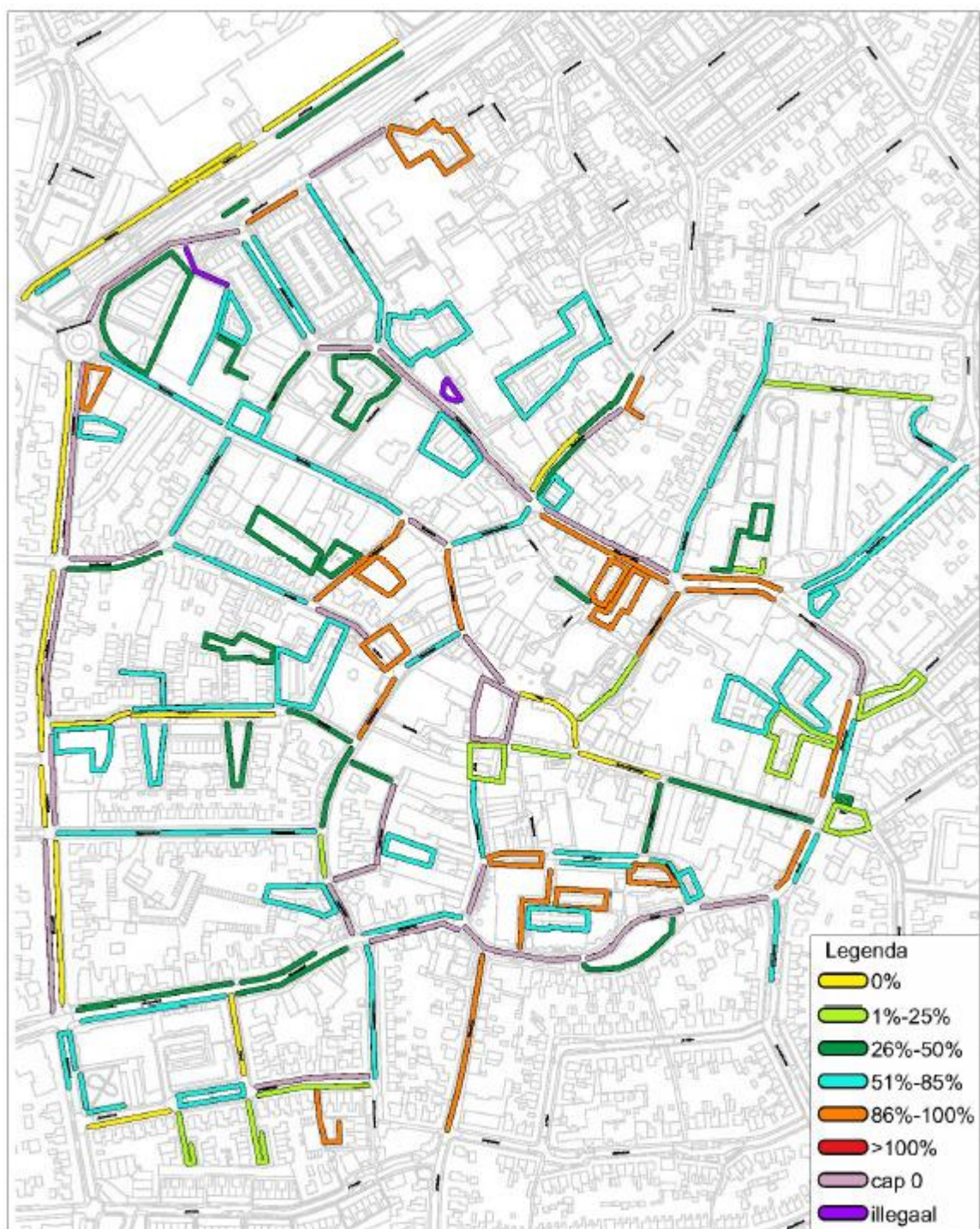
4. Huidige situatie

Om een beeld te krijgen van het vraag en aanbod van parkeervoorzieningen door de jaren heen, laat de gemeente Haaksbergen periodiek een parkeeronderzoek rondom het centrum uitvoeren. Het meest recente onderzoek stamt uit 2022. Dit parkeeronderzoek biedt inzicht in de feitelijke parkeersituatie in het centrum en het omliggende gebied.

Het parkeeronderzoek resulteerde in de volgende bevindingen:

- op het drukste moment is 56% van de parkeerplaatsen (in het onderzoeksgebied) bezet. Dit drukste moment is op woensdag om 11:00 uur (Marktdag; zie Figuur 1);
- de maximale bezetting in het centrum is 61% en in het randgebied 52%;
- in het gebied waar een parkeerduurbeperking van 1,5 uur geldt (de blauwe zone), is de maximale bezetting 52%.
- binnen het onderzoeksgebied zijn wel verschillen te zien. Zo zijn er plekken waar de bezetting (structureel) hoger is. Meest concreet gaat het om:
 - in het centrumgebied ligt de bezettingsgraad ten opzichte van het totale onderzoeksgebied 5%-punt hoger;
 - gebieden in de blauwe zone met hoge omloopsnelheid (zoals: Spoorstraat, Jhr. Von Heijdenstraat, Blankenburg(-erstraat));
 - gebieden net buiten de blauwe zone (zoals: terrein achter Dr. Prinsstraat/nabij busstation, Hibbertsstraat (terrein achterzijde Molenstraat), De Bouwmeester, Lansinkstraat nabij Spoorstraat, Blankenburgerstraat nabij gemeentehuis, De Kloksteeg);
 - verschillende woonstraten in het randgebied (Ambachtstraat, Mr. Eenhuisstraat, Wolkammerstraat, Molenstraat ten zuiden van Zeedijk).
- ook zijn er plekken waar doorgaans veel ruimte over is, zoals:
 - Rand blauwe zone (parkeerterreinen Weverij, De Kappen en Jumbo);
 - Wegen zonder woonfunctie of met grotendeels parkeren op eigen oprit (Parallelweg, Lansinkstraat, Nieuwe Bleek).

Het parkeeronderzoek biedt input voor de parkeernormennota. Op locaties waar de parkeerdruk hoog is, moeten de parkeernormen strikt worden gehanteerd. Dit om te voorkomen dat de parkeerdruk op deze locatie nog hoger wordt door ontwikkelingen. Wanneer er doorgaans veel ruimte beschikbaar is op een parkeerlocatie, is het mogelijk voor de ontwikkelaar om via een goede onderbouwing aanspraak te maken op het gebruik van deze parkeerplaatsen. Hier moet er wel worden voldaan aan de uitgangspunten, zoals beschreven in paragraaf 6.1.



Figuur 1 Parkeerdruk drukste moment: woensdag 11:00 uur (Bron: parkeeronderzoek Juni 2023)

5. Methodiek

De parkeernormen voor de gemeente Haaksbergen in deze nota zijn een afgeleide van de parkeerkencijfers zoals opgenomen in CROW publicatie 744 (Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering; 2024). In de publicatie is op basis van een stedelijkheidsgraad en -zone voor de meest gangbare functies een parkeerkencijfer met bandbreedte opgenomen. De parkeernormen voor veel voorkomende gebruiksfuncties zijn opgenomen in de bijlage I. Voor de overige gebruiksfuncties wordt verwezen naar de richtlijnen van de jongste uitgave van de CROW (uitgave 744, jun. 2024). Hierbij moeten onderstaande richtlijnen in acht worden genomen. De parkeernormen zoals opgenomen in deze nota, gelden voor de gehele gemeente Haaksbergen.

5.1. Berekening parkeerbehoefte

Om het aantal benodigde te realiseren parkeerplaatsen op een ontwikkellocatie te bepalen moet de parkeerbehoefte worden bepaald. Indien deze, binnen de bebouwde kom, niet meer dan 2,0 parkeerplaatsen bedraagt, vervalt de verplichting om deze parkeerplaats(en) te realiseren. De parkeerbehoefte van een bouwplan en/of gebruikswijziging wordt bepaald door de parkeernormering te vermenigvuldigen met het bruto vloeroppervlak of een aantal (ruimtes, lokalen). Het berekende aantal is het benodigde aantal parkeerplaatsen waaraan het plan op eigen terrein moet voldoen. De berekening van de parkeerbehoefte resulteert altijd in het minimaal aantal benodigde parkeerplaatsen. Het realiseren van meer parkeerplaatsen (om bijvoorbeeld te anticiperen op toekomstige ontwikkelingen) is altijd toegestaan.

Bij verbouw of wijziging aan een bestaand bouwwerk, mag de parkeerbehoefte van de bestaande situatie in mindering worden gebracht. Zo wordt voorkomen dat een nieuwbouwplan bezwaard wordt met tekortkomingen uit het verleden. Uitzondering is echter als een bouwplan al langdurig leegstaat (langer dan 5 jaar) dan is de huidige parkeerbehoefte nul. De exacte rekensystematiek voor de parkeerbehoefte is beschreven in bijlage IV.

Wanneer er meerdere functies in dezelfde ontwikkeling worden gerealiseerd, is het mogelijk om uit te gaan van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Bij een ontwikkeling waar bijvoorbeeld zowel woningen als werkplekken worden gerealiseerd, kunnen parkeerplaatsen die 's avonds gebruikt worden door bewoners, overdag (deels) gebruikt worden door werknemers. Het uitgaan van dubbelgebruik is onder de voorwaarde dat gebruikers van alle functies gebruik kunnen maken van deze parkeerplekken. De mogelijkheden voor dubbelgebruik kunnen worden bepaald door middel van aanwezigheidspercentages, welke zijn opgesteld in bijlage IV.

5.2. Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad in de gemeente Haaksbergen verschilt per buurt van niet stedelijk tot en met sterk stedelijk. Het gebied ten noorden van het centrum van Haaksbergen is toe te rekenen aan die laatste categorie. De overige buurten in de kern Haaksbergen zijn geclassificeerd als matig of weinig stedelijk. Het buitengebied en de overige kernen vallen allemaal in de categorie niet stedelijk.

In deze Nota Parkeernormen 2024 is voor de gehele gemeente Haaksbergen uitgegaan van één stedelijkheidsgraad, namelijk 'matig stedelijk'. Een toelichting van deze keuze kan worden gevonden in bijlage II.

5.3. Stedelijkheidszones

De locatie van een woning of functie heeft invloed op de parkeerbehoefte en daarom wordt er in de Nota Parkeernormen 2024 een onderscheid gemaakt in zones, met elk hun eigen parkeernormen. Voor de bebouwde kom is er een verschil gemaakt tussen de

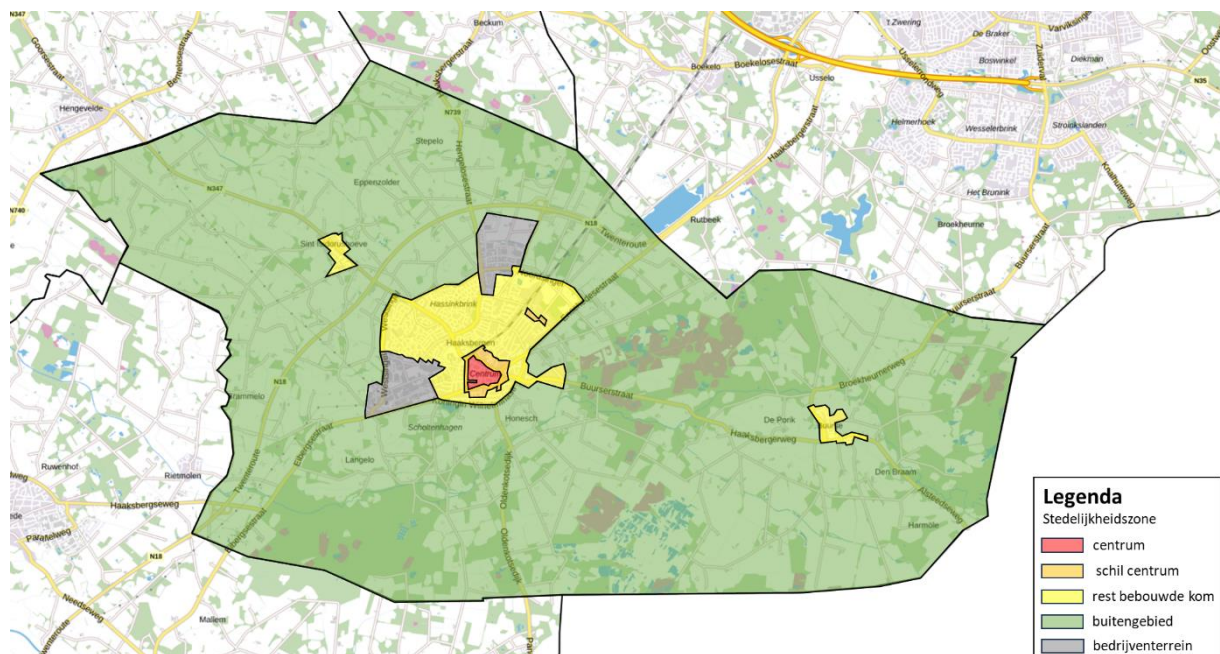
stedelijkheidszones “centrum”, “schil centrum” en “rest bebouwde kom”. Alles buiten de bebouwde kom valt onder de stedelijkheidszone “buitengebied”.

In Haaksbergen wordt het gebied binnen de centrumring met o.a. de parkeerschijfzone beschouwd als “centrum”. De centrumring is het gebied gelegen tussen de Mr. Eenhuisstraat, Blankenburgerstraat, Sterrebosstraat, Zeedijk, Eibergsestraat, Lansinkstraat en Stationsstraat. Uitgezonderd de Wolkammerstraat.

Schil centrum is het gebied gelegen net ten noorden, zuiden en oosten van de centrumring en de Wolkammerstraat zelf. Het gaat hierbij vooral om de straten waarin nog (deels) een winkel- of dienstenfunctie aanwezig is. Ook het winkelgebied Veldmaat kan tot schil centrum gerekend worden.

Alle overige straten in de kernen van de gemeente Haaksbergen vallen onder “rest bebouwde kom”. Alles buiten de kernen valt onder “buitengebied”.

In Figuur 2 staat een kaart van de stedelijkheidszones. Meer gedetailleerde stedelijkheidszones per kern zijn opgenomen in bijlage II.



Figuur 2 Gebiedsindeling naar stedelijkheidszone van de gemeente Haaksbergen

5.4. Bandbreedte

De parkeerkencijfers van het CROW kennen een bandbreedte met een minimum en maximum kencijfer. Het toe te passen kencijfer is vooral afhankelijk van het autobezit/-gebruik en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. Op basis van de meest actuele cijfers van het CBS (2021) blijkt dat het gemiddeld aantal personenauto's per huishouden in Haaksbergen op 1,3 ligt. Het huidige autobezit ligt iets boven het landelijk en provinciaal gemiddelde. De kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen (fiets/OV/lopen) in de gemeente zijn redelijk tot matig. Gemeente Haaksbergen heeft geen treinstation en de enige OV-optie is de bus. De fietsinfrastructuur in de kernen is goed, maar de afstand naar de kernen buiten de gemeente en treinstations is relatief ver (minimaal 10 tot 15 kilometer). De fiets is daarom in veel gevallen een onvoldoende (concurrerend) alternatief voor de auto. Zowel het gemiddelde autobezit als de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen wijzen op een kencijfer hoger dan het gemiddelde. Desondanks is ervoor gekozen om van het gemiddeld kencijfer uit te gaan. Op basis van huidige inzichten en recente ervaringen is er namelijk geen aanleiding om daarvan af te wijken.

5.5. Afronding

Het rekenen met parkeernormen levert in de meeste gevallen geen rond getal op. Om de keuze voor het aantal parkeerplaatsen op basis van getallen achter de komma uniform te houden, is er een afrondingsrichtlijn opgesteld. Afronding van alle cijfers die in deze nota zijn benoemd met betrekking parkeren vindt tijdens het proces plaats op één cijfer achter de komma. Afronding op gehele parkeerplaatsen vindt plaats in de laatste berekeningsfase (vaststellen definitieve parkeereis). Cijfers worden afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal.

5.6. Afmetingen parkeerplaatsen; wegbreedtes

Parkeerplaatsen kunnen in lengterichting van de weg liggen of dwars daarop. De maatvoering die in de richtlijnen van CROW te vinden is, zoals het Handboek ASVV of het Handboek Wegontwerp, wordt gehanteerd.

Voor parkeerterreinen en andere detaillering van parkeergelegenheden: zie richtlijnen CROW voor de juiste maatvoering. Bij grotere parkeergelegenheden geldt het uitgangspunten dat 1 op de 50 parkeerplaatsen wordt gereserveerd voor gehandicapten. Bij sommige functies ligt het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen hoger.

Als algemene uitgangspunten tussen wegbreedte en parkeerwijze geldt:

- Op wegen met een breedte van $\leq 5,00$ m dienen de parkeervoorzieningen buiten de rijbaan te liggen.
- Op wegen met een breedte tussen 5,00 m en 5,50 m mag op de rijbaan geparkeerd worden. Algemene vuistregel is dat ongeveer 1/3 van de auto's dan op de rijbaan kan staan en 2/3 op parkeergelegenheid buiten de rijbaan.
- Op wegen met een breedte van $\geq 6,00$ m kan in het algemeen altijd op de rijbaan geparkeerd worden.

Bij het inschatten/tellen van de beschikbare parkeerplaatsen op een rijbaan in de openbare ruimte worden deze uitgangspunten gebruikt om de parkeercapaciteit van een rijbaan in te schatten.

5.7. Resumé

- De parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeercijfers van de CROW-publicatie 744;
- De parkeernormen gelden voor de gehele gemeente Haaksbergen;
- Er is één stedelijkheidsgraad (matig stedelijk) voor de gemeente Haaksbergen;
- Er wordt onderscheid gemaakt in vier zones; “centrum”, “schil centrum”, “rest bebouwde kom” en “buitengebied”;
- Het gemiddelde van het minimale en maximale kencijfer uit het CROW wordt gehanteerd als parkeernorm;
- Na berekening worden te realiseren aantal parkeerplaatsen afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal.

6. Afwijken van parkeren op eigen terrein

Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein. Als hieraan voldaan wordt, wordt een positief parkeeradvies afgegeven. Kan niet aan deze voorwaarde voldaan worden, dan is het voor de aanvrager mogelijk om, via een gemotiveerd advies het college van de gemeente Haaksbergen, te vragen om af te wijken van het parkeren op eigen terrein. Het uitgangspunt blijft parkeren op eigen terrein op te lossen en het college van de gemeente Haaksbergen kan zonder opgave van reden dit verzoek afwijzen. De aanvrager dient te voldoen aan de parkeernormering of zijn bouwambities bij te stellen zodat het plan wel voldoet. In enkele gevallen mag er niet afgeweken van parkeren op eigen terrein. Dit gaat om de volgende categorieën:

- Bedrijventerreinen: bedrijven op bedrijventerreinen moeten altijd op eigen terrein voorzien in de gehele eigen parkeerbehoefte.
- Buitengebied: bedrijven en particulieren buiten de bebouwde kom moeten altijd op eigen terrein voorzien in de gehele parkeerbehoefte.

Wanneer de betreffende parkeereis buiten eigen terrein gefaciliteerd wordt, moet er rekening worden gehouden met acceptabele loopafstanden. Per hoofdfunctie zijn er acceptabele loopafstanden opgesteld, waaraan de ontwikkelaar zich moet houden. Voor de gemeente Haaksbergen kunnen deze loopafstanden gevonden worden in bijlage III.

6.1. Afwijkingsopties

Parkeerplaatsen moeten in voldoende mate op het eigen terrein worden gerealiseerd. Als dit niet of niet geheel mogelijk is, bestaat er de mogelijkheid om bij het verlenen van omgevingsvergunning voor strijdig gebruik van het bestemmingsplan, de zogenoemde binnenplanse afwijkingvergunning, van dat uitgangspunt af te wijken en kunnen er eventueel aanvullende voorwaarden worden gesteld. De, in de betreffende volgorde, te onderzoeken mogelijkheden zijn hieronder weergegeven. De bijbehorende randvoorwaarden staan daaronder opgenomen.

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">A. Parkeerplaatsen worden op privéterrein aangelegd, niet zijnde de bij het bouwplan behorende en daartoe bestemde gronden, maar wel binnen een redelijke loopafstand.B. Indien binnen een redelijke afstand van het bouwplan aantoonbaar voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. De bouwer dient dit aan te tonen met een recent parkeeronderzoek (niet ouder dan 2 jaar) of aan de hand van een uitgewerkte parkeerbilans. De methode is ter bepaling van de gemeente. Er wordt geacht voldoende parkeerruimte aanwezig te zijn, indien de hoogste bezettingsgraad na de realisatie van het bouwplan onder de 85% blijft.C. Er worden extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aangelegd. Deze parkeerplaatsen dienen binnen een redelijke afstand van het bouwplan te worden aangelegd. Dit kan alleen als dit ter plaatse zowel stedenbouwkundig als verkeerstechnisch niet leidt tot een kwalitatief mindere situatie. Het oordeel hierover is ter bepaling van de gemeente. De parkeerplaatsen dienen openbaar toegankelijk te zijn en te blijven voor andere gebruikers. Kosten zijn voor initiatiefnemer.D. Indien niet aan de voorwaarden voor het parkeren wordt voldaan, kan aanvrager een maatwerkoplossing voorstellen. Zulke maatwerkoplossingen vallen buiten het bestek van deze parkeernotitie en dienen van geval tot geval te worden bezien, waarbij de gemeente het beslissende oordeel geeft. Per geval wordt beoordeeld of |
|--|

het voldoen aan dit uitgangspunt op overwegende bezwaren stuit en of er een gelijkwaardige oplossing mogelijk is om in de benodigde parkeerruimte te voorzien.

In bijlage IV is het vorenstaande opgenomen in het schema 'afwijken van parkeren op eigen terrein'.

Redelijke afstand (opties A, B en C)

Een redelijke afstand tussen een parkeergelegenheid en bouwplan is in Haaksbergen gedefinieerd op 100 m voor bewoners. Het gaat om de afstand van de meest logische en directe looproute tussen de parkeergelegenheid en het bouwplan. Voor bezoekers van winkels of bedrijven is 200 m nog acceptabel en voor grote recreatieve-/leisurefuncties is dat 500 m. Onder grote recreatieve en/of leisurefuncties worden bijvoorbeeld verstaan (a) zeer grote tuincentra, (b) zeer grote sportaccommodaties en -terreinen, (c) attractieparken en openluchtmusea, en dergelijke. Met andere woorden, functies waar grote aantallen parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, die normaliter ook niet allemaal binnen een afstand van 100-200 m te realiseren zijn.

Parkeeronderzoek (optie B)

Soms kunnen er op eigen terrein of in de openbare ruimte rond een bouwplan geen extra parkeerplaatsen aangelegd worden, maar zijn er voldoende bestaande parkeerplaatsen aanwezig. Als dit met parkeeronderzoek of een parkeerbalans kan worden onderbouwd, kan ontheffing worden verleend. De gemeente kan deze mogelijkheid bieden, maar is dat niet verplicht. De gemeente kan redenen hebben om geen bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te wenden ten behoeve van een (particulier) bouwplan, bijvoorbeeld omdat zij andere ontwikkelingen in de omgeving voorziet.

Als de gemeente deze mogelijkheid wel aanbiedt aan een aanvrager, wordt onderzocht hoe hoog de parkeerbezettingsgraad is na voltooiing van het bouwplan. Die parkeerbezettingsgraad mag hooguit 85% bedragen op het drukste moment. De loopafstand tussen het bouwplan en het onderzoeksgebied is maximaal 100 m. Parkeeronderzoek of parkeerbalans worden uitgevoerd door een verkeersadviesbureau (naar keuze van de gemeente) en op kosten van aanvrager. Recent onderzoek kan als basis dienen voor advies (maximaal 2 jaar oud). Het oordeel hierover is aan de gemeente. Binnen het gebied van een parkeerschijfzone is het gebruik van bestaande parkeerplaatsen slechts mogelijk onder voorwaarde dat er voor de bewoners sowieso voldoende parkeergelegenheden komen of blijven.

Toetsing, realisatie, kosten (optie C)

In geval van aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte dient aanvrager een inrichtingsvoorstel in, voorzien van maatvoering en op schaal getekend, waarop de parkeerplaatsen zijn aangegeven. De gemeente toetst het inrichtingsvoorstel op aantal parkeerplaatsen, wenselijkheid en realiseerbaarheid. Het inrichtingsplan mag niet leiden tot een kwalitatief mindere stedenbouwkundige of verkeerstechnische situatie. Het oordeel daarover is aan de gemeente. Aanleg- en uitvoeringskosten komen voor rekening van aanvrager. De gemeente laat het werk uitvoeren en stelt voorwaarden ten aanzien van uitvoeringswijze, materiaalkeuze, en dergelijke. De kosten worden achteraf bij de aanvrager in rekening gebracht. Hiervoor wordt een schriftelijke overeenkomst gesloten met aanvrager, voorafgaand aan de vergunningsverlening.

Bijlagen

Bijlagen

I.	Parkeernormen	14
II.	Stedelijkheid(zones)	17
III.	Schema afwijken van parkeren op eigen terrein; kaart adresdichtheid	19
IV.	Rekensystematiek	20
V.	Afmetingen van parkeergelegenheden; wegbreedtes	24

Bijlage I: Parkeernormen

In publicatie 744 van het CROW worden de parkeerkencijfers onderscheiden in diverse categorieën. Uit de parkeerkencijfers kunnen parkeernormen bepaald worden. De meest gebruikte parkeernormen zijn in de tabellen in deze bijlage opgenomen. Voor gebruiksfuncties voor andere functies dan opgenomen in de tabellen hieronder wordt naar deze publicatie verwezen. De parkeernormen in deze publicatie bestaan per functie uit een minimum en een maximumwaarde. Deze bandbreedte is bedoeld om de parkeernormen te kunnen afstemmen op de plaatselijke situatie. Voor de gemeente Haaksbergen wordt voor het toepassen van de parkeernormen uitgegaan van het gemiddelde. Voor gebruiksfuncties die niet in deze beleidsnotitie of in publicatie 744 van CROW zijn opgenomen, en waaruit dus geen parkeernormen zijn af te leiden, is de initiatiefnemer verantwoordelijk om met een voorstel te komen. Deze moet te allen tijde worden goedgekeurd door de gemeente.

Parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW		
minimum kencijfer	gemiddeld kencijfer	maximaal kencijfer
wordt niet toegepast	overal in de gemeente Haaksbergen voor alle functies	wordt niet toegepast

Onderdeel van de parkeernormen is het bezoekersaandeel. Het bezoekersaandeel geeft aan welk percentage van de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moet zijn voor bezoekers. Voor woningen is een uitzondering gemaakt en verschilt het bezoekersaandeel per stedelijkheidsgraad en -zones. De tabel hieronder geeft het aantal bezoekersparkeerplaatsen voor woningen in de gemeente Haaksbergen weer. Het bezoekersaandeel is meegenomen in de onderstaande parkeernormen.

Stedelijkheidsgraad	centrum ¹	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied
Matig stedelijk	0,1	0,1	0,15	0,2

Wonen

functie	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	Buiten-gebied	eenheid	opmerkingen
Koop, huis, vrijstaand	1,60	1,70	2,05	2,30	woning	
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,50	1,60	1,95	2,10	woning	
Koop, huis, tussen/hoek	1,30	1,50	1,85	2,00	woning	
Koop, appartement, vrije sector, >100 m ² bvo	1,40	1,50	1,85	2,00	woning	
Koop, appartement, vrije sector, 75-100 m ² bvo	1,20	1,30	1,45	1,60	woning	
Koop, appartement, vrije sector, <75 m ² bvo	1,10	1,20	1,45	1,50	woning	
Huur, huis, vrije sector	1,10	1,30	1,45	1,60	woning	
Huur, huis, sociale huur	0,90	1,00	1,25	1,30	woning	
Huur, appartement, vrije sector, >100 m ² bvo	1,10	1,30	1,45	1,50	woning	
Huur, appartement, vrije sector, 75- 100 m ² bvo	0,80	0,90	1,15	1,20	woning	
Huur, appartement, vrije sector, <75 m ² bvo	0,70	0,80	1,05	1,10	woning	
Huur, appartement, sociale huur, >100 m ² bvo	0,80	0,90	1,15	1,20	woning	
Huur, appartement, sociale huur, 75- 100 m ² bvo	0,70	0,80	1,05	1,10	woning	
Huur, appartement, sociale huur, <75 m ² bvo	0,60	0,70	0,95	1,00	woning	
Huur, appartement, vrij sector of sociale huur, <30 m ² bvo	0,40	0,45	0,65	0,70	woning	
Aanleunwoning/serviceflat	0,85	0,90	0,95	1,10	woning	
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	0,35	0,45	0,55	0,60	woning	

¹ Voor exacte afbakening van "centrum", "schil centrum", "rest bebouwde kom" en "buitengebied": zie paragraaf 5.3 en bijlage II.

Winkelen

functie	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten-gebied	% bezoek	eenheid ²	opmerkingen
buurtsupermarkt	1,90	2,70	3,40	n.v.t.	89%	100m² BVO	<600 m² WVO
fullservice-supermarkt	3,35	4,40	5,20	n.v.t.	93%	100m² BVO	WVO >600 WVO < 2500
grote supermarkt	6,00	6,90	7,70	n.v.t.	84%	100m² BVO	WVO >2500 m²
buurt- en dorpswinkelcentrum	n.v.t.	3,10	3,70	n.v.t.	72%	100m² BVO	
woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,65	1,85	1,95	91%	100m² BVO	
bouwmarkt	n.v.t.	1,85	2,35	2,45	87%	100m² BVO	
tuincentrum/groencentrum	n.v.t.	2,25	2,55	2,85	89%	100m² BVO	incl. buitenruimte

Werken

functie	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten-gebied	% bezoek	eenheid	opmerkingen
kantoor zonder baliefunctie	1,55	1,95	2,05	2,55	5%	100m² BVO	
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,05	2,35	2,85	3,55	20%	100m² BVO	
arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium of een werkplaats)	1,55	1,95	2,35	2,35	5%	100m² BVO	exclusief vrachtwagen-parkeren
arbeidsintensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, bergplaats)	0,65	0,85	1,05	1,05	5%	100m² BVO	exclusief vrachtwagen-parkeren
bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,55	1,85	1,95	pm	100m² BVO	

Sport, cultuur, ontspanning

functie	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten-gebied	% bezoek	eenheid	opmerkingen
bibliotheek	0,45	0,75	1,15	1,35	97%	100m² BVO	
museum	0,60	0,80	1,10	n.v.t.	95%	100m² BVO	
dansstudio	1,60	3,90	5,50	7,40	93%	100m² BVO	
fitnessstudio/ sportschool	1,40	3,40	4,80	6,50	87%	100m² BVO	gem. ca. 750 m² BVO
fitnesscentrum	1,70	4,50	6,30	7,40	90%	100m² BVO	indicatief >1500 m² BVO
sportshal	1,55	2,15	2,85	3,45	96%	100m² BVO	
sportzaal	1,15	1,95	2,75	3,55	94%	100m² BVO	
sportveld buiten ³	20,00	20,00	20,00	20,00	95%	ha. netto	exclusief kantine, kleedruimte en toiletten
tennisshal	0,30	0,40	0,50	0,50	87%	100m² BVO	
zwembad overdekt	n.v.t.	10,70	11,50	13,30	97%	100m² bassin	
zwembad openlucht	n.v.t.	10,10	12,90	15,80	99%	100m² bassin	
manege ³	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,40	90%	per box	

Horeca en verblijfsrecreatie

functie	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten-gebied	% bezoek	eenheid	opmerkingen
hotel 3-sterren	2,10	3,30	5,00	6,80	77%	10 kamers	
hotel 4-sterren	3,40	5,10	7,20	9,00	73%	10 kamers	
hotel 5-sterren	5,30	7,90	10,60	12,60	65%	10 kamers	
café/ bar/ cafetaria ³	5,00	5,00	6,00	n.v.t.	90%	100m² BVO	
restaurant ³	5,00	5,00	6,00	8,00	80%	100m² BVO	
discotheek	6,90	13,90	20,80	20,80	99%	100m² BVO	

² Het aantal m² BVO bij winkels/detailhandel is 1,25 x WVO (winkelvloeroppervlakte) in m².

³ Voor deze functies zijn de parkeercijfers globaal. Door weinig data en veel variatie is maatwerk is vaak benodigd.

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

functie	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten- gebied	% bezoek	eenheid	opmerkingen
huisartsenpraktijk	2,05	2,45	2,95	3,25	57%	beh. kamer	
apotheek	2,25	2,75	3,15	n.v.t.	45%	apotheek	
fysiotherapie	1,25	1,45	1,75	1,95	57%	beh. kamer	
consultatiebureau	1,35	1,55	1,85	2,15	50%	beh. kamer	
consultatiebureau ouderen	1,30	1,60	1,90	2,20	38%	beh. kamer	
tandartspraktijk/-centrum	1,55	1,95	2,35	2,65	47%	beh. kamer	
gezondheidscentrum	1,55	1,85	2,15	2,45	55%	beh. kamer	excl. parkeren apotheek
religiegebouw ³	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	-	zitplaats	
begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	31,60	31,60	97%	plechtigheid	
verpleeg- en verzorgingstehuis ³	0,60	0,60	0,60	n.v.t.	60%		

Onderwijs

functie	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten- gebied	% bezoek	eenheid	opmerkingen
basisonderwijs ⁴	0,75	0,75	0,75	0,75	48%	lokaal	excl. Kiss+Ride
middelbare school	3,70	4,50	4,90	4,90	11%	100 leerl.	bezoeker = leerling
Kinderdagverblijf ⁴	1,00	1,20	1,40	1,50	0%	100m² BVO	excl. Kiss+Ride
avondonderwijs	4,50	5,60	6,80	10,50	95%	10 student	bezoeker = student

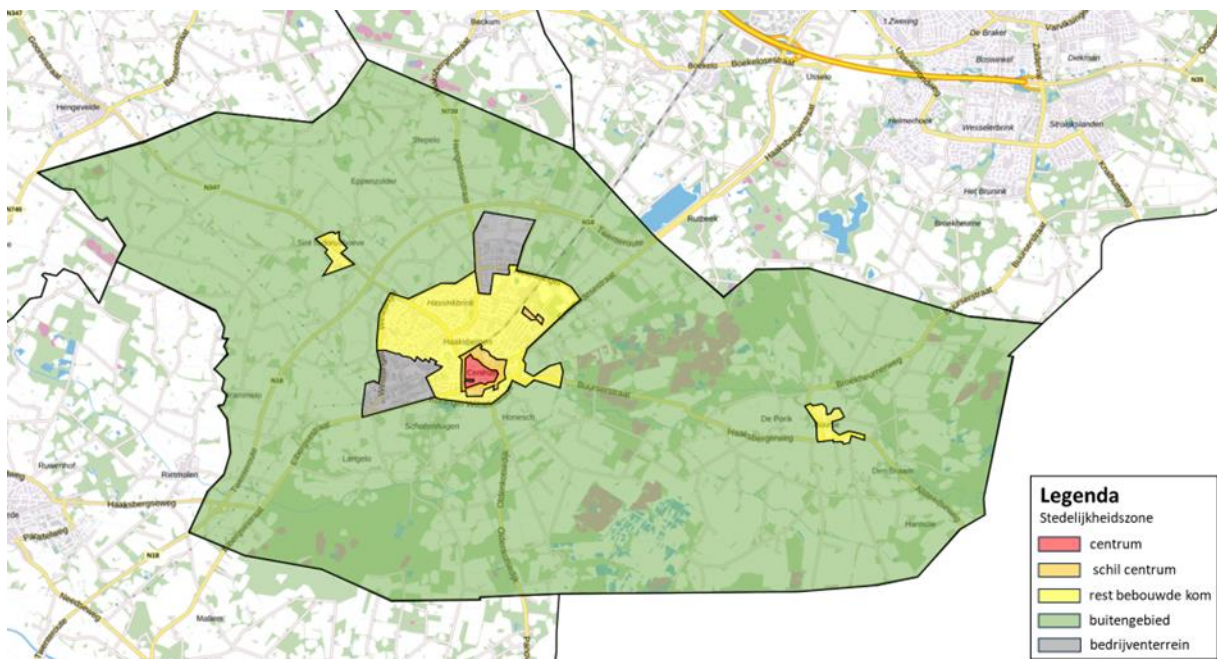
⁴ Exclusief halen en brengen. Zie daarvoor bijlage IV (rekensystematiek).

Bijlage II: Stedelijkheid(-szones)

Voor het interpreteren van de kencijfers van het CROW moet er een stedelijkheidsniveau worden toegekend aan de gemeente Haaksbergen. Het stedelijkheidsniveau is gebaseerd op de adresdichtheid van de gemeente, welke kan worden afgeleid uit cijfers van het CBS. Gemeente Haaksbergen heeft een adresdichtheid van tussen de 1000 en 1500 adressen per km² en valt daarmee in stedelijkheidsniveau matig stedelijk.

Stedelijkheidszones gemeente

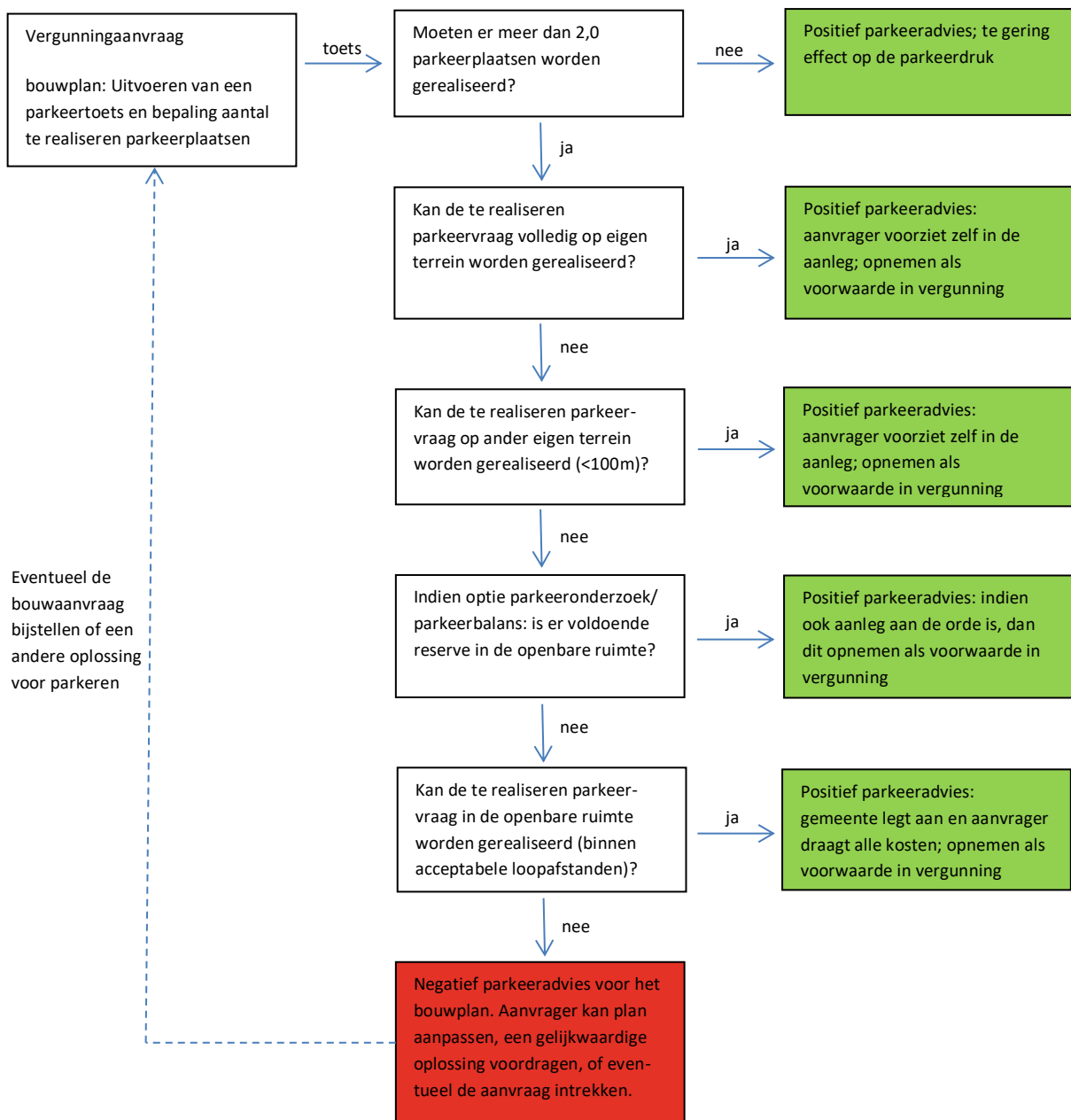
Omdat de stedelijkheid van gebieden binnen de gemeente Haaksbergen verschilt, is het wenselijk parkeernormen te hanteren die passen bij de stedelijkheid van de locatie. Het CROW maakt om deze reden gebruik van stedelijkheidszones, onder te verdelen in “centrum”, “schil centrum”, “rest bebouwde kom” en “buitengebied”. Aan de hand van deze stedelijkheidszones is de gemeente Haaksbergen opgedeeld. De stedelijkheidszones zijn weergegeven in de kaart hieronder.



Stedelijkheidszones kernen

Ter verduidelijking zijn meer gedetailleerde stedelijkheidszones per bevolkingskern hieronder afgebeeld.

Bijlage III: Schema afwijken van parkeren op eigen terrein



Bijlage IV: Rekensystematiek

IV-1. Algemeen

De volgende rekensystematiek is van kracht:

1. Van de ruimtes in een bouwwerk worden op grond van de regels in de beleidsnotitie het oppervlak (in m² BVO) en de gebruiksfunctie bepaald. In sommige gevallen is een aantal maatgevend. In bijlage I is de rekeneenheid aangegeven (m² BVO; aantal).
2. Bij een bouwaanvraag voor een nieuw bouwwerk of bij een bestemmingsplan geldt dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen gelijk is aan rekeneenheid [m² BVO of aantal] x parkeernorm.
3. Het aantal parkeerplekken in de openbare ruimte dat verdwijnt als gevolg van de ontwikkeling (zowel vakken als op de rijbaan zelf), wordt in meerdering gebracht op het aantal te realiseren parkeerplaatsen.
4. Bij wijziging van een bestaand bouwwerk wordt op deze wijze zowel de toekomstige als de bestaande parkeervraag berekend. Het te realiseren aantal parkeerplaatsen is het verschil tussen beide situaties indien de nieuwe parkeervraag hoger is dan de bestaande parkeervraag. Indien een bestaand pand 5 jaar of langer niet in gebruik is (leeg staat), dan is de bestaande parkeervraag nihil (0).
5. Indien de nieuwe parkeervraag niet meer dan 2,0 parkeerplaatsen bedraagt, vervalt de verplichting om deze parkeerplaats(en) te realiseren.
6. Zowel in de bestaande als de toekomstige situatie wordt rekening gehouden met parkeerplaatsen op het eigen terrein (b.v. garage/inrit). Het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt berekend via de tabel in IV-3.
7. Indien dat relevant is, bijvoorbeeld als verschillende functies gebruik maken van een gebouw, kan de parkeervraag berekend worden op grond van gecombineerd gebruik. De aanwezigheidspercentages uit IV-4 spelen dan een rol.
8. Voor situaties bij scholen, kinderdagverblijven en dergelijke dient naast de reguliere parkeersituatie ook rekening te worden gehouden met het halen en brengen van kinderen. Zie voor de rekenwijze IV-5.

IV-2. Bepalen m² bvo

Algemeen

Het bruto vloeroppervlak in m² (BVO) is de oppervlakte van een gebouw of een ruimte in dat gebouw, gemeten langs de buitenzijde van dat gebouw of de ruimte. Bij bouwaanvragen dienen oppervlaktes in m² BVO te worden aangegeven door aanvrager. Indien andere oppervlaktes worden aangegeven, dient aanvrager de gegevens zelf te corrigeren. De gemeente is niet verantwoordelijk voor de correctheid van de opgegeven oppervlaktes m² BVO.

Een bedrijfsgebouw met één generieke gebruiksfunctie

Bij de bepaling van het BVO van afzonderlijke bedrijfsgebouwen (idem bij gebouwen van instellingen, zorgvoorzieningen, horeca, e.d.) wordt analoog hieraan gemeten langs de buitenzijde van het gebouw en op die wijze wordt de oppervlakte berekend. Als zo'n gebouw als één functie wordt beschouwd, vallen gangen en verkeersruimtes binnen het BVO van het gebouw. Maar dat is ter beoordeling aan de gemeente en hangt mede af van de kanttekeningen die erover zijn vermeld in publicatie 744 (b.v. eisen ten aanzien van homogeniteit in het gebouw).

Een bedrijfsgebouw met verschillende gebruiksfuncties die apart beschouwd worden

Als sprake is van een clustering van voorzieningen binnen één gebouw, bijvoorbeeld bij een bedrijfsverzamelgebouw, een kantorengedrag, een multifunctioneel zorgcentrum, etc., dan kan ook een parkeeradvies gegeven worden op grond van alle afzonderlijke ruimtes en

functies. Dat is zinvol als b.v. niet aan de eis van homogeniteit in het gebouw kan worden voldaan.

In dat geval worden de verkeersruimten (b.v. gangen) die gezamenlijk worden gebruikt, niet aan het BVO van de afzonderlijke bedrijven en instellingen toegerekend. De reden is dat de verkeersruimtes zelf geen parkeervraag genereren en daarom niet in de berekening betrokken hoeven te worden.

Detailhandel

Voor winkels geldt dat het BVO 1,25 maal het winkelvloeroppervlak (WVO) bedraagt. Het winkelvloeroppervlak is het verkoopoppervlak én het oppervlak van de andere duidelijk zichtbare ruimtes (vitрины, kassa's, etalages, paskamers, etc.). Alleen magazijnen en achterliggende kantoorruimtes vallen er niet onder.

Appartementen

Bij appartementen wordt het oppervlak van de externe bergingen en de verkeersruimten (gangen; hal; technische ruimtes, e.d.) niet meegeteld bij de bepaling van de oppervlakte. Voor de bepaling van de oppervlakte wordt alleen de bruto vloeroppervlakte van het appartement bepaald. De reden om het oppervlak van de gezamenlijke ruimtes niet aan het woonoppervlak toe te voegen, is gelegen in het feit dat die ruimtes als zodanig geen parkeervraag genereren, maar dat dit door de afzonderlijke appartementen zelf wordt veroorzaakt.

IV-3. Bepalen parkeercapaciteit op het eigen terrein.

Van belang voor de bepaling van de parkeervraag is ook het aantal parkeerplaatsen dat op het eigen terrein wordt gerealiseerd. In de tabel hieronder is het berekeningsaantal vastgelegd (*bron: publicatie 744 CROW*):

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings- aantal	toelichting
enkele oprit met garage	2	1,0	oprit minimaal 5,0 m diep
lange oprit met garage	3	1,3	oprit minimaal 10,0 m diep
dubbele oprit met garage	3	1,8	oprit minimaal 4,5 m breed
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit minimaal 5,0 m diep
lange oprit zonder garage	2	1,0	oprit minimaal 10,0 m diep
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit minimaal 4,5 m breed
garage zonder oprit	1	0,4	wel bij de woning
garagebox	1	0,5	niet bij de woning

IV-4. Berekenen parkeervraag, rekening houdend met dubbelgebruik

Wanneer er meerdere functies in dezelfde ontwikkeling worden gerealiseerd, is het mogelijk om uit te gaan van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Bij bijvoorbeeld een ontwikkeling waar zowel woningen als werkplekken worden gerealiseerd, kunnen parkeerplaatsen die 's avonds gebruikt worden door bewoners, overdag (deels) gebruikt worden door werknemers. Het uitgaan van dubbelgebruik is onder de voorwaarde dat gebruikers van alle functies gebruik kunnen maken van deze parkeerplekken. De mogelijkheden voor dubbelgebruik kunnen worden bepaald door middel van variërende aanwezigheidspercentages, afhankelijk van gebruiksfunctie en periode van de week. Het percentage duidt welk aandeel van het te realiseren parkeerplaatsen is toe te wijzen aan een bepaalde functie voor de verschillende periodes. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is mogelijk wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen, zonder dat dit leidt tot conflicten. Door het hanteren van dubbelgebruik zijn er minder parkeerplaatsen in het totale bouwplan nodig, dan wanneer deze per functie worden berekend. De parkeervraag, en daarmee inzicht in het benodigde aantal parkeerplaatsen, wordt berekend met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages uit publicatie 744 CROW, die op de volgende pagina zijn aangegeven.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond ¹⁾	Vrijdag middag	Vrijdag avond
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%
bioscoop/theater/podium/enz.	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25	50%	100%	50%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%
ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%
Restaurant ⁵⁾	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%

Functie	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen bewoners	75%	80%	75%
woningen bezoekers	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	0% ²⁾	0%	0%
detailhandel	100%	0% ³⁾	60%
grootschalige detailhandel	100%	0% ³⁾	0% ⁴⁾
supermarkt	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enz.	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	40%	40%	40%
ziekenhuis medewerkers	20%	20%	20%
Restaurant ⁵⁾	70%	100%	40%
dagonderwijs	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	0%

(aanwezigheidspercentages uit publicaties 744 CROW)

1) Indien sprake van een traditionele koopavond

2) Indien op zaterdag open: 100%

3) Indien 's avonds open: 70%

4) Indien koopzondag: 100%

5) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk

IV-5. Het halen en brengen van kinderen

Bij scholen, kinderdagverblijven, en dergelijke wordt een deel van de kinderen gebracht door ouders en daarvoor zijn parkeervoorzieningen nodig. In publicatie 182 CROW is een rekenmethodiek opgenomen die wordt toegepast. Omdat publicatie 381 CROW niet voorziet in dit aspect, blijft de methodiek uit publicatie 182 CROW van toepassing.

In de rekenmethodiek wordt rekening gehouden met een bepaalde parkeerduur, het gegeven dat sommige kinderen samen worden gebracht en met de stedelijkheidsgraad. Er zijn bandbreedtes gegeven voor het aantal leerlingen dat met de auto naar school wordt gebracht.

De keuzes die zijn gemaakt ten aanzien van de bandbreedtes en percentages zijn hierna vastgelegd.

De rekenmethodiek wordt zowel gebruikt voor scholen, kinderdagverblijven, peuterspeelzalen en dergelijke. Bij scholen wordt onderscheid gemaakt in twee groepen: groep 1 t/m 3 en groep 4 t/m 8. Ook de naschoolse opvang wordt op deze manier berekend, met de kencijfers overeenkomstig met groep 1 t/m 3.

Het benodigde aantal parkeerplaatsen, dat nodig is voor het halen en brengen van kinderen ("kiss&ride"), wordt op onderstaande wijze berekend:

- $(\text{totaal aantal kinderen}) \times (\% \text{ met de auto}) \times (\text{factor parkeerduur}) \times (\text{aantal per auto}) = \text{benodigd aantal}.$

Tabel met percentages en bandbreedtes	functie/groep	bandbreedte	berekeningsfactor (gemiddelde)	toelichting
aantal leerlingen	alle		het exacte aantal leerlingen	het huidige of toekomstige aantal leerlingen
% leerlingen dat met de auto wordt gebracht	groep 1 t/m 3	30 – 60%	0,45	gemiddelde bandbreedte
	groep 4 t/m 8	5 – 40%	0,25	gemiddelde bandbreedte
	kinderdagverblijf	50 – 80%	0,65	gemiddelde bandbreedte
reductieduur parkeren	groep 1 t/m 3	50%	0,50	gemiddeld 10 min. in een periode van 20 min. = 0,50
	groep 4 t/m 8	25%	0,25	gemiddeld 2½ min. in een periode van 10 min. = 0,25
	kinderdagverblijf	25%	0,25	gemiddeld 15 min. in een periode van 60 min. = 0,25
Reductie door meerdere kinderen per auto	groep 1 t/m 3	n.v.t.	0,75	-
	groep 4 t/m 8	n.v.t.	0,85	-
	kinderdagverblijf	n.v.t.	0,75	-

bron: publicatie 182 CROW; bij gescheiden aanvangs- en eindtijden van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

De percentages en bandbreedtes staan in bovenstaande tabel. Als berekeningsfactor wordt in het algemeen het gemiddelde genomen van een percentage of het midden van de bandbreedte. Hiervan wordt alleen afgeweken als daar een duidelijke reden voor is.

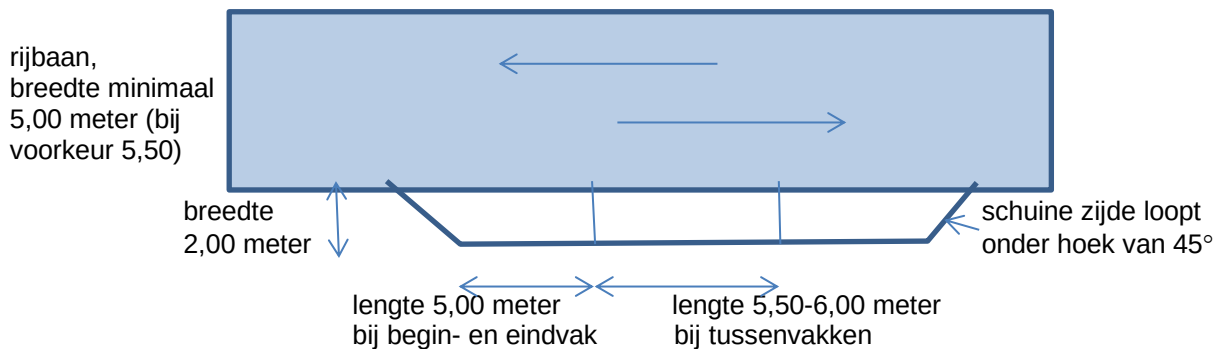
Voorbeeld: Berekening benodigde parkeerplaatsen bij een basisschool:

- Basisschool met 10 lokalen, 100 leerlingen in groep 1 t/m 3 en 150 leerlingen in groep 4 t/m 8.
- De parkeernorm voor een school bedraagt 0,75 PP/lokaal $\rightarrow 10 \times 0,75 = 7,5 \text{ PP}.$
- Halen en brengen 1 t/m 3:
 - $\text{Aantal leerlingen} \times (\% \text{ met auto}) \times (\text{reductieduur parkeren}) \times (\text{aantal per auto})$
 - $= 100 \times 0,45 \times 0,50 \times 0,75 = 16,9 \text{ PP}$
- Halen en brengen 4 t/m 8:
 - $\text{Aantal leerlingen} \times (\% \text{ met auto}) \times (\text{reductieduur parkeren}) \times (\text{aantal per auto})$
 - $= 150 \times 0,25 \times 0,25 \times 0,85 = 8,0 \text{ PP}$
- Nodig zijn 8 parkeerplaatsen voor het personeel en 25 parkeerplaatsen voor halen en brengen.

Bijlage V: Afmetingen van parkeergelegenheden; wegbreedtes

Parkeerplaatsen kunnen in lengterichting van de weg liggen of dwars daarop. In beginsel wordt de maatvoering gebruikt die in de richtlijnen van CROW te vinden is, zoals het Handboek ASVV of het Handboek Wegontwerp. De belangrijkste maten zijn hieronder weergegeven.

Parkeren in lengterichting van de weg:



Parkeren in dwarsrichting van de weg:

