Registratienr. : IN15-05939

NOTA PARKEERNORMEN 2015

Gemeente Best

Vastgesteld door de gemeenteraad op 3 november 2014,

- gewijzigd vastgesteld op 18 mei 2015
- gewijzigd vastgesteld op 30 november 2015

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding		5
	1.1	Aanleiding	5
	1.2	Trends	5
	1.3	Doelstelling	5
	1.4	Reikwijdte	6
	1.5	Leeswijzer	6
2.	Uitgangspunten parkeernormen		7
	2.1	Uitgangspunten	7
	2.2	Parkeerfonds	7
3.	Regels parkeertoets		8
	3.1	Basis parkeernormen	8
	3.2	Gebiedsindeling	8
	3.3	Parkeernormen algemeen	9
	3.4	Parkeernormen wonen	9
	3.5	Parkeernormen overige functies	10
	3.6	Parkeereis	12
	3.7	Elektrische auto	15
	3.8	Voorbeelden berekening parkeereis en parkeerbalans	15
4	Juridisch kader		16
	4.1	Juridische grondslag parkeertoets	16
	4.2	Parkeertoets bij strijdigheid bestemmingsplan	16
	4.3	Hardheidsclausule	16
5	Slotbepalingen		17
	5.1	Inwerkingtreding	17
	5.2	Citeertitel	17
	5.3	Overgangssituatie	17
Verklarende woordenlijst			18
Literatuurlijst			19
Bijlage 1	Overzicht parkeernormen		
Bijlage 2	Overzicht aanwezigheidspercentages		
Bijlage 3	Correctiefactor parkeerplaatsen ‘wonen’		
Bijlage 4	Maatvoering parkeerplaatsen		
Bijlage 5	Voorbeelden berekeningen		
Bijlage 6	Grenzen gebieden		

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In 2011 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen vastgesteld. Deze nota is gebaseerd op de CROW-parkeerkencijfers. In 2012 heeft het CROW de parkeerkencijfers geactualiseerd. Directe aanleiding voor de actualisatie van de Nota Parkeernormen is het aansluiten op deze parkeerkencijfers, welke beter dan de oude kencijfers aansluiten op de recente ontwikkelingen in automobiliteit.

Reden te meer om voor de gemeente Best een nieuwe "Nota parkeernormen" op te stellen.

1.2 Trends

Het is een trend dat het autobezit per huishouden nog steeds langzaam toeneemt. De toename van het autobezit vertaalt zich in een stijging van de verkeersintensiteiten en een toename van de vraag naar parkeerplaatsen.
Factoren die van invloed zijn op het autobezit zijn inkomen, leeftijd, huishoudengrootte, woon-werkafstand, bestedingspatroon en mentaliteit/cultuur. Verder heeft het wegenaanbod en aanbod van openbaar vervoer een groot effect op het autobezit en –gebruik. Uit onderstaande gegevens is te herleiden dat grotere kernen met een goed openbaar vervoer-niveau een lager autobezit per huishouden hebben.

De volgende gegevens over het autobezit per huishouden zijn over het jaar 2012:[1]

Locatie	Autobezit per huishouden
Nederland	1,0
Gemeente Best	1,2
Gemeente Oirschot	2,3
Gemeente Eindhoven	0,9
Gemeente Veldhoven	1,2
Gemeente Son en Breugel	1,3
Gemeente Boxtel	1,0
Gemeente Sint-Oedenrode	1,3

[1] Verkregen via www.cbsinuwbuurt.nl

1.3 Doelstelling

Deze nota heeft als doel om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker te maken. Bij burgers, bedrijven en ontwikkelaars moet helder zijn hoe zij invulling kunnen geven aan parkeren. Ook juridisch dient de invulling van de parkeernormen gewaarborgd te zijn.

Deze eenduidigheid dient ook een hoger doel, namelijk een leefbare en bereikbare gemeente. Essentieel zijn daarbij de volgende uitgangspunten:

1. De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Best;
2. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen is verantwoordelijk voor het realiseren van de eigen parkeeroplossing;
3. Een bouwinitiatief of wijziging van een functie van een locatie mag geen parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken c.q. vergroten;

Er is getracht de nota zo algemeen mogelijk te houden, maar bruikbaar te laten zijn voor specifieke situaties. Daar waar de nota niet goed toepasbaar is, zal maatwerk geleverd worden.

1.4 Reikwijdte

De 'Nota Parkeernormen 2015' is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen binnen de gemeente Best, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van een functie. De nota is niet van toepassing op bestaande situaties. De nota kan niet gebruikt worden om de grootte van een bestaand parkeertekort aan te tonen.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste uitgangspunten voor het opstellen van de Nota Parkeernormen benoemd. Hoofdstuk 3 beschrijft de regels waaraan een parkeertoets moet voldoen. In dit hoofdstuk komen alle inhoudelijke aspecten aan de orde. De 'Nota parkeernormen' wordt afgerond met hoofdstuk 4, waarin het juridische kader wordt geschetst. Hoofdstuk 5 is gevuld met de zogenaamde 'slotbepalingen'.

2. UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN

2.1 Uitgangspunten

Belangrijke uitgangspunten waarbinnen deze parkeernormennota zich moet bewegen:

1. Best wil een gastvrije gemeente zijn, waar bezoekers, bewoners, ondernemers en werkenden gemakkelijk een parkeerplaats kunnen vinden zonder dat dit resulteert aan een structureel overschot aan parkeren;
2. Afwijken van de Nota Parkeernormen kan slechts onder beperkte voorwaarden;
3. Indien het een functiewijziging betreft binnen bestaande bebouwing of het ontwikkelen van een inbreidingslocatie, en er sprake is van aan- en/of omwonenden dan wordt de gewijzigde parkeersituatie vooraf besproken met de bewoners of met vertegenwoordigers namens deze (het bewonersoverleg en/of het GOEB).

2.2 Parkeerfonds

In het verleden is reeds meerdere malen gesproken over de introductie van een parkeerfonds. Een parkeerfonds is een fonds dat tot doel heeft om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen, ook als dit niet binnen een bouwplan past. In het fonds worden opbrengsten onder gebracht en er worden kosten uit betaald die voortkomen uit parkeerovereenkomsten.

Tot op heden heeft de gemeente Best geen parkeerfondsregeling. Er is momenteel ook geen besluitvorming hiertoe in de maak. Indien de wens ontstaat om tot het instellen van een parkeerfonds te komen, biedt deze nota de basis om te komen tot een parkeereis en parkeerbalans.

Of en op welke wijze er daadwerkelijk gebruik gemaakt kan worden van een parkeerfonds zal in de eventuele besluitvorming hieromtrent nader uitgewerkt moeten worden.

3. REGELS PARKEERTOETS

3.1 Basis parkeernormen

De basis voor de toets voor de parkeereis is gelegd in de CROW-richtlijnen. Het CROW geeft in haar publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' richtlijnen over hoe om te gaan met parkeernormering. Op de punten waar de Nota parkeernormen geen uitsluitsel over geeft, wordt deze richtlijn gehanteerd.

De richtlijnen van het CROW gaan uit van een bandbreedte van minimale en maximale parkeerkencijfers. De minimale parkeerkencijfers hebben als doel te voorzien in de gewenste parkeerbehoefte die een functie genereert. De maximum parkeerkencijfers zijn bedoeld om een meer sturend parkeerbeleid te kunnen voeren. Bijvoorbeeld om gebruikers omwille van de parkeersituatie de afweging te laten maken om met de auto een functie te bezoeken of te kiezen voor een andere vervoerswijze. CROW geeft daarbij als uitgangspunt een beleid aan dat gericht is op niet-noodzakelijk autogebruik.

In de praktijk leidt een sturend parkeerbeleid vaak tot parkeerproblemen. Conform hetgeen in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP) opgenomen, is het uitgangspunt in deze Nota parkeernormen derhalve dat slechts getoetst wordt aan minimale normen. Daarbij staat het de ontwikkelende partij vrij om op haar eigen terrein meer parkeerplaatsen te realiseren dan in de parkeereis is opgenomen. Dit past in de in hoofdstuk 2 geformuleerde uitgangspunten, namelijk dat de gemeente Best een gastvrije gemeente wil zijn.

3.2 Gebiedsindeling

Het CROW gaat in haar richtlijnen uit van een tweetal gebiedsindelingen, namelijk naar stedelijkheidsgraad en een verdere verdeling binnen de betreffende gemeente. In het GVVP is deze systematiek overgenomen. Ook in dit kader is het gewenst deze systematiek te handhaven.

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en dus op de parkeervraag. In een stad als Eindhoven is het openbaar vervoer beter geregeld dan in een gemeente als Best. Hieruit is te concluderen dat de behoefte aan een auto en dus aan een parkeerplaats in Best hoger is dan in Eindhoven. De gegevens over het autobezit per huishouden staven deze conclusie.

Het CBS heeft een typologie van stedelijkheidsgraad geïntroduceerd. Onder stedelijkheidsgraad wordt het aantal adressen per km^2 verstaan. Er zijn vijf stedelijkheidsgraden onderscheiden. Omdat de gemeente Best slechts uit één kern bestaat is er voor gekozen om voor de gehele gemeente één stedelijkheidsgraad te gebruiken.
Per 1 januari 2013 kende de gemeente Best een omgevingsadressendichtheid 1.319 adressen per km^2 (bron: CBS). Deze omgevingsadressendichtheid wordt gekwalificeerd als 'matig stedelijk'.

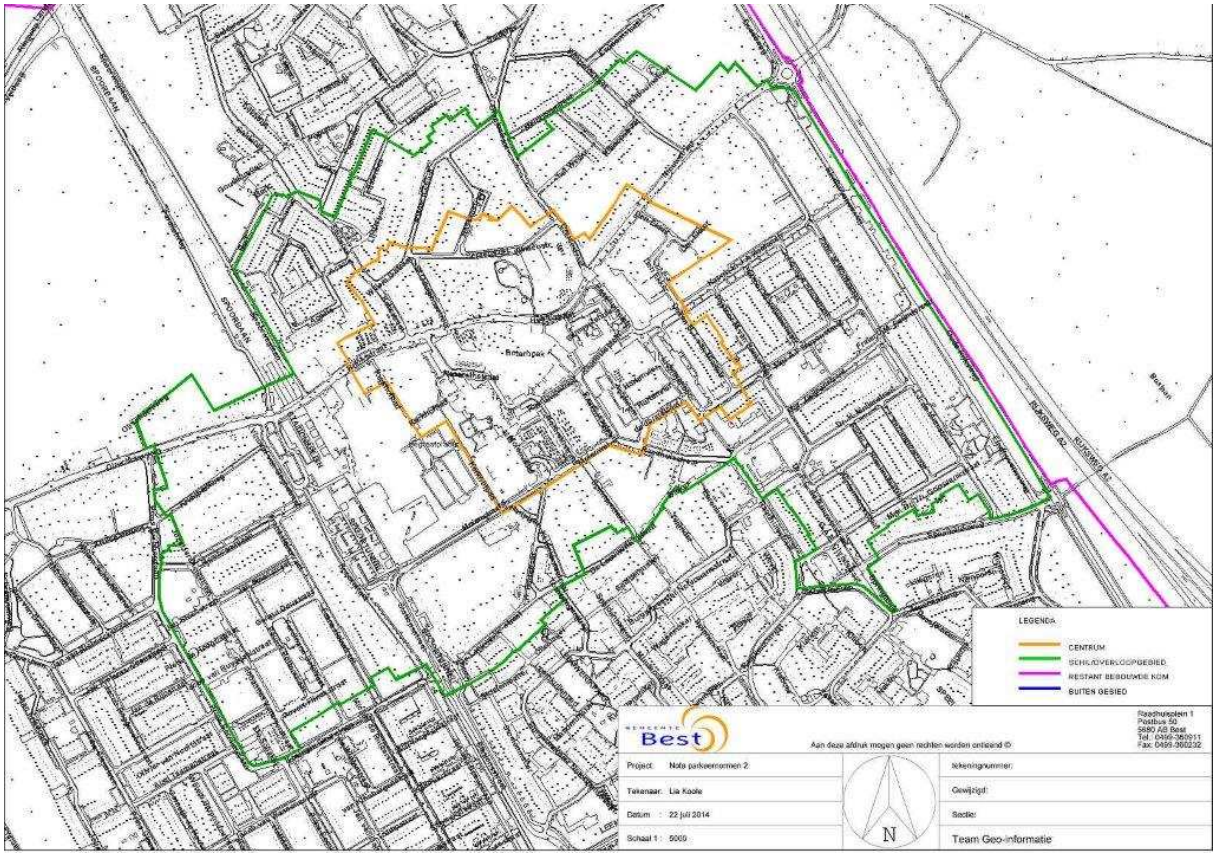
Verdeling gebieden binnen Best

Naast het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen is ook de locatie van de functie van belang voor de parkeervraag. Functies in centra hebben over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies op andere locaties in de bebouwde kom. De kwaliteit van het openbaar vervoer is ook hierin weer essentieel.

Voor de parkeerkencijfers hanteert het CROW in haar richtlijnen een onderscheid in:

- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom;
- buitengebied.

In de Nota Parkeernormen uit 2011 is uitgegaan van een compact centrumgebied, met daarom heen een schil/overloopgebied. Dit gebied betreft de eerste woongebieden rondom het centrum. Deels loopt deze grens door bestaande woonwijken heen. De overige gebieden vallen onder het gebied 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. De grens tussen beide gebieden wordt gevormd door de verkeerskundige komgrenzen.



Afbeelding 1: grenzen centrum, schil/overloopgebied en bebouwde komgrens

In bijlage 6 is een vergroting van deze afbeelding opgenomen met daarin ook de gehele grens van het gebied 'restant bebouwde kom'.

3.3 Parkeernormen algemeen

De parkeernormen die voor de gemeente Best leidend zijn voor ontwikkelingen zijn opgenomen in bijlage 1. Zoals aangegeven zijn de parkeernormen afgeleid van de CROW-kencijfers voor de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk'.

De CROW parkeerkencijfers geven een bandbreedte aan. Even als in de Nota Parkeernormen uit 2011 is als standaard uitgangspunt gehanteerd dat de minimale bandbreedte van de CROW-kencijfers overgenomen wordt als Bestse parkeernorm.

Ter illustratie het CROW-kencijfer voor de functie 'huisartsenpraktijk' kent in het centrum de bandbreedte van 1,8 tot 2,3 parkeerplaatsen per behandelkamer. De in deze nota gehanteerde parkeernorm is het minimum van de bandbreedte, namelijk 1,8 parkeerplaatsen per behandelkamer.

Daar waar afgeweken wordt van het minimale CROW-kencijfer (uit publicatie 317), wordt dit in paragraaf 3.4 en 3.5 beschreven.

3.4 Parkeernormen wonen

Voor woningen hanteert de gemeente Best een vraagvolgend beleid. Dit houdt in dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden waarmee aan de reguliere vraag van bewoners en hun bezoekers kan worden voldaan. Ook in de toekomst. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is daarmee grotendeels afhankelijk van het autobezit en het autogebruik van de bewoners. De in bijlage 1 opgenomen parkeernormen passen binnen de bandbreedte van de CROW-richtlijnen.

De parkeernorm voor de functie 'wonen' is samengesteld uit de volgende componenten:

- het gemiddelde autobezit per huishouden;
- het gebruik van leaseauto's;
- de verwachte groei van het autobezit;
- bezoekersparkeren.

De grootste parkeerdruk in woonwijken wordt gedurende de avond en nacht ervaren, wanneer de meeste bewoners thuis zijn. De parkeernormen voor wonen zijn dan ook vooral gebaseerd op het autobezit van de bewoners. Uit onderzoek blijkt dat het autobezit per huishouden afhankelijk is van zaken als de oppervlakte van de woning, de locatie en het soort woning.

Deze Nota Parkeernormen maakt daarom in tegenstelling tot de nota uit 2011 onderscheid naar type woning. De volgende onderverdeling wordt gehanteerd:

- vrijstaande woning;
- 2 onder 1 kap klein (tot 275 m^2 perceelsgrootte);
- 2 onder 1 kap groot (vanaf 275 m^2 perceelsgrootte);
- tussen/hoekwoning;
- appartement klein (tot 70 m^2);
- appartement midden (70 m^2 tot 150 m^2
- appartement groot (boven 150 m^2);
- Serviceflat/aanleunwoning;
- Kamerverhuur.

Conform CROW-richtlijnen wordt in de parkeernorm een bezoekersparkeren meegenomen van 0,3 parkeerplaatsen per woning. Deze parkeerplaatsen dienen openbaar toegankelijk te zijn.

De parkeernormen die gezien de beschreven componenten voor de functie 'wonen' tot stand komen zijn de volgende (nadere toelichting in bijlage 1)

Functie	**Centrum**	**Schil/-Overloop-gebied**	**Rest bebouwde kom**	**Buiten-gebied**	**Eenheid** (Aantal pp/…)	**Aandeel bezoekers**
Vrijstaand	1,6	1,7	2,0	2,0	woning	0,3
2 onder 1 kap klein	1,6	1,6	1,7	1,8	woning	0,3
2 onder 1 kap groot	1,6	1,6	1,8	1,9	woning	0,3
Tussen/hoekwoning	1,6	1,6	1,7	1,7	woning	0,3
Appartement klein	1,1	1,2	1,4	1,5	woning	0,3
Appartement midden	1,3	1,4	1,6	1,7	woning	0,3
Appartement groot	1,6	1,6	1,8	1,9	woning	0,3
Serviceflat/aanleun-woning	0,8	0,9	0,9	1,0	woning	0,3
Kamerverhuur	0,3	0,3	0,4	0,6	kamer	0,2

3.5 Parkeernormen overige functies

Zoals reeds in paragraaf 3.3 vermeld, wordt in deze paragraaf slechts een toelichting gegeven op functies, waarvan afgeweken wordt van het minimale CROW-kencijfer (uit publicatie 317). De parkeernormen zijn opgenomen in bijlage 1.

Detailhandel (winkelen en boodschappen)
In haar nieuwe kencijfers onderscheid CROW meer functies op het gebied van detailhandel dan voorheen. Met name de functie 'supermarkt' is in verschillende functies verdeeld. Er is bijvoorbeeld onderscheid gemaakt in een buurtsupermarkt, een discounter en een grote supermarkt. De CROW kencijfers maken ook onderscheid in een fullservice supermarkt op een laag/middellaag prijsniveau en een middelhoog/hoog prijsniveau. Dit onderscheid zal in de praktijk moeilijk toepasbaar zijn. Wanneer is een prijsniveau niet middellaag, maar middelhoog? Ook bestemmingsplantechnisch zal dit verschil niet terugkomen. De in bijlage 1 opgenomen norm is het gemiddelde van het minimale kencijfer dat door CROW is opgenomen.

Het CROW heeft een parkeerkencijfer voor de weekmarkt. Dit parkeerkencijfer is globaal en laag. Een weekmarkt is een activiteit is die wekelijks terugkomt, maar ook een evenementenkarakter heeft. Daarom wordt hiervoor in tegenstelling tot de nota uit 2011 geen parkeernorm opgenomen.

Het CROW maakt wat woonwinkels betreft onderscheid in verschillende functies, zoals woonwarenhuis (gewoon en groot) en meubelboulevard. Om geen discussie te krijgen over het verschil in deze functies wordt in deze nota alleen onderscheid gemaakt in woonwarenhuis tot en boven 25.000 m^2 bvo[1].

Er kan mogelijk onduidelijkheid ontstaan over de functies bouwmarkt, tuincentrum en woonwarenhuis. Er zijn diverse winkels waar naast bouwmaterialen, ook tuinmaterialen en of inrichtingsmaterialen en accessoires wordt verkocht. In veel zaken vindt de verkoop van deze materialen naast elkaar plaats. In dergelijke gevallen wordt voor het totaal de zogenaamde 'hoofdfunctie' aangehouden. Dit is de functie die past bij het merendeel van het oppervlak.

Culturele voorzieningen
Het CROW kent een uitgebreide verdeling van culturele voorzieningen. Om zoveel mogelijk discussie te voorkomen, is het aantal categorieën in deze nota beperkt. Er wordt daarbij aangesloten op de kencijfers die in de gemeente Best het meest voorkomen.
Het betreft de functies 'bioscoop' en 'filmtheater/filmhuis'. In een filmtheater/filmhuis worden volgens de uitleg van CROW artistieke films vertoont. In deze Nota Parkeernormen worden beide voorzieningen onder de functie 'bioscoop' geschaard met de norm die het CROW voor deze functie voorstelt.
Het CROW maakt ook onderscheid in de functies 'theater/schouwburg' en 'musicaltheater'. Deze laatste komt niet voor in Best en de verwachting is ook niet dat dit gaat gebeuren.

Sport
In de Nota Parkeernormen uit 2011 is op basis van parkeerdrukmetingen besloten dat de parkeernormen voor sportvoorzieningen (sporthal, sportzaal, tennishal, squashhal en sportveld) in Best hoger moeten liggen dan de minimale parkeerkencijfers van het CROW. Evenals in de Nota Parkeernormen uit 2011 is voor deze functies het bovenste kencijfer uit de bandbreedte (dus de maximale norm) als Bestse parkeernorm bepaald.

Hospice
Het CROW geeft geen kencijfers af voor een hospice. Er wordt daarom aansluiting gezocht bij een functie die het meeste vergelijkbaar is, met de functies die het CROW beschrijft. In een uitspraak van de ABRvS van 29 september 2010 is in de zaak 'Middenbeemster' (LJN: BN8549) voor het parkeren een hospice onder de functie 'verpleeg/verzorgingstehuis' geschaard. Deze nota neemt dit standpunt over.

Bed & Breakfast
Voor een bed & breakfast voorziening vindt alleen een parkeertoets plaats, indien er meer dan één gastenkamer is en/of de voorziening in een garage of ander bijgebouw bedoeld voor het stallen van motorvoertuigen wordt ingezet.

[1] Bvo = bruto vloeroppervlakte

3.6 Parkeereis

Op basis van de parkeernormen kan berekend worden hoeveel parkeerplaatsen minimaal benodigd zijn. Deze normen geven echter een beeld van de verschillende functies, onafhankelijk van hun onderlinge samenhang. In de praktijk blijkt dat de parkeervraag van functies vaak niet samenvalt in de tijd. Of dat parkeerplaatsen vanwege hun ligging niet voor verschillende functies te combineren zijn. In deze paragraaf wordt aangegeven hoe de parkeernormen toegepast kunnen worden om een beter beeld te krijgen van de parkeervraag van een ontwikkeling.

Aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis

Met regelmaat wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan een aan huis verbonden beroep (voorbeelden zijn accountants, logopedisten en raadgevend adviseurs) of aan bedrijvigheid aan huis (voorbeelden zijn kappers en schilders).

In de 'beleidsregel aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis' is opgenomen dat het hier per definitie bedrijven zonder personeel betreft. Omdat er geen personeel is, is de verwachte parkeerdruk laag. Daarbij komt dat deze bedrijfjes vaak in een woonwijk liggen en hun parkeerdruk overdag hebben. In woonwijken is op werkdagen overdag over het algemeen voldoende ruimte.

Voor gevallen, die onder de 'beleidsregel aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis' vallen, zal daarom in de lijn van deze beleidsregel de volgende lijn aangehouden worden:

- betreft het een aan huis verbonden beroep dan zal er geen parkeertoets uitgevoerd worden;
- betreft het kleinschalige bedrijvigheid dan geldt dat conform de 'beleidsregel aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis' parkeren op eigen terrein plaats dient te vinden, met dien verstande dat wanneer dit niet mogelijk is, aangetoond dient te worden dat geen sprake is van een onevenredige toename van de parkeerdruk op de omgeving.

Bij initiatiefnemers die wonen en werken willen combineren en niet voldoen aan deze beleidsregel, bijvoorbeeld omdat zij personeel in dienst hebben, worden onderworpen aan een parkeertoets, zoals beschreven in deze nota.

Invalidenparkeerplaatsen

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een invalidenparkeerkaart. Met deze kaart hebben zij bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. De belangrijkste regel is dat houders van een algemene invalidenparkeerkaart gebruik mogen maken van een algemene invalidenparkeerplaats.
In het integrale toegankelijkheidsbeleid staat dat 2 % van de openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen ingericht moet zijn als invalidenparkeerplaats. Het betreft hier parkeerplaatsen voor openbare voorzieningen.

Voor de functie wonen geldt de eis uit het integrale toegankelijksbeleid niet. Indien noodzakelijk worden voor individuele bewoners invalidenparkeerplaatsen op kenteken toegewezen. In de praktijk gaat dit vaak ten kosten van de openbare parkeergelegenheid.

De invalideparkeerplaatsen maken onderdeel uit van de parkeereis en komen dus niet extra op de te formuleren eis. De afronding van het aantal invalidenparkeerplaatsen per parkeerterrein is altijd naar boven met een minimum van één.

Bij de realisatie van de invalidenparkeerplaats dient er rekening mee gehouden te worden dat de parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de ingang van een specifiek gebouw moet liggen, de afstand tot de ingang bedraagt waar mogelijk minder dan 25 meter.

Dubbelgebruik
Indien een ontwikkeling meerdere verschillende functies kent, is het in theorie mogelijk om parkeerplaatsen voor meerdere functies in te zetten. Dit geldt uiteraard niet voor parkeerplaatsen die vast toebehoren aan een bepaalde gebruiker. Een voorbeeld is een privé oprit bij een woning.

Indien er niet vast toebedeelde parkeerplaatsen zijn en een ontwikkeling kent meerdere functies, dan kan een 'dubbelgebruik'-toets uitgevoerd worden om de parkeereis te bepalen. De parkeereis wordt bepaald door het piekmoment.

Het CROW heeft richtlijnen uitgegeven waarin de verwachte aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies zijn benoemd. Deze zijn opgenomen in bijlage 2.

Openbaar/niet openbaar
Uitgangspunt bij het aanleggen van parkeervoorzieningen is dat de parkeerplaatsen voor alle gebruikers toegankelijk zijn. Voor bewoners en personeel kan gekozen worden voor niet openbare parkeerplaatsen. Bezoekers zijn niet of moeilijk vooraf helder aan te wijzen. Het bezoekersgedeelte wat onderdeel uitmaakt van de parkeernorm dient daarom openbaar toegankelijk te zijn.
Onder openbaar toegankelijk wordt verstaan dat een automobilist de betreffende parkeergelegenheid via de openbare weg kan bereiken zonder dat een barrière genomen moet worden (denk hierbij aan een dichte poort of een slagboom met pasjessysteem zonder receptie). Het wel of niet openbaar toegankelijk zijn heeft niets te maken met het wel of niet parkeren op eigen terrein. Een bedrijfspand met een hekwerk erom heen met een poort die gedurende werktijden open is, is een goed voorbeeld.

Bij woningen dient het gedeelte van de bezoekersnorm in het openbaar gebied gerealiseerd te worden.
In de praktijk blijkt de openbaarheid van bezoekers bij appartementencomplexen een probleem. Er wordt een private parkeergarage gerealiseerd voor bewoners. Op het eigen terrein moeten dan nog openbaar toegankelijke bezoekersparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het realiseren van een grotere parkeergarage, waar alle volgens de norm noodzakelijke parkeerplaatsen in worden gerealiseerd, wordt niet geaccepteerd als een openbare parkeerplaats voor bezoekers.
In de praktijk blijkt het namelijk niet realistisch om alle bezoekers ten alle tijden de mogelijkheid te geven gebruik te maken van de parkeerplaatsen in de private parkeergarage.

Parkeren bij woningen op eigen erf
Bij de realisatie van woningbouwlocaties geldt dat het parkeren op het eigen erf de voorkeur heeft. Uiteraard maken deze parkeerplaatsen onderdeel uit van de parkeernorm. In de praktijk gebeurt dit voornamelijk bij vrijstaande woningen en twee-onder-een-kap woningen, maar ook bij nieuwe rijwoningen bestaan er mogelijkheden.
Parkeren op het eigen erf maakt dat straten overzichtelijk zijn. Bij het realiseren van nieuwe woningbouwlocaties moet het bezoekersgedeelte van de norm wel in het openbaar gebied opgevangen worden.

Parkeerplaatsen op het eigen terrein bij de woning worden in de praktijk niet altijd volledig benut. Vooral bij woningen worden de plaatsen die qua maatvoering voldoen aan een parkeerplaats niet altijd als zodanig benut. In garages wordt bijvoorbeeld zelden een auto gezet. Voor de functie 'wonen' wordt daarom in de berekening van het aantal parkeerplaatsen een correctiefactor (zie bijlage 3) toegepast. Deze correctiefactor is afgeleid van de CROW-richtlijnen.

Parkeren bij de overige functies op eigen terrein
Harde randvoorwaarde is dat het parkeren op het eigen terrein opgelost moet worden. Het 'eigen terrein' moet als zodanig opgepakt worden dat 'de parkeerbehoefte zelfstandig opgelost moet worden, met inachtneming van de vastgestelde parkeereis en de wijze waarop deze dienen te worden toegepast'.

In theorie kan dit betekenen dat de parkeerbehoefte opgelost wordt op een buurkavel. Hierbij is essentieel dat aangetoond kan worden dat het om een 'toekomstvaste' overeenkomst c.q. constructie gaat. Dit maakt samenwerking van diverse eigenaren op een gezamenlijk parkeerterrein mogelijk, mits de loopafstanden tot de functies beperkt zijn. Deze afstanden zijn afhankelijk van de functies. Een afstand van maximaal 100 meter wordt over het algemeen acceptabel geacht.

Dergelijke zaken zullen voorzien van een onderbouwd advies ter besluitvorming aan het college worden voorgelegd. De hardheidsclausule zal in deze gevallen toegepast worden. Aan de initiatiefnemer kan gevraagd worden om deze onderbouwing op diens kosten aan te leveren (een parkeeronderzoek uitgevoerd door een onafhankelijk adviseur kan als onderdeel van deze onderbouwing gevraagd worden).

Parkeren bij reconstructie van gebied

De berekening voor de parkeereis gaat er vanuit dat de huidige parkeersituatie een feit is. Een initiatiefnemer wordt niet benadeeld door een al in het verleden ontstaan tekort. Indien er op een locatie aangebouwd wordt of functie wordt toegevoegd, zal er slechts voor de extra oppervlakte of toevoeging aan functie voorzien moeten worden in de parkeernorm. Uiteraard moeten opgeheven parkeerplaatsen wel gecompenseerd worden.

Ook bij locaties waar de functie gesloopt wordt en een nieuwe functie gerealiseerd wordt, kan de oude parkeersituatie betrokken worden. Uitgangspunt is en blijft dat de nieuwe parkeerdruk op het eigen terrein opgelost wordt. Uiteraard dienen ook parkeerplaatsen die in de oude situatie op het eigen terrein lagen, op het eigen terrein te blijven.

Als een gebouw of terrein meer dan 5 jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt wordt, wordt de parkeerbehoefte van de huidige situatie als 0 beschouwd. Kortom in een dergelijk geval zal in het geheel in de parkeerbehoefte voor de nieuwe functie moeten worden voorzien. In geval van twijfel zal de initiatiefnemer moeten aantonen dat het gebouw of terrein minder dan 5 jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt wordt.

Maatvoering parkeerplaats

Een parkeerplaats wordt in de parkeerbalans pas meegerekend als deze qua maatvoering voldoet aan de voorkeursmaatvoering van het CROW. In bijlage 4 is aangegeven wat de minimale maatvoering moet zijn.
Met uitzondering van woningen is het noodzakelijk dat parkeerders onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden.

Loopafstanden

Naast maatvoering is ook de ligging van de parkeerplaats van belang. Indien een parkeerplaats te ver van de betreffende functie is gelegen kan deze niet bij de parkeerbalans betrokken worden. Het CROW kwalificeert de volgende loopafstanden als acceptabel.

Tabel 3.1: Acceptabele loopafstanden

Hoofdfunctie	**Acceptabele loopafstanden**
Wonen	100 meter
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Afronding
Bij het berekenen van de parkeereis wordt pas op het einde van de berekening afgerond op gehele aantallen. Afronding vindt als volgt plaats:

- bij kleiner dan 0,5 wordt er naar beneden afgerond;
- bij 0,5 of hoger wordt er naar boven afgerond.

Vrijstelling parkeereis
Wanneer bij nieuwe initiatieven een parkeereis minder dan 1,5 (zonder afronding) bedraagt, wordt vrijstelling verleent van de parkeereis. Er vindt in deze gevallen geen toets voor de parkeerbalans plaats. Deze vrijstelling geldt niet voor initiatieven met de functie 'wonen'.

3.7 Elektrische auto
De elektrische auto is in opkomst. Het elektrisch rijden worden momenteel goed gestimuleerd. Het is een duurzame wijze van verplaatsen.
Om het elektrisch rijden te laten toenemen zijn oplaadplaatsen nodig. Deze oplaadplaatsen nemen (openbare) parkeerruimte in beslag. Vaak betekent dit dat op een parkeerplaats bij een oplaadplaats een niet-elektrische auto er niet mag parkeren.

Omdat onduidelijk is hoe snel de elektrische auto op dit moment opkomt, wordt in deze Nota parkeernormen voorgesteld om op dit moment initiatiefnemers geen norm op te leggen voor elektrisch vervoer.
De gemeente Best staat open voor initiatieven van derden omtrent elektrisch vervoer. Echter indien oplaadpunten bij nieuwe initiatieven in het openbaar gebied gerealiseerd worden, komen die parkeerplaatsen extra bovenop de parkeereis.

3.8 Voorbeelden berekening parkeereis en parkeerbalans
Om eenduidigheid in de berekeningen voor de parkeereis en de parkeerbalans te krijgen is in bijlage 5 een aantal voorbeelden opgenomen. Deze voorbeelden volgen op hoofdlijn het standaard berekeningsstappenplan, waarin de volgende stappen doorlopen worden:

1. Vergaren en controleren van gegevens
2. Bepalen van de juiste normen
    a. Locatie in Best (centrum/schil-overloopgebied/rest bebouwde kom/buitengebied)
    b. Functie bepalen
3. Berekening van de parkeereis
    a. Aantal benodigde parkeerplaatsen per functie
    b. Mogelijkheden dubbelgebruik
    c. Vrijstelling van parkeereis (in geval < 1,5 pp)
    d. Afronden
4. Controle parkeerbalans
5. Conclusie parkeerbalans

4. JURIDISCH KADER

4.1 Juridische grondslag parkeertoets

In 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tot dat moment was het gebruikelijk om parkeereisen af te dwingen op basis van de Bouwverordening. Artikel 8 van de Woningwet geeft de gemeenteraad namelijk de juridische grondslag voor het vaststellen van de Bouwverordening.

Met de komst van de Wro in 2008 bestond vanuit de wetgever echter de wens om de toets via de Bouwverordening te laten vervallen. De wetgever was van mening dat parkeren via het bestemmingsplan geregeld moet worden. Op dit moment heeft het vervallen van het afdwingen van de parkeereis via de Bouwverordening nog niet zijn beslag gehad. De wetgever geeft gemeenten de ruimte om hun bestemmingsplannen zodanig in te richten dat de mogelijkheid tot het afdwingen van de parkeereis in de bestemmingsplannen ingevuld is. De verwachting is nog steeds dat op termijn de afdwingmogelijkheid via de Bouwverordening zal vervallen.

In artikel 9 van de Woningwet is bepaald dat wanneer in de Bouwverordening bepalingen zijn opgenomen die ook in het bestemmingsplan staan, het bestemmingsplan voorrang geniet. Dit geldt ook voor de in het bestemmingsplan opgenomen parkeernormen.

Op dit moment kan parkeren bij een aanvraag omgevingsvergunning dus nog steeds getoetst worden op basis van de bouwverordening. Daarbij dient verwezen te worden naar een document met de parkeernormen, de Nota parkeernormen. De Bouwverordening fungeert derhalve als achtervang.

Onder de meest recente bestemmingsplannen in Best hangt de Nota Parkeernormen uit 2011. Voor deze bestemmingsplannen geldt dat na het doorlopen van de procedure voor het 'paraplu-bestemmingsplan' deze Nota Parkeernormen het juridische geldende document wordt. Tot dat moment zal voor deze bestemmingsplannen de Nota Parkeernormen uit 2011 gelden.

4.2 Parkeertoets bij strijdigheid bestemmingsplan

Ook in geval van initiatieven die in strijd zijn met het bestemmingsplan, vind een parkeertoets plaats. Indien de initiatiefnemer niet kan of wil voldoen aan de parkeereis dient er geen medewerking verleend te worden aan het initiatief.
Dergelijke initiatieven worden in een vroegtijdig stadium behandeld in het IPNI-overleg (overlegstructuur waarin een eerste beoordeling plaatsvindt van nieuwe initiatieven), waarna er een adviesvoorstel aan het college ter besluitvorming wordt voorgelegd.

4.3 Hardheidsclausule

Na vaststelling van de 'Nota parkeernormen' zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten. Uitzondering vormen de locaties waarvoor in het bestemmingsplan een andere parkeernorm is opgenomen. Parkeernormen opgenomen in bestemmingsplannen genieten voorrang ten opzichte van de parkeernormen zoals opgenomen in deze nota.

Indien de parkeernormen voor de betreffende locatie niet rechtstreeks opgenomen zijn in het bestemmingsplan, kan het college van Burgemeester en Wethouders onderbouwd ontheffing te verlenen van hetgeen vastgelegd is in 'Nota parkeernormen'. Het college kan één of meer bepalingen van deze nota buiten toepassing laten of daarvan afwijken, voor zover toepassing – gelet op het belang waarvoor deze nota tot stand is gebracht – leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard. Een en ander dient in een collegebesluit vastgelegd te zijn.

5. SLOTBEPALINGEN

5.1 Inwerkingtreding
De 'Nota parkeernormen' treedt in werking op 1 januari 2015.

5.2 Citeertitel
Deze nota kan worden aangehaald als de 'Nota Parkeernormen 2015'.

5.3 Overgangssituatie
In de praktijk worden er bijna dagelijks parkeereisen afgegeven door de gemeente Best. Tot het door de gemeenteraad vaststellen van deze Nota Parkeernormen zijn de afgegeven parkeernormen gebaseerd op wat vastgesteld is in de Nota Parkeernormen uit 2011. Dit betekent dat voor een aantal initiatiefnemers de parkeereis gerekend op basis van de Nota uit 2011 anders kan uitvallen dan uit voorliggende Nota Parkeernormen.

Initiatieven die voor de inwerkingtreding van de 'Nota parkeernormen 2015' een positief principe besluit (van het college) hebben gekregen, kunnen op basis van de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen uit 2011 tot een jaar na inwerking treding van deze Nota een uitgewerkt plan in procedure kunnen brengen.

Omgevingsvergunningen worden altijd getoetst aan het geldende bestemmingsplan. Indien het bestemmingsplan geen uitsluitsel biedt, worden omgevingsvergunningen die vóór inwerkingtreding van de 'Nota parkeernormen 2015' aangevraagd zijn, op basis van de parkeernormen uit de 'Nota Parkeernormen' uit 2011 getoetst, tenzij in de 'Nota parkeernormen 2015' voor de betreffende gebruiksfunctie een lagere parkeernorm is vastgelegd. In dat geval wordt getoetst aan de parkeernormen uit de 'Nota parkeernormen 2015'.

VERKLARENDE WOORDENLIJST

Arbeidsplaats	Maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers
bvo	Bruto vloeroppervlak, het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen
Gestoken parkeren	Parkeren onder een parkeerhoek tussen 0° en 90° met de rijbaan.
Haaks parkeren	Parkeren loodrecht op de rijbaan.
Initiatiefnemer	De partij die het initiatief neemt tot realisatie van een nieuwe functie of uitbreiding/verbouw van een bestaande functie.
IPNI-overleg	*Intake en Planning Nieuwe Initiatieven* Intern gemeentelijk overleg waarin nieuw binnengekomen initiatieven op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling worden besproken, die niet in het geldende bestemmingsplan passen.
Langsparkeren	Parkeren evenwijdig aan de as van de rijbaan.
Parkeerbalans	Met een parkeerbalans wordt de (on)balans berekend tussen de parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied.
Parkeercapaciteit	Het aantal aanwezige parkeerplaatsen op een locatie of bij een functie.
Parkeereis	De parkeereis wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren voorzieningen. Uit de berekening conform de Nota parkeernormen vastgelegde regels komt de parkeereis naar voren.
Parkeerfonds	Een fonds dat tot doel heeft om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen ook als dit niet binnen een bouwplan past.
Parkeerkencijfer	Een indicatie van de parkeervraag bij een nieuwe voorziening.
Parkeernorm	Een door het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Best) vastgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen waaraan een nieuwbouwplan moet voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor een bouwvergunning. In een parkeernorm kan rekening gehouden worden met mobiliteitsbeleid en bevordering van gebruik van andere vervoerwijzen.
Parkeerplaats	Ruimte waar één voertuig kan worden geparkeerd.
Parkeerweg	Rijbaan op parkeerterrein of in parkeergarage.
Parkeren	Doen of laten staan van voertuigen anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor onmiddellijk laden en lossen van goederen.
vvo	Verkoop vloeroppervlak

LITERATUURLIJST

CBS	www.cbsinuwbuurt.nl	
CROW	Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (publ. 317)	Oktober 2012
CROW	ASVV 2004	Oktober 2004
CROW	ASVV 2012	2012
Gemeente Best	Beleidsregels Bed & Breakfast	Mei 2014
Gemeente Best	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan – Beleidsnota	Februari 2008
Gemeente Best	Nota Parkeernormen	Oktober 2011
Gemeente Eindhoven	Nota Parkeernormen gemeente Eindhoven	Maart 2012
Gemeente Roermond	Nota Parkeernormen 2013	Augustus 2013

BIJLAGE 1: OVERZICHT PARKEERNORMEN

Algemeen

- Het aandeel 'bezoekers' is in de parkeernorm verwerkt. Dit aandeel wordt apart genoemd omdat bezoekers in de praktijk vaak op andere locaties parkeren dan werknemers en/of bewoners. Indien helder is dat de bezoekersnorm beduidend hoger ligt, dient hier in de berekening van de parkeereis onderbouwd rekening mee gehouden te worden.
- BVO = bruto vloeroppervlakte; 100 m^2 bvo = 60 – 80 m2 vvo (verkoop (netto) vloeroppervlak)

Parkeernormen 'Wonen'

Functie	**Centrum**	**Schil/-Overloop-gebied**	**Rest bebouwde kom**	**Buiten-gebied**	**Eenheid** (Aantal pp/…)	**Aandeel bezoekers**
Vrijstaand	1,6	1,7	2,0	2,0	woning	0,3
2 onder 1 kap klein	1,6	1,6	1,7	1,8	woning	0,3
2 onder 1 kap groot	1,6	1,6	1,8	1,9	woning	0,3
Tussen/hoekwoning	1,6	1,6	1,7	1,7	woning	0,3
Appartement klein	1,1	1,2	1,4	1,5	woning	0,3
Appartement midden	1,3	1,4	1,6	1,7	woning	0,3
Appartement groot	1,6	1,6	1,8	1,9	woning	0,3
Serviceflat/aanleun-woning	0,8	0,9	0,9	1,0	woning	0,3
Kamerverhuur	0,3	0,3	0,4	0,6	kamer	0,2

Toelichting:

- 2 onder 1 kap klein: deze norm geldt voor tweekappers op een perceel tot 275 m^2.
- 2 onder 1 kap groot: deze norm geldt voor tweekappers op een perceel vanaf 275 m^2.
- Appartement klein: appartementen met een woonoppervlak tot 70 m^2.
- Appartement midden: appartementen met een woonoppervlak tussen 70 en 150 m^2.
- Appartement groot: appartementen met een woonoppervlak vanaf 150 m^2.
- Serviceflat/aanleunwoning: woning die aangepast is voor ouderen of personen met een fysieke of psychische beperking. Bijvoorbeeld groepswonen, vervangend tehuis. Gebruikers zijn redelijk mobiel.

Parkeernormen 'Werken'

Functie	Centrum	Schil/-Overloop-gebied	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Eenheid (Aantal pp/…)	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,3	1,7	1,8	2,3	100 m^2 bvo	5 %
Commerciële dienstverlening	1,8	2,1	2,6	3,3	100 m^2 bvo	20 %
Arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijvigheid	1,3	1,7	2,1	2,1	100 m^2 bvo	5 %
Arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijvigheid	0,4	0,6	0,8	0,8	100 m^2 bvo	5 %
Bedrijfsverzamelgebouw	1,0	1,3	1,6	1,7	100 m^2 bvo	

Toelichting:

- Kantoor: Het betreft een kantoorfunctie zonder baliefunctie. Bezoekers zullen dergelijke functies niet of nauwelijks aandoen. Hierbij moet met name gedacht worden aan zakelijke dienstverlening en administratieve dienstverlening.
- Commerciële dienstverlening: Het betreft een kantoorfunctie met een baliefunctie.
- Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: het betreft bedrijven met relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers. Voorbeelden zijn industrie, laboratoria of werkplaatsen.
- Arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: het betreft bedrijven die zowel relatief weinig werknemers als relatief weinig bezoekers trekken. Voorbeelden zijn loodsen, opslag en transportbedrijven.
- Bedrijfsverzamelgebouw: Dit betreft een mix van kantoren (zonder balie) en bedrijvigheid. Het aandeel bezoekers is relatief laag. Het betreft hier alleen bedrijfspanden die een gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsintensieve en arbeidsextensieve bedrijvigheid kennen. Indien een groot aandeel bezoekers verwacht wordt, is de functie commerciële dienstverlening meer passend.
- Deze parkeernormen zijn alleen voor het autoverkeer, dus exclusief parkeerplaatsen voor vrachtverkeer.

Parkeernormen 'Winkelen en boodschappen'

Functie	Centrum	Schil/-Overloop-gebied	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Eenheid (Aantal pp/…)	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt	0,9	1,7	2,5	n.v.t.	100 m^2 bvo	89 %
Discount-supermarkt	2,3	3,9	5,5	n.v.t	100 m^2 bvo	96 %
Fullservice supermarkt	2,4	3,4	4,2	n.v.t	100 m^2 bvo	93 %
Grote supermarkt	5,0	5,9	6,7	n.v.t	100 m^2 bvo	84 %
Groothandel in levensmiddelen	n.v.t	5,4	5,4	n.v.t	100 m^2 bvo	80 %
Detaihandel: Hoofdwinkel-centrum	2,8	n.v.t	n.v.t	n.v.t	100 m^2 bvo	82 %
Detailhandel: Wijk- en buurtcentrum	n.v.t	2,1	2,7	n.v.t	100 m^2 bvo	72 %
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,0	1,6	2,0	100 m^2 bvo	89 %
Bruin- en witgoedzaken	3,2	5,1	7,1	8,5	100 m^2 bvo	92 %
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	4,3	4,4	100 m^2 bvo	95 %
Woonwarenhuis/ woonwinkel	1,0	1,4	1,6	1,7	100 m^2 bvo	91 %
Bouwmarkt	n.v.t.	1,6	2,1	2,2	100 m^2 bvo	87 %
Outletcentrum	n.v.t.	8,2	9,1	9,4	100 m^2 bvo	94 %
Tuincentrum	n.v.t.	2,0	2,3	2,6	100 m^2 bvo	89 %
Groencentrum	n.v.t.	2,0	2,3	2,6	100 m^2 bvo	89 %

Toelichting:

- Buurtsupermarkt: een supermarkt met een winkelvloeroppervlak kleiner dan 600 m2 wvo, die een beperkt verzorgingsgebied kent.
- Discountsupermarkt: een supermarkt die zich kenmerkt dor een relatief laag prijsniveau, waarbij het serviceniveau laag is en het assortiment beperkt.
- Fullservice supermarkt: Een supermarkt die zich kenmerkt door een goed serviceniveau.
- Grote supermarkt: een supermarkt met een winkelvloeroppervlak groter dan 2.500 m2 wvo. Deze supermarkten hebben een uitgebreid assortiment.
- Groothandel in levensmiddelen: over het algemeen betreft het hier grootschalige detailhandelsvestigingen op bedrijventerreinen.
- Hoofdwinkelcentrum: alleen voor detailhandel (uitgezonderd supermarktfuncties in het centrum van Best.
- Wijk- en buurtcentrum: ondersteunende winkelgebieden, voornamelijk voor doelgerichte boodschappen. Hierbij wordt in deze nota alle detailhandel buiten het centrum bedoeld die niet onder een andere categorie valt.
- Bruin- en witgoedzaken: het betreft hier detailhandel voor o.a. wasmachines, koelkasten, tv's en media-apparatuur. Het gaat hier over het algemeen om grootschalige, volumineuze vestigingen.

- Woonwarenhuis (zeer groot): voor woonwarenhuis boven de 25.000 m^2 bvo.
- Woonwarenhuis/woonwinkel: voor woonwarenhuis tot 25.000 m^2 bvo.
- Onder woonwarenhuis dienen detailhandelszaken die een breed assortiment voeren als het gaat het inrichten van woningen. Het gaat hierbij op bijvoorbeeld meubels, verf, behang, accessoires en verlichting.
- Bouwmarkt: een winkel waar in hoofdzaak bouwmaterialen aan particulieren worden verkocht.
- Outletcentrum: een outletcentrum is een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte afstand van elkaar, die zich profileert met lagere prijzen dan standaard winkels.
- Tuincentrum: tuincentra zijn detailhandelscentra (boven 1.000 m2 wvo). Er worden tuinbenodigdheden verkocht, maar ook aanverwante artikelen.
- Groencentrum: groencentra zijn kleinere tuincentra (tot 1.000 m2 wvo). Over het algemeen is de buitenruimte ook verkoopruimte.
- Indien functies gebruik maken van een drive-in, is het uitgangspunt dat deze drive-in wat parkeren betreft zelfvoorzienend is.

Parkeernormen 'Sport, cultuur en ontspanning'

Functie	Centrum	Schil/-Overloop-gebied	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Eenheid (Aantal pp/…)	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	0,2	0,5	0,9	1,1	100 m^2 bvo	
Museum	0,5	0,7	1,0	1,0	100 m^2 bvo	95 %
Bioscoop	2,2	7,0	10,2	12,7	100 m^2 bvo	94 %
Theater/ schouwburg	5,9	6,5	8,3	10,5	100 m^2 bvo	87 %
Casino	5,2	5,6	6,0	7,5	100 m^2 bvo	86 %
Bowlingcentrum	1,1	1,8	2,3	2,3	bowling-baan	89 %
Biljart-/ snookercentrum	0,6	0,9	1,1	1,5	tafel	87 %
Dansstudio	1,1	3,4	5,0	6,9	100 m^2 bvo	93 %
Fitnessstudio/ sportschool	0,9	2,9	4,3	6,0	100 m^2 bvo	87 %
Fitnesscentrum	1,2	4,0	5,8	6,9	100 m^2 bvo	90 %
Wellnesscentrum	n.v.t	n.v.t	8,8	9,8	100 m^2 bvo	99 %
Sauna/hammam	2,0	4,1	6,2	6,8	100 m^2 bvo	99 %
Sporthal	1,8	2,4	3,1	3,7	100 m^2 bvo	96 %
Sportzaal	1,4	2,2	3,0	3,8	100 m^2 bvo	94 %
Tennishal	0,4	0,5	0,6	0,6	100 m^2 bvo	87 %
Squashhal	1,7	2,5	2,8	3,3	100 m^2 bvo	84 %
Zwembad overdekt	n.v.t.	9,7	10,5	12,3	100 m^2 bassin	97 %
Zwembad openlucht	n.v.t.	9,1	11,9	14,8	100 m^2 bassin	99 %
Sportveld	27	27	27	27	Ha. Netto terrein	95%
Stadion	0,04	0,04	0,04	n.v.t.	zitplaats	99 %
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,0	1,3	1,6	1,8	100 m^2 bvo	98 %
Kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	2,0	2,3	2,5	100 m^2 bvo	98 %
Jachthaven	0,5	0,5	0,5	0,5	Ligplaats	
Functie	**Centrum**	**Schil/-**	**Rest**	**Buiten-**	**Eenheid**	**Aandeel**

		Overloop-gebied	**bebouwde kom**	**gebied**	(Aantal pp/…)	**bezoekers**
Golfoefencentrum	n.v.t.	n.v.t.	49,1	54,2	centrum	93 %
Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	86	108,3	18 holes, 60 ha	98 %
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	0,6	1,4	2,2	2,6	100 m^2 bvo	97 %
Indoorspeeltuin (groot)	1,2	2,1	3,1	3,6	100 m^2 bvo	98 %
Indoorspeeltuin (zeer groot)	2,4	3,4	4,3	4,9	100 m^2 bvo	98 %
Manege	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,3	box	90 %
Dierenpark	4,0	4,0	4,0	4,0	ha. netto terrein	99 %
Attractie- en pretpark	4,0	4,0	4,0	4,0	ha. netto terrein	99 %
Volkstuin	n.v.t.	1,1	1,2	1,3	10 tuinen	100 %

Toelichting:

- Museum: het CROW kent geen norm voor een museum in het buitengebied. In Best komen echter wel musea in het buitengebied voor. De norm is overgenomen van het 'rest bebouwde kom gebied'.
- Bowlingcentrum: dit betreft een voorziening waar de hoofdactiviteit bowlen is. Het betreft dus niet de reactieve bowlingfaciliteiten bij campings, hotels en dergelijke.
- Fitnessstudio/sportschool: sportvoorziening, waar voor het grote deel alleen gebruik gemaakt wordt van fitnessapparaten.
- Fitnesscentrum: grote multifunctionele centra (groter dan 1.500 m^2 bvo), die een breed pakket aan activiteiten aanbieden die in hoofdzaak gericht zijn op de sportfunctie (voorbeelden zijn spinning, aerobics, krachttraining en eventueel met ondergeschikte welnessvoorzieningen).
- Wellnesscentrum: hier wordt gedoeld op de grotere zelfstandige sanus's, thermen en kuurcentra (dus niet op voorzieningen bij hotels e.d.). Het verzorgingsgebied van de welnesscentra is over minimaal regionaal.
- Kunstijsbaan: bij de parkeernorm voor een kunstijsbaan wordt uitgegaan van een sobere semi-verdekt of overdekte 400 meter kunstijsbaan, waar wel wedstrijden op georganiseerd kunnen worden. Uitgangspunt is dat er geen grootschalige tribunes of andere extra's zijn.
- Golfoefencentrum: uitgaande van een omvang van ca. 6 ha. Een golfoefencentrum kan gecombineerd worden met een golfbaan.
- Golfbaan: uitgegaan is van een 18 holes golfbaan van ca. 60 – 70 ha. groot.
- Indoorspeeltuin: Indoorspeeltuinen zijn zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de 2 en 12 jaar oud, die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en een attractiepark. De parkeernormen zijn afhankelijk van de grootte en daarmee het (regionale) bereik van een dergelijke voorziening. Gemiddeld variëren de afmetingen van 1.500 m^2 bvo tot 3.500 m^2 bvo.

Parkeernormen 'Horeca en (verblijfsrecreatie)'

Functie	Centrum	Schil/-Overloop-gebied	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Eenheid (Aantal pp/…)	Aandeel bezoekers
Camping	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t	1,1	standplaats	90 %
Bungalowpark	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,0	bungalow	91 %
Bed & Breakfast	0,5	0,5	0,5	0,5	gastenkamer	
1* hotel	0,3	0,7	2,3	4,4	10 kamers	77 %
2* hotel	1,1	2,0	3,8	6,0	10 kamers	80 %
3* hotel	1,6	2,8	4,5	6,3	10 kamers	77 %
4* hotel	2,9	4,6	6,7	8,5	10 kamers	73 %
5* hotel	4,5	7,1	9,8	11,8	10 kamers	65 %
Café/bar/ cafetaria	4,0	4,0	5,0	n.v.t.	100 m^2 bvo	90 %
Restaurant	8,0	8,0	12,0	n.v.t.	100 m^2 bvo	80 %
Discotheek	4,9	11,9	18,8	18,8	100 m^2 bvo	99 %
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	4,0	5,0	6,0	n.v.t.	100 m^2 bvo	99 %

Toelichting:

- Camping: De parkeernorm voor een camping is exclusief 10 % voor gasten van bezoekers.
- Bed & Breakfast: een kleinschalige overnachtings- en verblijfsaccomodatie gericht op het bieden van de mogelijkheid tot een toeristisch kortdurend verblijf met het serveren van ontbijt binnen bestaande gebouwen. Een bed & breakfast is gevestigd in een woonhuis of bijgebouw en wort gerund door (een) bewoner(s) van het betreffende huis. De bed & breakfast voorziening is ondergeschikt aan de woonfunctie.
- Omdat een bed & breakfast ondergeschikt is aan de woonfunctie vindt er alleen een parkeertoets plaats, indien meer dan één gastenkamer is en/of wanneer de bed & breakfast voorziening in een garage of ander bijgebouw bedoeld voor het stallen van motorvoertuigen wordt gezet. In de andere gevallen geldt alleen de parkeernorm voor de hoofdfunctie 'wonen'.

Parkeernormen 'Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen'

Functie	Centrum	Schil/-Overloop-gebied	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Eenheid (Aantal pp/…)	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk	1,8	2,2	2,7	3,0	behandelkamer	57 %
Apotheek	2,0	2,5	2,9	n.v.t.	apotheek	45 %
Fysiotherapie-praktijk	1,0	1,2	1,5	1,7	behandelkamer	57 %
Consultatiebureau	1,1	1,3	1,6	1,9	behandelkamer	50 %
Consultatiebureau voor ouderen	1,2	1,5	1,8	2,1	behandelkamer	38 %
Tandartsenpraktijk	1,3	1,7	2,1	2,4	behandelkamer	47 %
Gezondheids-centrum	1,3	1,6	1,9	2,2	behandelkamer	55 %
Ziekenhuis	1,3	1,5	1,6	1,9	100 m^2 bvo	29 %
Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	25,1	25,1	(deels) gelijktijdige plechtigheid	99 %
Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	26,6	26,6	(deels) gelijktijdige plechtigheid	97 %
Penitentiaire inrichting	1,4	1,9	3,0	3,4	10 cellen	37 %
Religiegebouw	0,1	0,1	0,1	n.v.t.	zitplaats	
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5	0,5	0,5	n.v.t.	wooneenheid	60 %
Hospice	0,5	0,5	0,5	n.v.t.	wooneenheid	60 %

Toelichting:

- Gezondheidscentrum: dit betreft een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of een consultatiebureau.
- Ziekenhuis: de norm betreft een gemiddeld ziekenhuis. Voor een gedetailleerde parkeernorm wordt verwezen naar CROW publicatie 317.
- Het CROW maakt bij het bepalen van haar parkeerkencijfers onderscheid naar diverse functies. De functie 'hospice' is niet als specifieke functie omschreven. Ook in de nieuwe CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (nr. 317, oktober 2012) komt de functie hospice niet voor.
- Hospice: Conform een uitspraak van de ABRvS van 29 september 2010 is in de zaak 'Middenbeemster' (LJN: BN8549) is voor het parkeren bij een hospice de parkeernorm van de functie 'verpleeg/verzorgingstehuis' overgenomen.

Parkeernormen 'Onderwijs'

Functie	Centrum	Schil/-Overloop-gebied	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Eenheid (Aantal pp/…)	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	0,9	1,1	1,3	1,4	100 m^2 bvo	
Basisonderwijs	0,5	0,5	0,5	0,5	leslokaal	
Middelbare school	2,7	3,5	3,9	3,9	100 leerlingen	
ROC	3,7	4,4	4,8	4,9	100 leerlingen	
Hogeschool	7,3	8,0	8,7	8,9	100 studenten	
Universiteit	11,2	13,2	14,5	14,8	100 studenten	
Avondonderwijs	3,5	4,6	5,8	9,5	10 studenten	

Toelichting:

- Kinderdagverblijf, Basisonderwijs: beide parkeernormen zijn exclusief kiss & ride. Voor berekening van de parkeernorm voor kiss & ride wordt verwezen naar de rekentool 'Verkeersgeneratie en parkeren' op www.crow.nl.

BIJLAGE 2: OVERZICHT AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

Om dubbelgebruik toe te kunnen passen wordt over de gehele week bekeken wat de parkeerdruk is, omdat niet alle functies op hetzelfde moment hun piekmoment kennen. Bij het vaststellen van de parkeereis wordt het piekmoment als maatgevend gezien.

De aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de CROW-richtlijnen, met uitzondering van de 'koopavond' en 'werkdagnacht'. Uit eerder onderzoek blijkt namelijk dat de koopavond in winkelgebieden in Best niet tot een piekmoment leidt. De koopavond wordt daarom beschouwd als een reguliere 'werkdag avond'. In de praktijk zal ook de 'werkdagnacht' niet tot het piekmoment leiden. Het is wel het moment waarom alle bewoners aanwezig zijn.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Wonen bewoners: vrijstaand, 2 onder 1 kap, tussen/hoek-woning, appartement, serviceflat/aanleunwoning, kamerverhuur	50	50	90	60	80	70
Wonen bezoekers: vrijstaand, 2 onder 1 kap, tussen/hoek-woning, appartement, serviceflat/aanleunwoning, kamerverhuur	10	20	80	60	100	70
Kantoor (zonder baliefunctie)	100	100	5	0	0	0
(Commerciële) dienstverlening	100	100	5	0	0	0
Bedrijven: arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijvig-heid en arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijvig-heid, bedrijfsverzamelgebouw	100	100	5	0	0	0
Supermarkt: buurtsupermarkt, discountsupermarkt, fullservice supermarkt, grote supermarkt	30	60	40	100	40	30
Groothandel in levensmiddelen	30	60	70	100	0	0
Winkelcentrum (detailhandel): hoofdwinkelcentrum, wijk- en buurtwinkelcentrum	30	60	20	100	0	10
Diverse detailhandel: kringloop-winkel, bruin- en witgoedzaken, woonwarenhuis/woonwinkel, bouwmarkt, outletcentrum, tuincentra en groencentrum	30	60	70	100	0	30
Bibliotheek	30	60	100	0	0	0

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Museum	20	45	0	100	0	90
Cultuur: theater/schouwburg, casino, bowlingcentrum, biljart-/snookercentrum	5	25	90	40	100	40
Sport binnen: dansstudio, fitnessstudio/sportschool, fitnesscentrum, wellness-centrum, sauna/hammam, sport-hal, sportzaal, tennishal, squashhal, zwembad overdekt, kunstijsbaan. manege	50	50	100	100	100	75
Sport buiten: zwembad open-lucht, sportveld, stadion, jachthaven, golfoefencentrum, golfbaan	25	25	50	100	25	100
Indoorspeeltuin, dierenpark, attractie- en pretpark	50	50	10	100	10	100
Volkstuin	30	50	100	100	90	85
Overnachtingsmogelijkheden: camping, Bungalowpark, bed & breakfast en hotel	30	40	90	70	100	40
Café/bar/cafetaria, restaurant, discotheek	30	40	90	75	100	45
Evenementenhal/ congresgebouw	Afhankelijk van de situatie nader te bepalen.					
Sociaal medisch: huisartsen-praktijk, apotheek, fysiothera-piepraktijk, consultatiebureau (ook voor ouderen), tand-artsenpraktijk, gezondheids-centrum	100	75	10	10	10	10
Ziekenhuis patiënten/bezoekers	60	100	60	60	60	60
Ziekenhuis personeel	75	100	40	40	40	40
Crematorium/Begraafplaats	Afhankelijk van de situatie nader te bepalen.					
Penitentiaire inrichting						
Religiegebouw						
Verpleeg- en verzorgingstehuis, hospice	50	50	100	100	100	100
Kinderdagverblijf (crèche)	100	100	0	0	0	0

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Dagonderwijs: basisonderwijs, middelbare school, ROC, Hogeschool, Universiteit	100	100	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	0	0	0

BIJLAGE 3: CORRECTIEFACTOR PARKEERPLAATSEN 'WONEN'

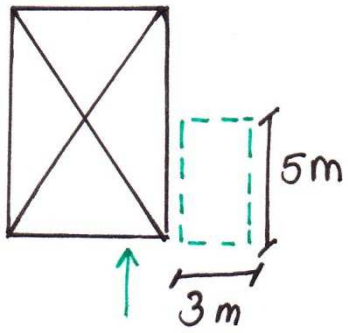
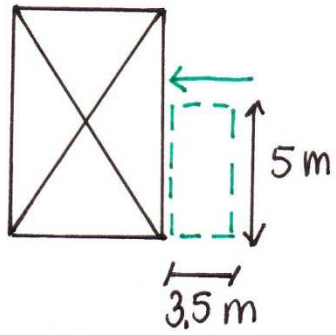
Omdat parkeerplaatsen bij woningen in de praktijk niet altijd worden benut om een auto te parkeren, wordt voor de functies gerelateerd aan 'wonen' in de parkeerbalansberekening een correctiefactor toegepast.
Dit betekent dat je er feitelijk ruimte is voor een bepaald aantal voertuigen (theoretisch aantal), maar dat uit de praktijk (evidence-based) blijkt dat in het dagelijkse gebruik er minder voertuigen staan dat theoretisch mogelijk. Een duidelijk voorbeeld zijn garages. In de meeste garages wordt niet dagelijks een auto gestald. Om deze reden wordt er bij de bepaling van de parkeerbalans bij wonen niet gerekend met het theoretisch aantal parkeermogelijkheden, maar het berekeningsaantal.
Deze berekeningsaantallen wordt in deze bijlage toegelicht.

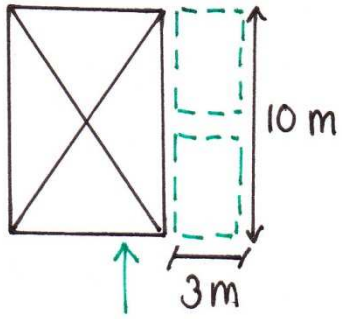
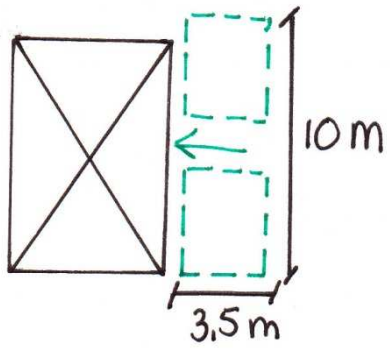
Tabel 3: Correctiefactor parkeren bij woningen

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage	1	0,8
Lange oprit zonder garage	2	1,0
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5
Garage met enkele oprit	2	1,0
Garage met lange oprit	3	1,3
Garage met dubbele oprit	3	1,8

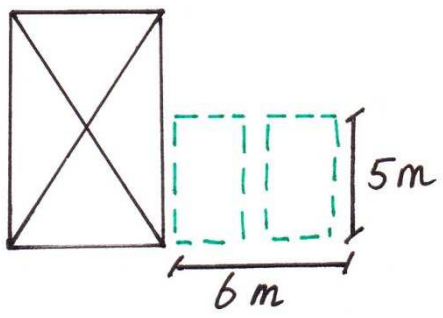
Een carport wordt (mits aan twee kanten open) gezien als een oprit. Indien drie zijden dicht zijn, wordt deze meegerekend als garage.

Om meegerekend te worden als parkeervoorziening dient aan minimale afmetingen voldaan te worden. Deze minimale afmetingen worden hierna verder uitgewerkt.

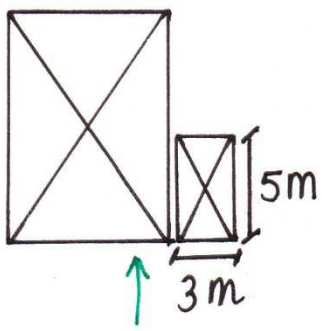
Enkele oprit zonder garage	
Theoretisch aantal	1 pp.
Berekeningsaantal	0,8 pp.
Maatvoering in geval van: • voordeur voorzijde <u>en</u> • geen achterom	Maatvoering in geval van: • voordeur zijkant <u>of</u> • achterom
	

Lange oprit zonder garage	
Theoretisch aantal	2 pp.
Berekeningsaantal	1,0 pp.
Maatvoering in geval van: • voordeur voorzijde <u>en</u> • geen achterom	Maatvoering in geval van: • voordeur zijkant <u>of</u> • achterom
	

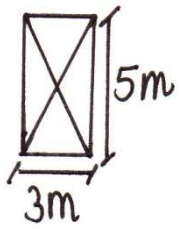
Dubbele oprit zonder garage	
Theoretisch aantal	2 pp.
Berekeningsaantal	1,7 pp.

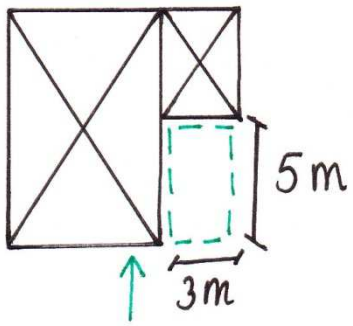
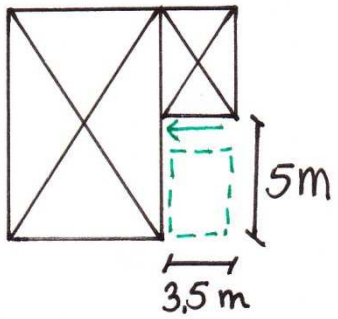


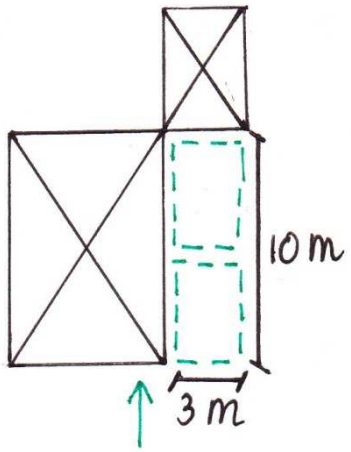
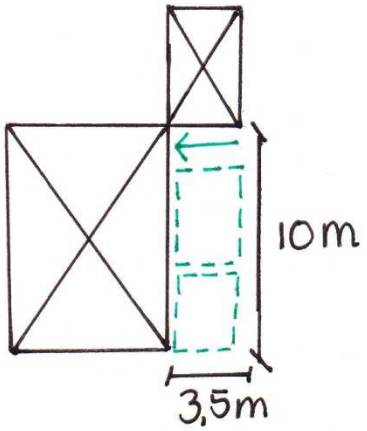
Garage zonder oprit (bij woning)	
Theoretisch aantal	1 pp.
Berekeningsaantal	0,4 pp.



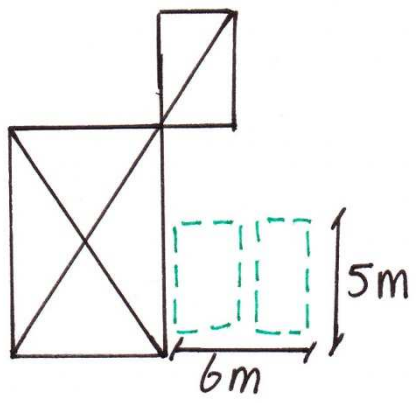
Garagebox (niet bij woning)	
Theoretisch aantal	1 pp.
Berekeningsaantal	0,5 pp.



Enkele oprit met garage	
Theoretisch aantal	2 pp.
Berekeningsaantal	1,0 pp.
Maatvoering in geval van: • voordeur voorzijde <u>en</u> • geen achterom	Maatvoering in geval van: • voordeur zijkant <u>of</u> • achterom
	

Lange oprit met garage	
Theoretisch aantal	3 pp.
Berekeningsaantal	1,3 pp.
Maatvoering in geval van: • voordeur voorzijde <u>en</u> • geen achterom	Maatvoering in geval van: • voordeur zijkant <u>of</u> • achterom
	

Dubbele oprit met garage	
Theoretisch aantal	3 pp.
Berekeningsaantal	1,8 pp.



BIJLAGE 4: MAATVOERING PARKEERPLAATSEN

Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen, namelijk:

1. parkeerplaats;
2. parkeerweg.

De dimensionering wordt bepaald door de eisen waaraan deze elementen afzonderlijk moeten voldoen en door de onderlinge samenhang tussen beide.

Voor de maatvoering van de parkeerplaatsen wordt waar mogelijk aangehaakt op de voorkeursrichtlijnen van het CROW. Deze maten worden bij het bepalen van de parkeerbalans als minimale maten aangevoerd.

Tabel 3: maatvoering van parkeervoorziening voor autoverkeer

	Breedte parkeervak	**Lengte**	**Breedte parkeerweg**
Langsparkeren	2,00 meter	6,0 meter	3,0 meter
Haaks parkeren (90°)	2,50 meter	5,0 meter	6,0 meter
Gestoken parkeren (60°)	2,50 meter	5,15 meter	4,0 meter
Gestoken parkeren (45°)	2,50 meter	4,85 meter	4,0 meter
Gestoken parkeren (30°)	2,50 meter	4,20 meter	4,0 meter

Indien er een parkeervak aan een wand gelegen is dient het parkeervak ten minste 0,15 meter breder te zijn dan opgenomen in tabel 3. Indien een parkeervak gelegen is tussen twee wanden bedraagt dit 0,35 meter.

De breedte van de parkeerweg is de breedte zoals deze vanuit verkeerskundig oogpunt minimaal gewenst is. Het kan zijn dat er vanuit andere overwegingen (bv. veiligheid) in een individueel geval een bredere parkeerweg wordt verlangd.
Bij haaksparkeren moet er voor gewaakt worden dat er niet ook op de parkeerweg geparkeerd wordt. Dit bemoeilijkt het uitrijden van de haaksparkeerplaatsen. Dit probleem kan voorkomen worden door het parkeren aan beide zijden van de parkeerweg te faciliteren. Maak dus een parkeerweg met aan beide zijden parkeerplaatsen.

Randvoorwaarden bij de situering van de parkeerplaatsen zijn:

1. dat deze niet zonder toestemming van de wegbeheerder rechtstreeks mogen aansluiten op de openbare weg;
2. dat in geval van een parkeergarage, er een rechtstand van minimaal 5 meter aanwezig is, voordat er aangesloten wordt op de openbare weg.

BIJLAGE 5: VOORBEELDEN BEREKENINGEN

Stappenplan

1. Vergaren en controleren van gegevens
2. Bepalen van de juiste normen
    b. Locatie in Best
    c. Functie bepalen
3. Berekening van de parkeereis
    a. Aantal benodigde parkeerplaatsen per functie
    b. Mogelijkheden dubbelgebruik
    c. Vrijstelling van parkeereis (in geval < 1,5 pp)
    d. Afronden
4. Controle parkeerbalans
5. Conclusie parkeerbalans

De in deze bijlage genoemde twee voorbeelden worden fictieve situaties beschreven.

Voorbeeld parkeereis

Een ontwikkelaar heeft de wens om aan de Oirschotseweg het volgende te realiseren: 10 appartementen van 75 m^2, 250 m^2 bvo detailhandel en 750 m^2 bvo kantoorruimte. Bij de kantoorruimte komt geen zogenaamde 'balie'. Het terrein is niet eerder bebouwd geweest. De ontwikkelaar wil weten hoeveel parkeerplaatsen hij moet realiseren om aan de parkeereis te voldoen.

Stap 1: *Vergaren en controleren van gegevens*
Wonen: 10 appartementen van 75 m^2
Detailhandel: 250 m^2 bvo
Kantoren: 750 m^2 bvo

Stap 2: *Bepalen van de juiste normen*
De Oirschotseweg is gelegen in het gebied 'schil/overloopgebied' of 'rest bebouwde kom'. Het betreffende perceel is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. De normen voor de bijbehorende functies zijn:
Wonen: 1,4 pp/woning
Detailhandel, wijk- en buurtcentrum: 2,7 pp/100 m^2 bvo
Kantoren: 1,8 pp/100 m^2 bvo

Stap 3: Berekening van de parkeereis
3a. Aantal benodigde parkeerplaatsen per functie
Wonen: 10 woningen x 1,4 pp/won = 14 pp
Detailhandel: (250 m^2 bvo/100) x 2,7 = 6,75 pp
Kantoren: (750 m^2 bvo/100) x 1,8 = 13,5 pp
Totaal: 34,25 pp.

3b. Mogelijkheden dubbelgebruik

Er zijn binnen het plan drie verschillende functies. Dit biedt de mogelijkheid om te kijken of het middels dubbelgebruik minder parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Wonen bewoners	50	50	90	60	80	70
Wonen bezoekers	10	20	80	60	100	70
Detailhandel	30	60	20	100	0	10
Kantoren	100	100	5	0	0	0

Parkeereis per moment

Functie	Totaal	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Wonen bewoners	11	5,5	5,5	9,9	6,6	8,8	7,7
Wonen bezoekers	3	0,3	0,6	2,4	1,8	3	2,1
Detailhandel	6,75	2,03	4,05	1,35	6,75	0	0,68
Kantoren	13,5	13,5	13,5	0,68	0	0	0
Totaal	*34,25*	*21,33*	***23,65***	*14,33*	*15,15*	*11,8*	*10,48*

Het piekmoment is de 'werkdag middag'. Indien er alle parkeerplaatsen voor alle gebruikers vrij toegankelijk zijn is de parkeereis 23,65 = 24 parkeerplaatsen.

Bij wonen worden vaak de parkeerplaatsen vaak (gedeeltelijk) vast toebedeeld. Dit kan niet voor het bezoekersdeel. De parkeereis bij deze maximale vaste toedeling is al volgt:

Aanwezigheidspercentages bij maximale vaste toedeling

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Wonen vast 1,1	100	100	100	100	100	100
Wonen bezoekers 0,3	10	20	80	60	100	70
Detailhandel	30	60	20	100	0	10
Kantoren	100	100	5	0	0	0

Parkeereis per moment bij maximale vaste toedeling wonen

Functie	Totaal	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Wonen bewoners	11	11	11	11	11	11	11
Wonen bezoekers	3	0,3	0,6	2,4	1,8	3	2,1
Detailhandel	6,75	2,03	4,05	1,35	6,75	0	0,68
Kantoren	13,5	13,5	13,5	0,68	0	0	0
Totaal	*34,25*	*26,83*	***29,15***	*15,43*	*19,55*	*14*	*13,78*

Het piekmoment is de 'werkdag middag'. De parkeereis 29,15 = 29 parkeerplaatsen.

3c. Vrijstelling van parkeereis

Indien de parkeereis lager uitvalt dan 1,5 parkeerplaatsen wordt er vrijstelling verleend van de parkeereis. In dit voorbeeld is dat niet het geval.

3d. Afronding

De parkeereis voor de situatie zonder vaste toedeling is 23,65 = 24 parkeerplaatsen.

Voorbeeld parkeerbalans

Op een perceel aan De Maas is een loods gevestigd van 1.250 m^2 bvo. Op het perceel zijn twee parkeerplaatsen aanwezig. Het gebouw wordt verbouwd naar een laboratorium van 1.500 m^2 met ondergeschikte kantoorruimte.

Stap 1: *Vergaren en controleren van gegevens*

Oude situatie: loods: 1.250 m^2 bvo

Nieuw situatie: laboratorium: 1.500 m^2 bvo

Stap 2: *Bepalen van de juiste normen*

De Maas is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. De normen voor de bijbehorende functies zijn:

Loods = arbeidsextensitieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: 0,8 pp/100 m^2 bvo

Laboratorium = arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: 2,1 pp/100 m^2 bvo. De kantoorruimte hoort bij het laboratorium, waardoor ook voor de kantoorruimte de parkeernorm van arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid geldt.

Stap 3: Berekening van de parkeereis

3a. Aantal pp per functie

Oude situatie: (1.250 m^2 bvo/100) x 0,8 = 10 pp

Nieuwe situatie: (1.500 m^2 bvo/100) x 2,1 = 31,5 pp

In de oude situatie bedraagt de parkeerdruk op de openbare ruimte vanuit theoretisch oogpunt 10 – 2 = 8 pp.

Dit betekent dat de parkeereis voor de nieuwe situatie: 31,5 – 8 = 23,5 pp betreft.

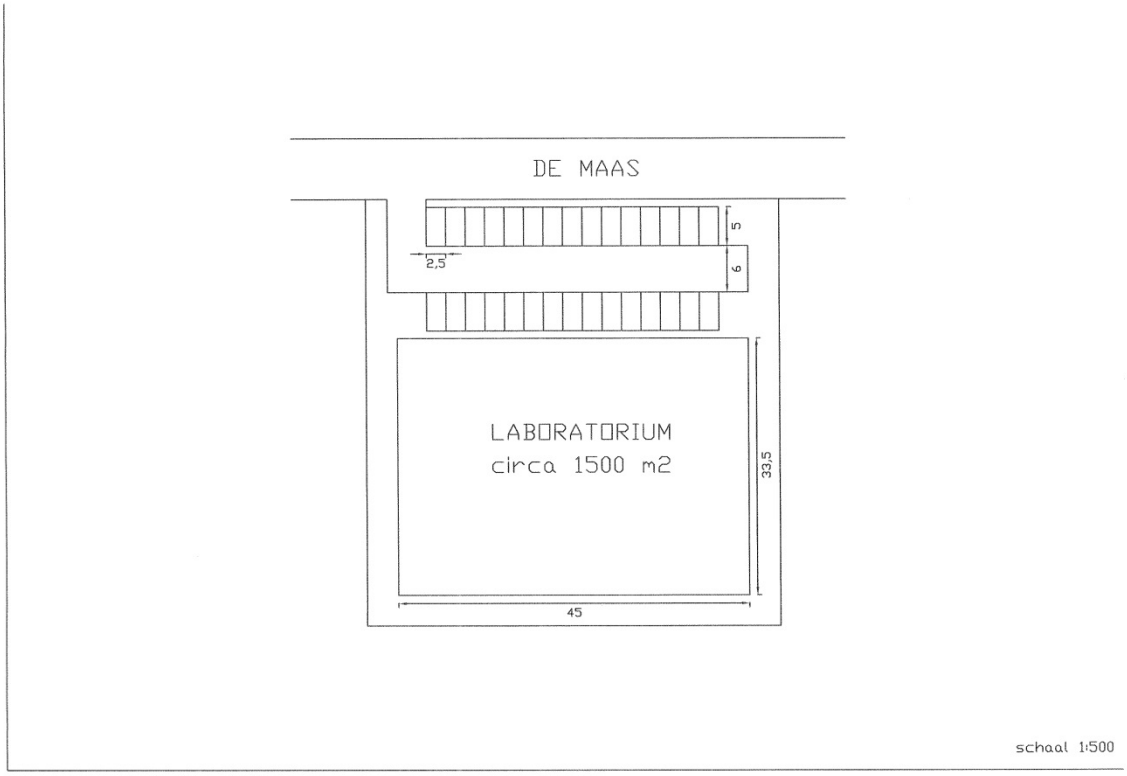
3b. Mogelijkheden dubbelgebruik

Er zijn binnen het plan één functie. Dit biedt geen mogelijkheid om te kijken of het middels dubbelgebruik minder parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

3c. Vrijstelling van de parkeereis
Indien de parkeereis lager uitvalt dan 1,5 parkeerplaatsen wordt er vrijstelling verleend van de parkeereis. In dit voorbeeld is dat niet het geval.

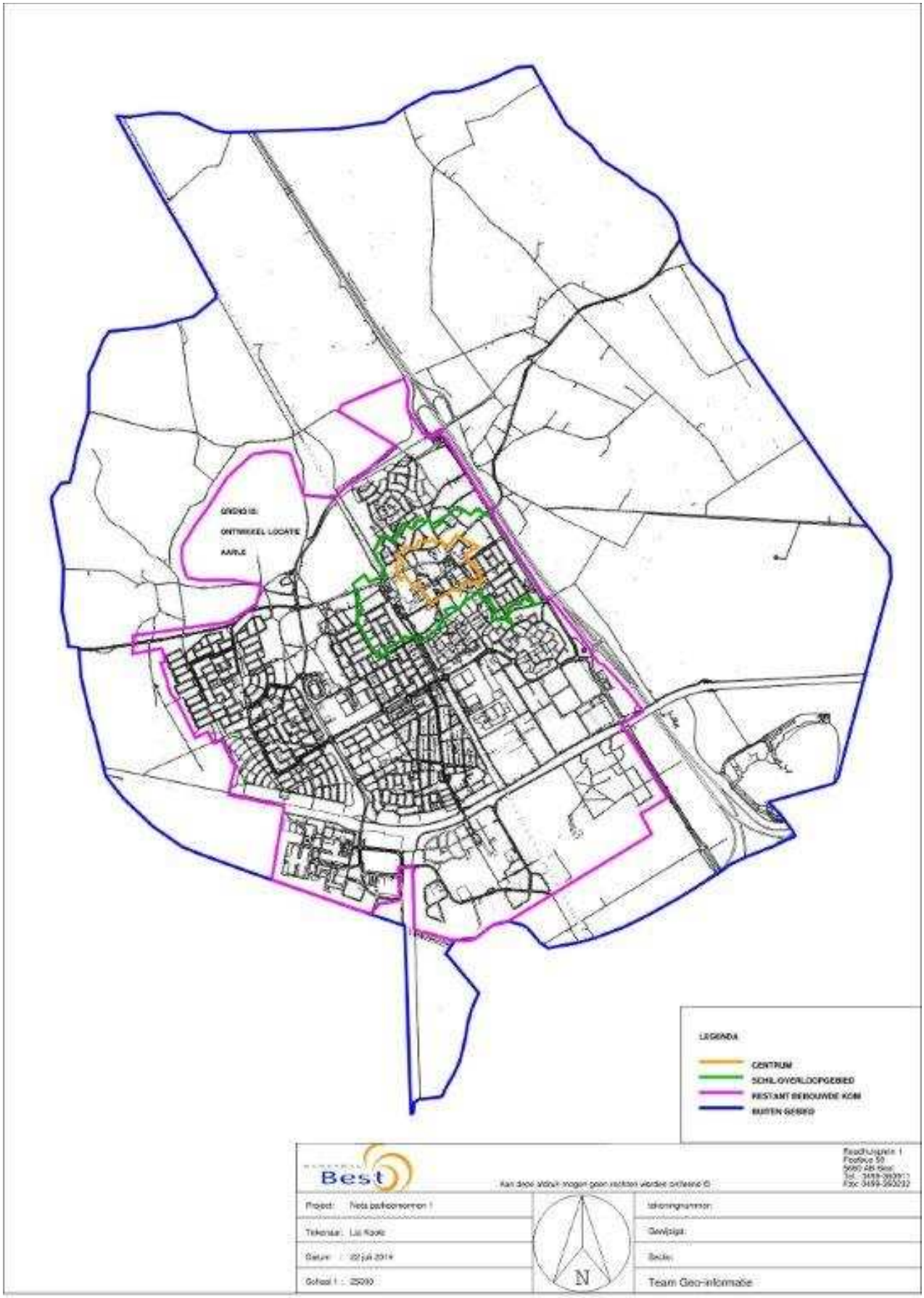
3d. Afronding
De parkeereis is 23,5 = 24 parkeerplaatsen, waarvan ten minste 5% (1 pp.) van de parkeerplaatsen toegankelijk moet zijn voor bezoekers, dus openbaar toegankelijk moeten zijn.

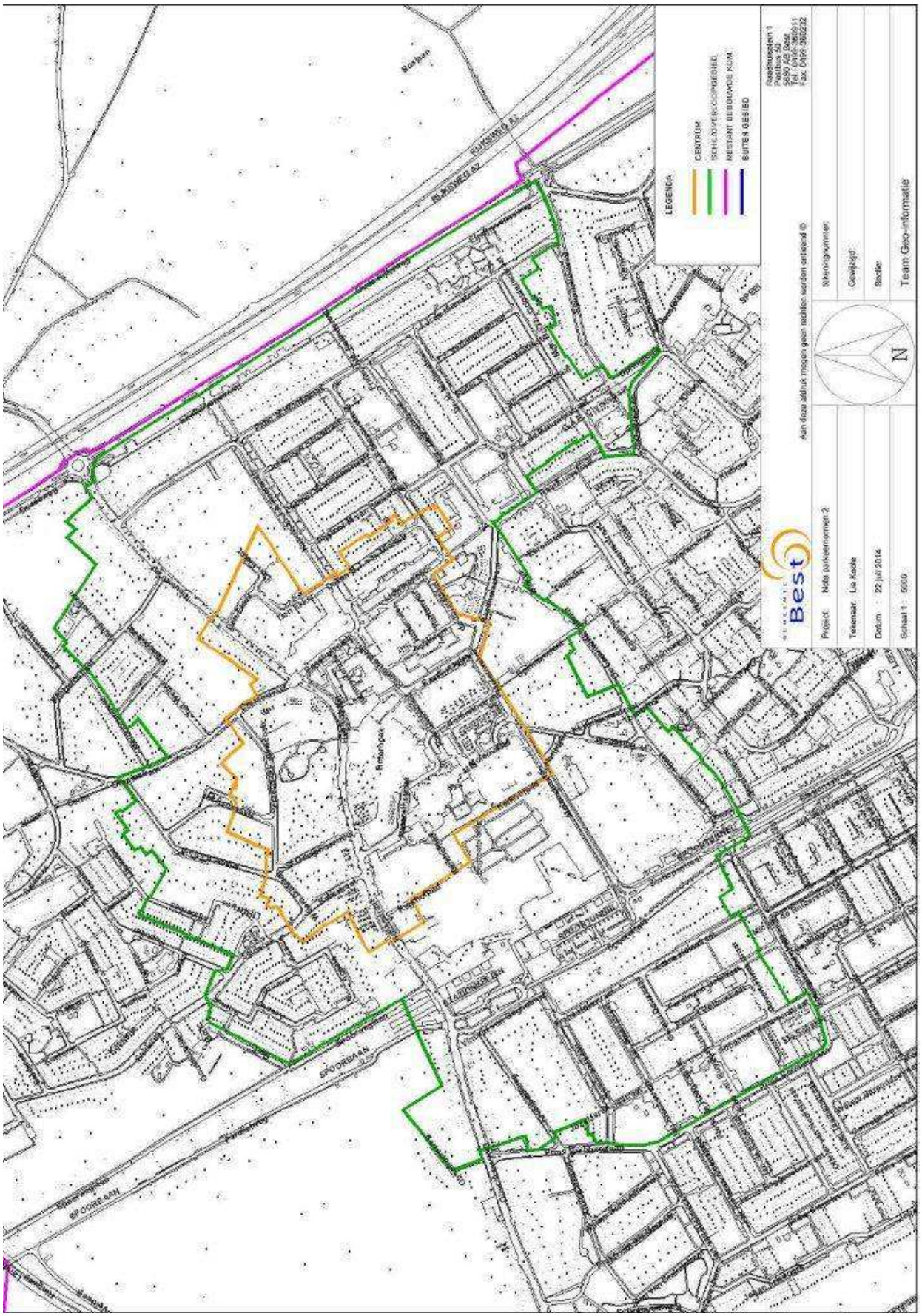
Stap 4. Controle parkeerbalans
Onderstaand ontwerp biedt de basis voor de controle van de parkeerbalans. In totaal worden er 30 parkeerplaatsen geteld. Deze parkeerplaatsen voldoen allemaal aan de maatvoeringseisen. Het zijn namelijk haaksparkeerplaatsen met een maatvoering van 2,5 m x 5,0 meter. Ook zijn alle parkeerplaatsen afzonderlijk toegankelijk via een toegangsweg die voldoet aan de eisen (6 meter breed bij haaksparkeren).



Stap 5. Conclusie parkeerbalans
De parkeerbalans voor dit plan voldoet.

BIJLAGE 6: GRENZEN GEBIEDEN




LEGENDA
CENTRUM
SCHILDVERKOOPGEBIED
RESTANT BEBOUWDE KOM
BUITEN GEBIED
Aan deze afdruk mogen geen rechten worden ontleend ©
Best
Project: Nota parkeernormen 2
Tekenaar: Lia Koole
Datum: 22 juli 2014
Schaal 1: 5000
Tekeningnummer:
Gewijzigd:
Status:
Team Geo-informatie
N
RUISWEG N2
SPOORLAAN