

Parkeernormen Wageningen
een vertaling van landelijke richtlijnen naar de lokale situatie
april 2008

1 Inhoudsopgave

1	Inhoudsopgave.....	1
2	Inleiding	3
2.1	Interpretatieruimte binnen de norm.....	3
2.2	Juistheid van de norm.....	3
2.3	Mogelijkheden afkoopregeling	3
2.4	Behoefte aan locale vertaalslag	3
2.5	Status en leeswijzer	4
3	Methodiek	5
3.1	Stappenplan	5
4	Bepalen van de parkeerbehoefte.....	7
4.1	Aanwezigheidspercentages	7
4.2	Wijziging functie of nieuwbouw	7
5	Vertaling CROW norm.....	9
5.1	Gebiedsindeling.....	9
5.2	Vertaling naar Wageningse situatie	9
5.3	Parkeernormen	11
6	Berekening parkeercapaciteit	13
6.1	Openbaar en privé.....	13
6.2	Garages en opritten.....	13
6.3	Bruikbaarheid parkeerplaatsen.....	13
6.4	Loopafstanden	14
6.5	Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen	14
7	Literatuur	15

2 Inleiding

In Wageningen is in 2006 gestart met het ontwikkelen van een parkeerbeleidsvisie, waarin een aantal essentiële elementen voor het lange termijn parkeerbeleid worden uitgewerkt en vastgelegd. Een belangrijk onderdeel hiervan is de vraag hoe moet worden omgegaan met het eisen van voldoende parkeerruimte bij verbouwingen en nieuwbouwprojecten, met name als hiervoor een bestemmingsplanwijziging cq. bouwvergunning nodig is.

De bouwverordening van Wageningen stelt daarbij expliciet dat een bouwactiviteit waarvoor een vergunning nodig is moet voldoen aan de in de CROW-norm 182 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering'. De (extra) parkeerbehoefte op basis van de aard en omvang van de functie van het gebouw kan hieruit herleid worden.

2.1 Interpretatieruimte binnen de norm

De CROW-norm hanteert echter (brede) bandbreedtes en voor meerdere uitleg vatbare functiebeschrijvingen, waardoor bij veel bouwvergunningen extra interpretatie door de verkeerskundigen van de gemeente nodig is. Dit heeft een aantal nadelen:

De advisering door de verkeerskundigen kost veel tijd, waardoor de reguliere beleidsproducten in het gedrang komen;

Door de extra advisering is er kans op vertraging in het vergunningverleningsproces;

Door interpretatieverschillen, voortschrijdend inzicht en beschikbare tijd kan de inhoud van de advisering per project verschillen, hetgeen in extreme gevallen kan leiden tot onderling afwijkende adviezen.

2.2 Juistheid van de norm

Bij het opstellen van een parkeervisie voor het centrum door XTNT is gebleken dat de parkeerbehoefte van de Wageningse binnenstad volgens de normen veel hoger is dan in werkelijkheid wordt waargenomen. Dit kan een aantal oorzaken hebben:

In Wageningen (studentenstad) is het autobezit en -gebruik structureel lager;

De functies in de Wageningse binnenstad trekken structureel minder bezoekers dan het landelijke gemiddelde;

Er wordt veel parkeerdruk opgevangen in de gebieden buiten het centrum.

Al met al is geconcludeerd, dat in de binnenstad van Wageningen uitgegaan mag worden van de ondergrens van de bandbreedtes. Voor de woonwijken geldt dit vooralsnog niet.

2.3 Mogelijkheden afkoopregeling

Binnen de te ontwikkelen visie op het Wageningse parkeerbeleid wordt expliciet ingegaan op de (on)mogelijkheden van een afkoopregeling parkeren. Deze regeling ziet toe op een juiste toepassing van parkeernormen en stelt een ontwikkelaar in staat om – indien op eigen terrein niet kan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid – het tekort aan parkeerplaatsen af te kopen. De gemeente gebruikt deze afkoopsommen om binnen Wageningen op een later moment de benodigde parkeervoorzieningen te realiseren. Door voor meerdere projecten de parkeerbehoefte te combineren, kan de gemeente op de middellange termijn wel een terrein of garage realiseren tegen redelijke kosten.

2.4 Behoefte aan locale vertaalslag

Er zijn verschillende redenen genoemd om te zorgen voor een set parkeernormen die is toegespitst op de Wageningse situatie:

- het vereenvoudigen van de werkprocessen bij vergunningverlening en bestemmingsplanprocedures (voor standaardgevallen kan de advisering door verkeerskundigen gemarginaliseerd worden);
- Het vergroten van de eenduidigheid van de normen (door de bandbreedtes te elimineren of te verkleinen, is minder kans op willekeur);
- Het voorkomen van onnodig hoge eisen (in Wageningen volstaat vaak een lagere parkeernorm dan het landelijk gemiddelde);

- Het juist verwerken van locale kenmerken (bepaalde functies, met name ten aanzien van onderdelen van de WUR, komen landelijk betrekkelijk weinig voor, zodat hiervoor een 'eigen' norm nodig is);
- Het met grotere precisie onderbouwen van een verplichting tot afkopen, aangezien het grote bedragen betreft en het van belang is dat de eisen op een juridisch houdbare wijze gemotiveerd worden.

2.5 Status en leeswijzer

In dit document wordt de parkeernormering voor Wageningen vastgelegd op basis van CROW richtlijn 182, ASVV en literatuuronderzoek, aangevuld met ervaringscijfers en parkeertellingen die in Wageningen zijn uitgevoerd. Tevens vormt deze nota een handleiding voor de gemeentelijke diensten, die zich met het toetsen van bestemmings- en bouwplannen bezighouden. Tot slot kan dit document worden gebruikt als achtergrondinformatie voor bouwende en ontwikkelende partijen. Op deze wijze kan al in een vroeg stadium rekening gehouden worden met de benodigde parkeerruimte en de juiste inpassing ervan in een plan.

3 Methodiek

3.1 Stappenplan

De toetsing van een plan op parkeernormen kan volgens een vast stappenplan worden uitgevoerd:

A. Bepaal de parkeerdruk

1. Bepaal de functies binnen een plan. Bepaal hierbij de benodigde aantallen of oppervlaktes die invloed hebben op de parkeerbehoefte.
2. Vermenigvuldig de aantallen en/of oppervlaktes per functie met de daarbij horende parkeerkentallen. Zet deze in een tabel. Maak ook een kolom voor de bezoekersaantallen.
3. Vermenigvuldig deze met de tabel voor aanwezigheidspercentages per functie en sommeer deze tabel voor iedere periode.
4. Bepaal de periode waarin de hoogste parkeerdruk optreedt. Dit is de maatgevende periode.

B. Bepaal de parkeercapaciteit

1. Tel alle parkeerplaatsen in het plan. Maak hierbij onderscheid tussen privéparkeerplaatsen en openbare parkeerplaatsen.
2. Bij opritten en garages gelden afwijkende normen. Pas de totale parkeercapaciteit hierop aan.
3. Laat alle informele parkeerruimte (d.w.z. ruimte waar een auto zou kunnen staan, maar die niet als parkeerplaats bedoeld cq. aangegeven is) buiten beschouwing.

C. Confronteer de parkeerdruk met de parkeercapaciteit

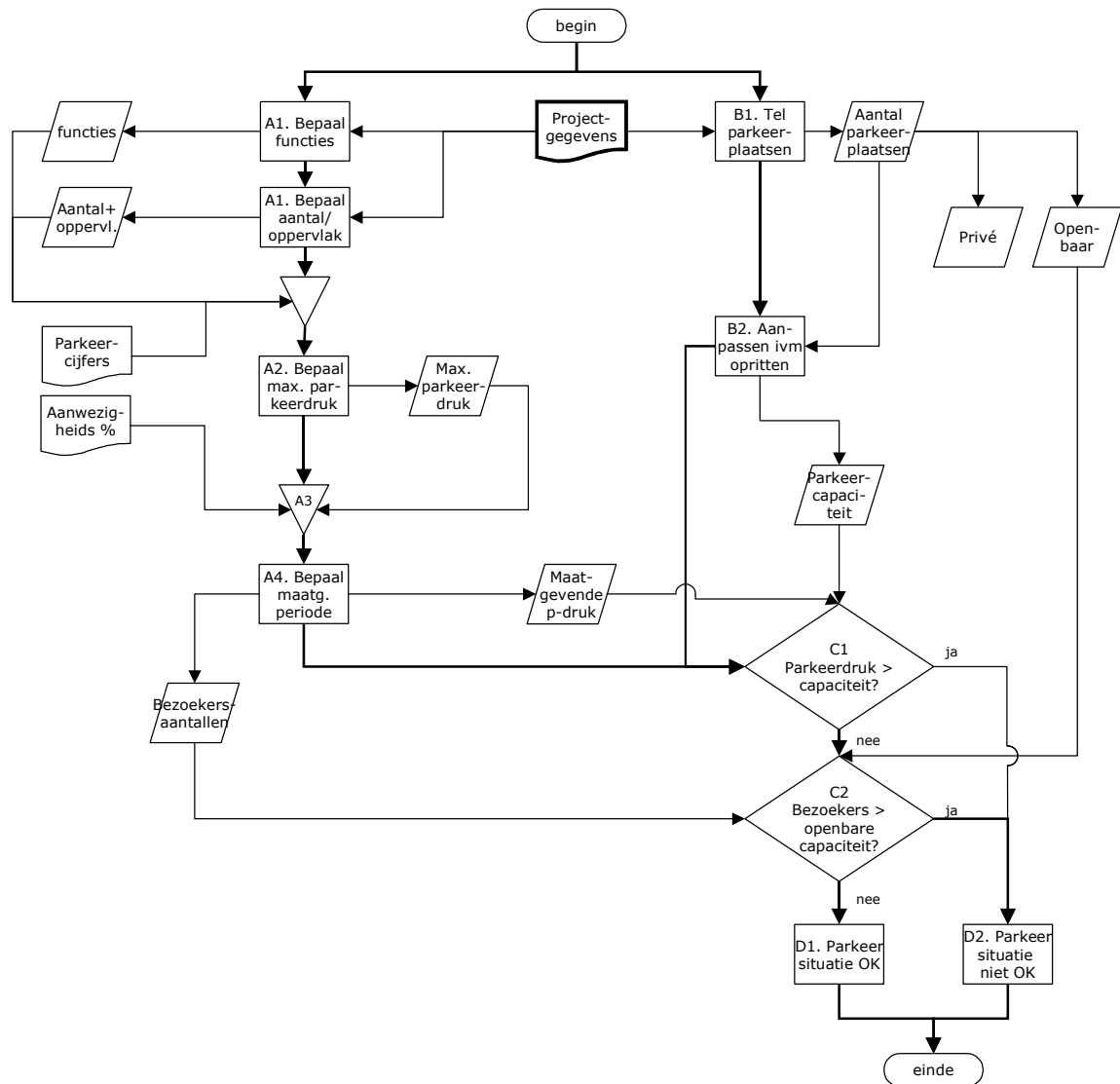
1. Is de totale capaciteit groter dan de maatgevende parkeerdruk?
2. Is de openbaar toegankelijke capaciteit groter dan de maatgevende parkeerdruk voor niet-bewoners?

Indien op vraag C1 of C2 'nee' geantwoord wordt, is het plan niet in balans en zal moeten worden gezocht naar oplossingen. Daarbij is de voorkeursvolgorde:

1. Is extra (openbare) parkeerruimte toe te voegen?
2. Zijn de ambities van het plan naar beneden bij te stellen?
3. Is er een duurzame mogelijkheid tot medegebruik in de nabije omgeving op redelijke afstand van de functie?
4. Zijn er redenen om van de norm af te wijken?

Indien bovenstaande vragen niet leiden tot een balans, ligt het voor de hand om met de ontwikkelende partij in overleg te treden om te komen tot een afkoopsom voor het capaciteitstekort op basis van de verordening 'afkopen parkeercapaciteit'.

In figuur 1 is het hierboven beschreven proces schematisch weergegeven.



Figuur 1: Processchema toetsing parkeercapaciteit

4 Bepalen van de parkeerbehoefte

4.1 Aanwezigheidspercentages

Bij bouwplannen in Wageningen dient de parkeerbehoefte te worden berekend volgens de methode van aanwezigheidspercentages. Deze methode is beschreven in richtlijn 182 van het CROW. Uitgangspunt van de richtlijn is dat niet alle functies de hele dag een gelijke parkeerbehoefte hebben. Voor woningen geldt dat vooral de avonden en weekendsWinkels in de binnenstad trekken bijvoorbeeld vooral op de vrijdagavond (koopavond) en de zaterdag veel parkeerders. tot een hoge parkeerdruk leiden.

In onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies beschreven.

Functie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Weekdag avond/nacht	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel 1: aanwezigheidspercentages bij verschillende functies

Bron: CROW publicatie 182

Bij grotere (bestemmings)plannen, waarbij meerdere functies worden gecombineerd in een gebied, kan aan de hand van bovenstaande percentages de mate van dubbelgebruik worden bepaald. Bij kleinere (ver)bouwplannen waar geen combinatie van functies plaatsvindt, hoeft niet met deze percentages te worden gewerkt.

4.2 Wijziging functie of nieuwbouw

Voor projecten, waarbij een pand wordt verbouwd of van functie wijzigt binnen een bestaand gebied, hoeft alleen de *wijziging* in parkeerbehoefte te worden berekend. Indien bijvoorbeeld een winkelpand met bovenwoning wordt verbouwd tot winkelpand (gelijk oppervlak) met drie appartementen, hoeft alleen het verschil tussen de parkeerbehoefte van de bovenwoning en de parkeerbehoefte van de drie appartementen te worden berekend. Dit verschil is namelijk bepalend voor de plicht van de ontwikkelaar tot realisatie op eigen terrein danwel het afkopen van het tekort.

Bij nieuwbouwprojecten dient altijd de gehele maatgevende parkeerbehoefte te worden berekend, aangezien het om een toevoeging van functies gaat.

In het kader van grotere bestemmingsplannen, waarin een substantieel deel openbare ruimte is opgenomen¹, dient eveneens de volledige parkeervraag van het plan te worden opgelost binnen de plangrenzen.

¹ Voorbeelden hiervan zijn projecten als DMP, Plantenveredeling en Nobelpark

5 Vertaling CROW norm

5.1 Gebiedsindeling

De CROW richtlijn 182 en ASVV 2004 geven voor 47 verschillende functies een aantal bandbreedtes voor verschillende maten van stedelijkheid en verschillende typen gebieden in een stad. In Wageningen geldt de typologie 'matig stedelijk' gebied.

Binnen de CROW richtlijn worden drie gebieden onderscheiden:

- Centrum
- Schil/Overloopgebied
- Rest bebouwde kom

Naarmate men verder uit het centrum komt, neemt de parkeernorm toe. Dit heeft te maken met (1) (historische) bebouwingsdichtheid, (2) combinaties van functies, (3) de beschikbaarheid van alternatieve vervoerwijzen en (4) de aanwezigheid van parkeerregulering.

In Wageningen zijn deze drie gebieden relatief goed te onderscheiden.

Centrum

Het bestaande gereguleerde gebied is sowieso als centrum te benoemen. Vanwege de aanwezigheid van een grote supermarkt aan de Stadsbrink en een aantal winkelvoorzieningen langs de Churchillweg is ook de omgeving Olympiaplein parkeerkundig als 'centrum' te betitelen. Ditzelfde geldt in de nabije toekomst voor de parkeerterreinen langs de Costerweg.

Schil/Overloopgebied

De buurten rondom het centrum, waar enige verdringing van bezoekers/werknemers voor het centrum waarneembaar is of logischerwijs kan worden verwacht, vallen onder het zogenaamde 'overloopgebied'. Hoewel hier voornamelijk gewoond wordt, zijn hier relatief veel andere parkeerbewegingen te verwachten.

De grootte van dit gebied is gerelateerd aan (1) een 'natuurlijke' weerstand van de meeste mensen om ver te lopen naar het centrum en (2) de bereikbaarheid van een straat vanaf de hoofdstructuur. Een groot deel van de wijken Nude, De Buurt en Veluvia valt hieronder.

Rest bebouwde kom

Het spreekt voor zich dat de gebieden, die niet bij het centrum of de schil/overloopgebied behoren, automatisch in de categorie 'rest bebouwde kom' vallen.

5.2 Vertaling naar Wageningse situatie

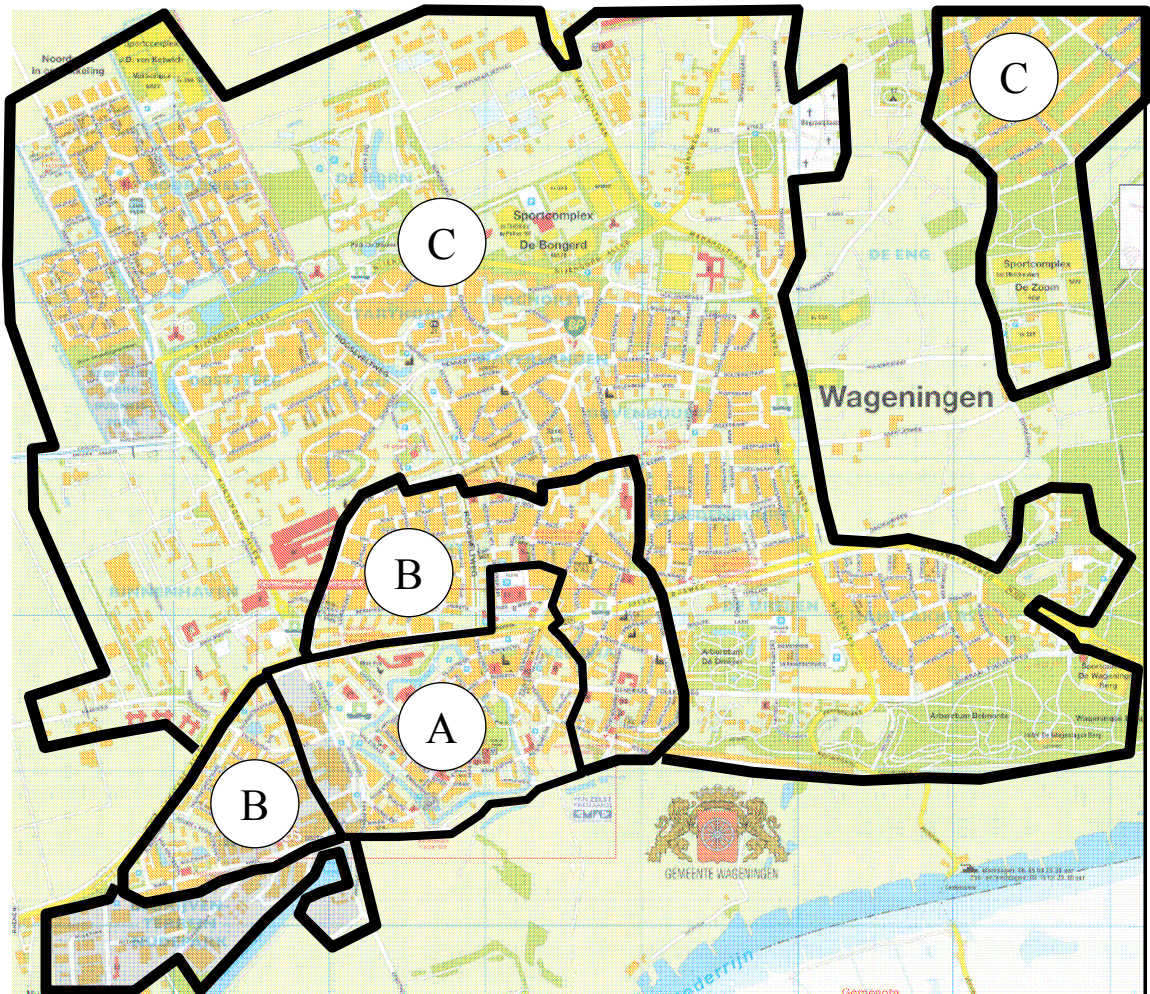
In Wageningen worden op basis van bovenstaande argumentatie de volgende gebieden onderscheiden:

A Centrum: Alles ten zuiden van de traverse, tussen Menonnietenweg en Otto van Gelreweg, Olympiaplein/Stadsbrink/Zuidelijk deel Churchillweg incl. Sportstraat/Spelstraat

B Schil/Overloopgebied: Wijk Nude, De Buurt, Alles onder Vergersweg en Beatrixlaan, Alles tussen Otto van Gelreweg en Arboretumlaan.

C Rest Bebouwde Kom: Alle overige gebieden, inclusief geclusterde/grootschalige functies buiten de bebouwde kom.

In figuur 2 zijn deze nader toegelicht.



Figuur 2: Globale gebiedsindeling parkeernormering

Voor functies, die niet voorkomen en waarvan het niet te verwachten is dat deze zich in Wageningen gaan vestigen, is geen vertaling gemaakt naar de lokale situatie. Denk hierbij aan een ziekenhuis.

5.3 Parkeernormen

Functie	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Per	Bezoekers
Woning duur ($>1,7 * \text{NHG grens}$)	1,7	1,8	2,1	Woning	0,3 per woning
Woning midden ($0,9 - 1,7 * \text{NHG}$)	1,5	1,7	1,9	Woning	0,3 per woning
Woning goedkoop ($<0,9 * \text{NHG}$)	1,3	1,5	1,7	Woning	0,3 per woning
Serviceflat/aanleunwoning	0,4	0,5	0,5	Woning	0,3 per woning
Kamerverhuur	0,2	0,2	0,2	Kamer	0,2 per woning
Binnenstad/hoofdwinkelgebied	2,8			100 m2	85%
Wijkwinkelgebied	2,6	3	3,5	100 m2	85%
Grootschalige detailhandel		5,5	6	100 m2	85%
(week)markt, warenmarkt	0,2			100 m2 + aantal kramen zonder parkeerplaats	85%
(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	1,8	2,5	3	100 m2	20%
Kantoren (zonder baliefunctie)	1,2	1,4	1,8	100 m2	5%
Loods, opslag, groothandel, transportbedrijf	0,5	0,6	0,8	100 m2	5%
Industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf met orderpicking	1,5	1,7	2,5	100 m2	5%
Showroom	1,3	1,8	2,6	100 m2	35%
Bedrijfsverzamelgebouw	1	1,2	1,5	100 m2	10%
Café/Bar/Disco/Cafetaria	4	4	4	100 m2	90%
Restaurant	8	8	8	100 m2	80%
Museum/bibliotheek	0,5	0,7	1	100 m2	95%
Bioscoop, theater, schouwburg	0,2	0,2	0,3	Zitplaats	
Sporthal (binnen)	1,7	2	2,5	100 m2	95%, Met wedstrijd-functie +0,1 pp per bezoekers plaats
Sportveld (buiten)	18	18	18	Ha. Netto terrein	95%
Dansstudio/sportschool	3	3,5	4	100 m2	95%
Squashbaan	1	1	1	Baan	90%
Tennisbaan	2	2	2	Baan	90%
Golfbaan			6	Hole	95%
Bowlingbaan, biljartzaal, pool/snookercentrum	1,5	1,5	1,5	Baan/tafel	95%
Evenementenhal/beursgebouw/congrescentrum	4	5	6	100 m2	99%

Functie	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Per	Bezoekers
Zwembad	8	9	10	100 m2 bassinoppervlak	90%
Overdekte speeltuin/hal	4	5	6	100 m2	90%
Manege			0,4	Box	90%
Cultureel centrum/wijkgebouw	1	1	1	100 m2	90%
Verpleeg/Verzorgingstehuis	0,5	0,5	0,6	Wooneenheid	60%
Arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	1,5	1,5	1,5	Behandeldkamer	65%
Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, Universiteit) – grote zalen	20	20	20	Collegezaal (ca. 150 zitplaatsen)	
Beroepsonderwijs dag – leslokalen	5	5	5	Leslokaal (30 zitplaatsen)	
Middelbare school (VMBO, HAVO, VWO)	0,6	0,7	0,7	Leslokaal	
Avondonderwijs	0,6	0,7	0,7	Leslokaal	
Basisonderwijs	0,6	0,7	0,7	Leslokaal	
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,6	0,6	Arbeids-plaats, exclusief haal en breng-verkeer	
Hotel	0,5	0,5	0,5	Kamer	
Volkstuin			0,3	Perceel	
Religiegebouw	0,1	0,2	0,2	Zitplaats	
Begraafplaats/crematorium/uitvaartcentrum	20	20	20	Gelijktijdige uitvaart/condolérance	

Tabel 2: Parkeernormen voor verschillende functies

Bron: CROW publicatie 182 en ASVV 2004, aangepast voor Wageningen

6 Berekening parkeercapaciteit

6.1 Openbaar en privé

Bij het berekenen van de parkeercapaciteit in een gebied moet onderscheid gemaakt worden tussen openbaar toegankelijke parkeerplaatsen en privéparkeerplaatsen. Het bezoekersparkeren 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 op of aan de openbare weg moet worden gevonden.

6.2 Garages en opritten

Een garage bij een grondgebonden woning met een oprit telt per definitie niet mee als 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	Opm.
Enkele oprit, geen garage	1	0,8	Minimaal 5 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,2	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1	Oprit min. 5 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed

Tabel 3: Rekengrondslag opritten en garages

Bron: CROW publicatie 182, gebaseerd op kencijfers van gemeente Den Bosch

6.3 Bruikbaarheid parkeerplaatsen

Een parkeerplaats moet als parkeerplaats te gebruiken zijn door een gemiddeld motorvoertuig. Dit lijkt een voor de hand liggende voorwaarde, maar in de praktijk komt het nog wel eens voor dat een ontwikkelende partij probeert aan de parkeernorm te voldoen met parkeerplaatsen die redelijkerwijs niet als zodanig te gebruiken zijn.

Een bruikbare parkeerplaats heeft de volgende eigenschappen:

1. De parkeerplaats is vanaf de openbare weg bereikbaar met een normale auto. Dat wil zeggen, dat een eventuele rijroute over een terrein of in een garage beschikt over voldoende wegbreedte en de juiste boogstralen.
2. Minimaal 5 meter (haaksparkeren) à 6 meter (langsparkeren) lang en 2 meter (stallingsgarage) à 2,5 meter (kort parkeren) breed.
3. Bij haaksparkeren is de rijbaan minimaal 5 meter breed i.v.m. indraaien.
4. Bij haaksparkeren aan een doodlopende insteek loopt de insteek nog minimaal een halve meter door om steekbewegingen bij het uitrijden mogelijk te maken.

6.4 Loopafstanden

Een parkeerplaats moet op een redelijk beloopbare afstand van de functie liggen. In onderstaande tabel staan de acceptabele loopafstanden voor hoofdfuncties.

Functie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 m
Winkelen	200 tot 600 m (boodschappen 50 tot 100)
Werken	200 tot 800 m
Ontspanning	100 m
Gezondheidszorg	100 m
Onderwijs	100 m

Tabel 4: Loopafstanden voor verschillende functies

Bron: CROW publicatie 182

6.5 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij publieke voorzieningen, zoals bioscoop, 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.

7 Literatuur

CROW, *Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering*, Ede, 2002

CROW, ASVV 2004, *aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*, Ede, 2004

CROW, *Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte*, Ede, 2002

XTNT, *Parkeervisie centrum Wageningen*, Utrecht, 2006

Grontmij ParkConsult, *Parkeeronderzoek Wageningen*, De Bilt, 2003