

**Nota parkeernormen
Gemeente Deurne
2009**

Inhoudsopgave

1 Inleiding	1
1.1 De opgave	1
1.2 Achtergronden	1
2 Factoren die de hoogte van de parkeernorm bepalen	2
2.1 Parkeernormen zijn maatwerk	2
2.2 Structurele factoren	3
2.2.1 Stedelijkheidsgraad	3
2.2.2 Bereikbaarheid met het openbaar vervoer	4
2.3 Beleidsmatige visie	4
2.3.1 Minimum norm of maximum norm?	4
2.3.2 Visie van Deurne op het parkeren	5
3 Beleid ten aanzien van Parkeernormen.	6
3.1 Parkeernormen	6
3.1.1 Parkeernormen Deurne.	6
3.1.2 Berekening parkeervoorzieningen bij woningen.	7
3.1.3 Maatvoering parkeerplaatsen.	7
3.2 Parkeren op eigen terrein.	7
3.2.1 Het omgaan met dubbelgebruik	8
3.2.2 Het afstandscriterium.	8
3.3 Compensatieregeling	8
3.3.1 Tarieven.	9
3.3.2 Parkeerdruk meten.	10
3.3.3 Verplichting gemeente.	10
3.4 Specifieke situaties.	10
3.5 Hardheidsclausule.	12
3.6 Overgangsregeling.	12
4 Juridisch kader	13
4.1 Instrumenten.	13
4.2 Scenario's.	14
Bijlage 1; Parkeernormen	16
Bijlage 2; Aanwezigheidspercentages	21
Bijlage 3; Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen	23
Bijlage 4; Afmetingen parkeerplaatsen	24
Bijlage 5; Berekening parkeerdruk	25
Bijlage 6; Gebiedsindeling parkeernormen	27

1 Inleiding

1.1 De opgave

In deze beleidsnota staat een samenhangend stelsel van parkeernormen voor de middellange termijn. De parkeernormen zijn bedoeld om gebruikt te worden bij bouw en herbouwprojecten binnen de gehele gemeente Deurne en sluiten aan op de voorstellen voor een vernieuwd parkeerbeleid in en rond het centrum van Deurne.

Naast deze nota ligt er een voorstel om tot een mobiliteitsfonds te komen om voor praktische beleidsen bij het voldoen aan de parkeernorm een oplossing te bieden.

1.2 Achtergronden

Een van de vragen die bij gebiedsontwikkeling spelen is hoeveel parkeerplaatsen voor de geplande functies nodig zijn. Daar waar bij bestaande functies parkeertellingen uitsluitend kunnen geven, is dat bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkeling niet mogelijk. De gebruikelijke wijze om de parkeerbehoefte te bepalen is om gebruik te maken van parkeernormen.

Het realiseren van parkeerplaatsen bij een nieuwe ontwikkeling is vaak een heet hangijzer. Vaak worden parkeerplaatsen gezien als ruimte die uitsluitend geld kost en verder niets oplevert. In veel gevallen streeft de ontwikkelaar er dan ook naar om zo min mogelijk parkeerplaatsen te realiseren. Voor een duurzame bereikbaarheid is het echter essentieel dat er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. Het gebied verliest anders aan waarde omdat het moeilijk bereikbaar is en genereert veel parkeeroverlast voor zijn omgeving. Wat in dit kader voldoende is, is afhankelijk van een aantal factoren, zoals locatie, visie op het parkeren en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Parkeernormen zijn een hulpmiddel bij het realiseren van een duurzaam aanbod van parkeerplaatsen. Een parkeernorm drukt de parkeerbehoefte van een functie uit in het aantal parkeerplaatsen per functie-eenheid. Een functie-eenheid kan bijvoorbeeld zijn 1 woning, 100 m² BVO (Bruto Vloer Oppervlak) of een ziekenhuisbed. Het CROW¹ heeft in het ASVV 2004² kencijfers opgenomen die als handvat kunnen dienen voor een gemeente om parkeernormen vast te stellen. De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van het CROW.

¹ De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Tegenwoordig staat de naam voor kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

² ASVV 2004; Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen in de bebouwde kom.

2 Factoren die de hoogte van de parkeernorm bepalen

2.1 Parkeernormen zijn maatwerk

Bij het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen is het de kunst om deze zo vast te stellen dat ze recht doen aan de situatie ter plaatse. Dit betekent ook dat binnen een gemeente verschillende parkeernormen voor een zelfde functie kunnen gelden. Zaken als bereikbaarheid met het openbaar vervoer, fiets en het autobezit spelen daarbij een rol. Deurne is geen Eindhoven en de kern Vlierden is anders dan de kern Deurne. De stedelijkheidsgraad speelt hierbij een centrale rol.

De trend is dat gemeenten meer en meer verplichten om het parkeren op eigen terrein op te lossen. Dit uit zich in de eis dat bij iedere woning minimaal 1 parkeerplaats op eigen terrein moet worden gerealiseerd ten behoeve van die woning. Deurne doet dit al jaren.

De hoogte van de parkeernormen verandert in de tijd. Het hangt samen met de ontwikkelingen van het autogebruik en autobezit. Tot nu toe is er een stijging te zien van zowel het autobezit als het autogebruik. Ook voor de nabije toekomst is het de verwachting dat beiden blijven stijgen. Wat de verre toekomst brengt is ongewis. Ergens zal er een verzadigingspunt liggen dat iedereen die een auto wil hebben, er ook een heeft. Over de gevolgen van de (voorgenomen) maatregelen als afschaffing van de BPM en het rekeningrijden voor het autobezit en autogebruik is ook niet veel te zeggen. De eerste verkenningen laten echter zien dat in dat geval het autobezit toeneemt, terwijl het gebruik afneemt. Veranderende omstandigheden maken het noodzakelijk om de parkeernormen periodiek (deels) te herzien.

Een duurzaam parkeerbeleid stelt tevens eisen aan de maten van de parkeerplaatsen. Omdat de gemiddelde auto steeds groter wordt, is het van belang dat met de juiste maten voor parkeerplaatsen wordt gewerkt. Het ASVV 2004 is daarvoor het uitgangspunt.

2.2 Structurele factoren

2.2.1 Stedelijkheidsgraad

In het ASVV 2004 zijn de parkeerkencijfers bepaald aan de hand van stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad is door het CBS gedefinieerd op basis van de omgevingsadressendichtheid³. Uit het onderzoek dat aan het opstellen van die parkeerkencijfers ten grondslag heeft gelegen, blijkt dat de parkeerbehoefte voor veel functies afneemt naar mate de stedelijkheid toeneemt. In de meeste gevallen geldt dat des te stedelijker het gebied is, des te meer functies lopend, met fiets of met het openbaar vervoer goed te bereiken zijn. Hierdoor is de noodzaak te beschikken over een auto kleiner. De gemeente Deurne bestaat uit de dorpen Deurne, Vlierden, Liessel Neerkant en Helenaveen. De gemeente heeft 31.840 inwoners⁴ en een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 807. De gemeente wordt daarmee als weinig stedelijk aangemerkt volgens deze definitie.

Tabel 1. Stedelijkheidsgraad kernen gemeente Deurne

Gebied	Inwoners	Omgevingsadressendichtheid	Stedelijkheid
Gemeente Deurne	31.840	807	weinig stedelijk
Deurne	24.530	989	weinig stedelijk
Vlierden	1.340	110	niet stedelijk
Liessel	3.210	246	niet stedelijk
Neerkant	1.880	156	niet stedelijk
Helenaveen	880	67	niet stedelijk

De omgevingsadressendichtheid verschilt sterk tussen de kern Deurne en de overige kernen. Ook per wijk in de kern Deurne verschilt deze. In de onderstaande tabel zijn deze verschillen weergegeven.

Tabel 2. Stedelijkheidsgraad wijken gemeente Deurne

Gebied	Omgevingsadressendichtheid	Stedelijkheid
Deurne-Centrum	1242	matig stedelijk
Sint Jozefparochie	599	weinig stedelijk
Zeilberg	747	weinig stedelijk
Walsberg	502	weinig stedelijk
Koolhof	1339	matig stedelijk
Heiakker	1219	matig stedelijk
Industrieterreinen	674	weinig stedelijk
De Vennen	429	niet stedelijk
Verspreide huizen Deurne	123	niet stedelijk

Opvallend zijn de sterke verschillen in omgevingsadressendichtheid tussen de wijken. Tussen de ‘weinig stedelijke’ wijken en de ‘matig stedelijke’ wijken zit een verschil van

³ De omgevingsadressendichtheid is het aantal adressen binnen een cirkel van één kilometer rond dat adres. Per blok van 500 bij 500 meter wordt de omgevingsadressendichtheid uitgerekend voor een (mogelijk fictief) adres in het midden van dat blok, en vervolgens toegekend aan alle adressen in dat hele blok.

⁴ CBS, Kencijfers wijken en buurten 2003 – 2007. De hier opgenomen cijfers zijn die van 2007.

minimaal een kleine 500 adressen. Met uitzondering van de ‘verspreide huizen’ is het verschil tussen ‘niet stedelijk’ en ‘matig stedelijk’ gering.

2.2.2 Bereikbaarheid met het openbaar vervoer

Naarmate meer en betere alternatieven voor de auto beschikbaar zijn neemt de behoefte aan parkeerplaatsen af.

Deurne beschikt over een intercitystation en is vanuit de omliggende grote steden goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Deurne heeft echter ook een regionale functie. De bus- en treinverbindingen met dit achterland zijn echter niet optimaal, waardoor velen gebruik maken van de auto om naar Deurne te komen. Dit maakt het toepassen van relatief krappe normen niet wenselijk.

2.3 Beleidsmatige visie

De visie van een gemeente op het parkeren bepaalt in laatste instantie de hoogte van de parkeernormen. Vraagvolgend beleid heeft andere normen dan een restrictief beleid. Bij toepassing van parkeerregulering geldt in zijn algemeenheid dat des meer beperkingen deze met zich meebrengt, des te lager de parkeernorm kan zijn. Stringente regulering heeft gevolgen op zowel het autobezit als het autogebruik.

2.3.1 Minimum norm of maximum norm?

Los van de hoogte van de parkeernorm is er de keuze of de gestelde norm een minimum of een maximumgrens is. Tot een aantal jaren geleden ging men er in Nederland vanuit dat met het hanteren van een **maximum parkeernorm** het autobezit en autogebruik kon worden afgeremd. De praktijk leert echter anders. Weinig parkeerplaatsen zijn op zich geen reden om geen auto aan te schaffen of om niet met de auto te komen. Men neemt het voor lief dat men soms nabij de bestemming kan parkeren en dat soms op grotere afstand moet doen. Feitelijk worden er in die situatie te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor de parkeervraag die de betreffende functie genereert. Het gevolg is overlast in de directe omgeving.

Bij een strenge, maximumnorm is alleen bij adequate parkeerregulering een te hoge parkeerdruk te voorkomen. Dit vergt terughoudend omgaan met het verstrekken van parkeervergunningen en het hanteren van hoge uurtarieven. In de meeste gevallen is dat echter niet het geval waardoor op dergelijke locaties toch parkeerproblemen ontstaan. Het hanteren van een **minimum norm** ligt daarom meer in de rede. Dit vergt een minder stringent parkeerbeleid en past ook binnen het beleid dat de meeste gemeenten voeren ten aanzien van het parkeren op eigen terrein. Als men meer parkeerplaatsen wenst dan de norm aangeeft, dan staat het de ontwikkelaar in principe vrij om deze te realiseren. Risico bij het hanteren van een minimum norm is het toepassen van een te hoge norm, waardoor ontwikkelaars afhaken vanwege de te hoge kosten.

2.3.2 Visie van Deurne op het parkeren

Deurne heeft een heldere visie op het parkeren. Binnen zekere grenzen wordt beoogd het parkeren optimaal en duurzaam te faciliteren. Parkeren bij de eigen woning en werkplek dient reeds zoveel mogelijk op eigen terrein⁵ plaats te vinden. Zo dient voor iedere nieuwe woning minimaal 1 parkeerplaats op eigen terrein te worden gerealiseerd. Ook bedrijven dienen het parkeren op eigen terrein op te lossen. Uitzonderingen zijn benoemd in paragraaf 3.5. Ook kunnen er omstandigheden zijn waarbij de gemeente onder de voorwaarde van betaling van een compensatiebedrag, ontheffing geeft van het realiseren van (een deel van) de benodigde parkeercapaciteit. Dit is beschreven in paragraaf 3.3.

De parkeerregulering die de gemeente toepast is er primair op gericht om het bezoek aan de bedrijven en de bewoners optimaal te faciliteren. Parkeervergunningen worden beperkt verstrekt aan bewoners die niet kunnen beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein. Ook bedrijven kunnen beperkt voor hun werknemers een parkeervergunning aanschaffen.

Omdat de openbare ruimte steeds verder wordt belast door parkerende auto's wil de gemeente komen tot een betere benutting van het parkeerareaal. Dit kan bijvoorbeeld door het gebruik van de Deurnepas waarbij bepaalde doelgroepen op bepaalde tijdstippen gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen, zodat het beschikbare parkeerareaal optimaal kan worden benut.

Het optimaal benutten van parkeerplaatsen betekent tevens dat de beschikbare parkeerruimte nabij de woonomgeving (zowel op maaiveld als in een parkeergarage) tijdens de rustige uren door andere doelgroepen zou moeten kunnen worden gebruikt. Daarmee wordt het beschikbare parkeerareaal efficiënter ingezet hetgeen de druk in het openbaar gebied kan verminderen. Tevens is dit economisch gezien ook aantrekkelijk omdat de beschikbare parkeerruimte (tegen betaling) beter wordt gebruikt over de gehele dag.

⁵ 'Voor de definitie van het begrip 'eigen terrein' wordt verwezen naar paragraaf 3.2. van deze nota.

3 Beleid ten aanzien van Parkeernormen.

Het parkeernormenbeleid van Deurne bestaat uit 5 elementen:

1. Parkeernormen
2. Parkeren op eigen terrein en dubbelgebruik
3. Compensatieregeling
4. Specifieke situaties
5. Hardheidsclausule

Het beleid is van toepassing ⁶op:

- Nieuwbouw
- Uitbreiding van een bestaande functie
- Verandering van functie van een object (pand of voorziening)

3.1 Parkeernormen

3.1.1 Parkeernormen Deurne.

Voor de nieuwe parkeernormen wordt uitgegaan van minimum normen. Indien een ontwikkelaar meer parkeerplaatsen wil realiseren, dan mag dat, mits de ruimte op eigen terrein beschikbaar is en de parkeerfaciliteit op gepaste wijze kan worden ontsloten. De nieuwe parkeernormen zijn voor Deurne verdeeld naar 5 typen locaties. Een en ander conform de uitgangspunten van het ASVV 2004.

Bij het vaststellen van de gebieden is rekening gehouden met de grenzen van de bestemmingsplangebieden. Dit heeft als voordeel dat binnen een bestemmingsplangebied voor een en dezelfde functie slechts één norm van toepassing is. Daarnaast heeft de gemeente reeds enige jaren ervaring met haar parkeernormen voor woningbouw. Dit beleid is succesvol. De parkeernormen voor woningen zijn afgestemd op de normen die de gemeente thans hanteert.

De normen zelf worden ontleend aan de kencijfers van het ASVV 2004. Hierin zijn kencijfers opgenomen naar stedelijkheidsgraad (zeer sterk stedelijk, sterk stedelijk, matig stedelijk, weinig stedelijk en niet stedelijk) en naar locatie binnen de gemeente (centrum, schil/overloopgebied centrum, rest bebouwde kom) (zie ASVV 2004 tabel 6.3). Deze

⁶ In paragraaf 4.2. zijn de mogelijke scenario's beschreven op welke wijze parkeernormen al dan niet in een bestemmingsplan zijn opgenomen en hoe toetsing van een bouwplan plaatsvindt ten aanzien van de normen uit deze nota.

kencijfers zijn aangegeven als een bandbreedte. In onderstaande tabel is weergegeven hoe de normen worden bepaald door de categorie wonen en de overige categorieën. De inhoud van de tabel dient als volgt te worden gelezen: *matig stedelijk; gemiddelde 'centrum'* voor de categorie niet wonen: het gemiddelde van de bandbreedte, zoals die voor het centrum van een matig verstedelijkt gebied in het ASVV 2004 voor niet woonfuncties is geformuleerd. Als bijlage 6 is een kaart opgenomen met de verschillende bestemmingsplangebieden. De kleur zoals vermeld onder het kopje 'kaart' in de tabel, verwijst naar de toegepaste kleuren in bijlage 6.

Tabel 3. Toepassen ASVV cijfers

locatie	kaart	wonen	niet wonen
Centrum Deurne	oranje	matig stedelijk; max centrum	matig stedelijk; gemiddelde centrum
Schil rond centrum	groen	matig stedelijk; gemiddelde schil	matig stedelijk; gemiddelde schil
Rest bebouwde kom Deurne	blauw	weinig stedelijk; max schil	weinig stedelijk; gemiddelde schil
Overige kernen	geel	weinig stedelijk; max schil	niet stedelijk; gemiddelde centrum
Buitengebied	wit	niet stedelijk; max rest bebouwde kom	niet stedelijk; gemiddelde rest bebouwde kom

In de norm is ruimte voor bezoekers opgenomen. Deze ruimte is uitgedrukt in parkeerplaatsen per eenheid of percentage van het totaal. De parkeerruimte voor bezoekers moet openbaar toegankelijk zijn. Dit kan zijn op de openbare weg, maar ook in een openbare garage die open is gedurende de openingstijden van de functie.

De parkeernormen, alsmede het aandeel van de bezoekersplaatsen daarin, zijn opgenomen in bijlage 1 van deze nota.

3.1.2 Berekening parkeervoorzieningen bij woningen.

De parkeernormen kunnen ook in het kader van het opstellen van een parkeerbalans (inzicht in vraag en aanbod) worden gebruikt voor het bepalen van de parkeervraag. Bij het bepalen van het parkeeraanbod moet ook rekening worden gehouden met het parkeren op eigen terrein. Op welke wijze de parkeervoorzieningen bij woningen worden berekend staat in bijlage 3.

3.1.3 Maatvoering parkeerplaatsen.

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeervoorzieningen belangrijk om de beschikbare plaatsen goed te kunnen gebruiken. In bijlage 4 staan de minimale maten voor nieuwe parkeerplaatsen en parkeerwegen voor personenauto's.

3.2 Parkeren op eigen terrein.

Parkeren op eigen terrein is een belangrijk uitgangspunt in het Deurnese parkeerbeleid. Het begrip 'eigen terrein' moet worden gelezen als 'het zelfstandig oplossen van de parkeerbehoefte, met inachtneming van de vastgestelde parkeernormen en de wijze

waarop deze dienen te worden toegepast'. Dit betekent dat het parkeren niet per definitie op de kavel zelf hoeft te worden opgelost, maar dat kan worden gekeken naar alternatieve locaties, waarbij samenwerking met andere terreinbezitters (oftewel dubbelgebruik) mogelijk is.

3.2.1 Het omgaan met dubbelgebruik

Door toepassing van dubbelgebruik kan zodoende het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden geoptimaliseerd. Veelal betekent dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, als wanneer men het parkeren afzonderlijk per functie realiseert. Het aantal parkeerplaatsen is zodoende passend (niet te veel en niet te weinig) bij de (combinatie van) functie(s). Concreet betekent dit dat men gezamenlijke parkeervoorzieningen kan bouwen om zo gebruik te maken van elkaars parkeervoorziening of van een gezamenlijk te bouwen parkeervoorziening op afstand. Gelet op de beschreven visie in hoofdstuk 2.3.2. is het uitgangspunt dat in parkeergarages altijd sprake is van dubbelgebruik.

Het berekenen van de mate van dubbelgebruik geschiedt op basis van parkeernormen en beschikbaarheidscijfers op maatgevende momenten. Deze methodiek is beschreven in hoofdstuk 6.3 van het ASVV. Indien er geen aantoonbaar betere beschikbaarheidscijfers uit de praktijk voor handen zijn, worden ook de beschikbaarheidscijfers uit het ASVV gehandhaafd. Deze zijn opgenomen in bijlage 2 van deze nota.

3.2.2 Het afstandscriterium.

De oplossing voor het parkeren moet wel duurzaam zijn. Dat betekent onder meer dat bij toepassing van parkeren op afstand de parkeervoorziening zich op een acceptabele loopafstand van de functie bevindt. Voor Deurne-centrum geldt hierbij een afstand van maximaal 200 meter en voor alle andere gebieden geldt maximaal 75 meter tussen het plan en de parkeerplaatsen. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc. De indeling van de gebieden staat in bijlage 6 (gebiedsindeling parkeernormen) van deze nota.

3.3 Compensatieregeling

Een belangrijk element van het beleid is de verplichting om bij een ontwikkeling te voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. De parkeernormen zijn maatgevend voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat een initiatiefnemer zelf voorziet in de parkeerbehoefte van het bouwproject. De initiatiefnemer moet kunnen aantonen dat hij de parkeerplaatsen niet kan realiseren of het bouwplan kan aanpassen, voordat er sprake kan zijn van de compensatieregeling.

De doelstelling van de compensatieregeling is om initiatieven van nieuw- of verbouwprojecten mogelijk te kunnen maken ondanks dat door de aspirant-bouwer niet

kan worden voldaan aan de parkeernormen, namelijk alle benodigde parkeervoorzieningen realiseren op eigen terrein.

Het verlenen van ontheffing op het realiseren van voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein volgens de parkeernorm door een bijdrage te doen aan het Mobiliteitsfonds is daarmee een recht van de gemeente en geen recht van de projectontwikkelaar. In de ideale situatie zou namelijk helemaal geen ontheffing van de parkeereis verleend moeten worden. Er kunnen zich echter situaties voordoen waarbij het redelijkerwijs fysiek niet mogelijk is om aan de parkeereis op eigen terrein te voldoen. In dat geval kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen om af te wijken van deze verplichting. Voor de gemeente geldt dat er wel zicht moet zijn op de ruimtelijke mogelijkheden om deze verplichting over te nemen. Dit kan door:

1. aanleg van parkeerplaatsen;
2. gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen als er voldoende parkeerruimte in de omgeving beschikbaar is (restcapaciteit). Om te beoordelen of de openbare weg kan worden betrokken in de parkeeroplossing mag na de realisatie en ingebruikneming van de te realiseren functie(s) de parkeerdruk niet boven de 80% uitkomen. Bij het bepalen van de locatie(s) van deze openbare parkeerplaatsen ten opzichte van het bouwinitiatief gelden de afstanden zoals deze in paragraaf 3.2.2 zijn beschreven.

In dergelijke gevallen dient de ontwikkelaar een compensatiebedrag te betalen. Dit compensatiebedrag moet worden gezien als een bijdrage in de stichtingskosten van de parkeerplaatsen.

3.3.1 Tarieven.

De hoogte van het bedrag dat de ontwikkelaar moet betalen is afhankelijk van de parkeersituatie ter plaatse. In onderstaande tabel staat per situatie het compensatiebedrag per parkeerplaats. De definitie van het centrum staat in bijlage 6 (gebiedsindeling parkeernormen). Alle gebieden buiten het centrum vallen onder de ‘overige gebieden’.

Tabel 4. tarieven compensatie parkeerplaatsen.

Situatie	Compensatiebedrag (exclusief BTW) prijspeil 2009
CENTRUM	
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan voorgeschreven, maar naar oordeel van het college van B&W is gebruik van restcapaciteit op de openbare weg mogelijk (op eigen terrein onvoldoende parkeerruimte).	€ 12.180,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting (op eigen terrein en in de omgeving onvoldoende parkeerruimte). Voorwaarde is dat er zicht moet zijn op mogelijke parkeerruimte binnen het afstandscriterium.	€ 21.000,- per parkeerplaats
OVERIGE GEBIEDEN	
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan voorgeschreven, maar naar oordeel van het college van B&W is gebruik van restcapaciteit op de openbare weg mogelijk (op eigen terrein onvoldoende parkeerruimte).	€ 7.450,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting (op eigen terrein en in de omgeving onvoldoende parkeerruimte). Voorwaarde is dat er zicht moet zijn op mogelijke parkeerruimte binnen het afstandscriterium.	€ 7.450,- per parkeerplaats

3.3.2 Parkeerdruk meten.

Op welke wijze de parkeerdruk wordt gemeten staat beschreven in bijlage 5.

3.3.3 Verplichting gemeente.

De gemeente is verplicht bij verlening van een ontheffing na de ontvangst van het compensatiebedrag de vervangende parkeerplaatsen te realiseren als de parkeerdruk (na realisatie van de functies) boven de 80% uitkomt. Dit onderstreept nogmaals de doelstelling van de gemeente dat de initiatiefnemer zelf de parkeerplaatsen moet aanleggen en dat er voor de gemeente zicht moet zijn op de ruimtelijke mogelijkheden om deze verplichting over te nemen.

3.4 Specifieke situaties.

Het handhaven van een strikt beleid met betrekking tot de toepassing van parkeernormen is essentieel om Deurne duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden. Dit betekent dat in beginsel de parkeernorm (rekening houdend met eventueel dubbelgebruik) altijd moet worden gerealiseerd. In paragraaf 4.2. zijn de mogelijke scenario's aangegeven, waaruit blijkt dat niet in alle gevallen de parkeernormen uit deze nota van toepassing zijn. Bij de berekening van de parkeerbehoefte blijft de bestaande parkeercapaciteit in de omgeving overigens buiten beschouwing.

Bij de volgende situaties wordt een andere berekening gehanteerd.

– **Verandering van functie.**

Als bij verandering van functie de nieuwe functie een hoger parkeernorm kent dan de oude functie, dan dienen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Hiervoor geldt de volgende berekeningswijze:

Aantal te realiseren parkeerplaatsen = (*parkeerbehoefte* op basis van nieuwe functie) minus (*parkeerbehoefte* van oude functie)

Omdat hier het berekende (theoretische) saldo wordt bepaald wordt dit ook wel 'saldere' genoemd.

Let wel: het gaat hier om de *parkeerbehoefte*, berekend op basis van de vigerende parkeernormen. Het gaat dus niet om het aantal al beschikbare parkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld:

Een gebouw met functie X beschikt over 5 parkeerplaatsen. Dit gebouw krijgt Functie Y. Op basis van de vigerende parkeernormen zou het gebouw met functie X moeten beschikken over 10 parkeerplaatsen en met functie Y over 20. De functie verandering leidt ertoe dat er $20 - 10 = 10$ parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

– **Sloop en herbouw.**

Bij sloop en herbouw zijn de parkeernormen uit deze nota niet van toepassing als de oude functie in dezelfde omvang (oppervlakte) op dezelfde locatie terugkeert en het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is bij de oude functie wordt gehandhaafd.

Als er tevens functies worden toegevoegd of de huidige functie wordt uitgebreid, gelden voor deze toevoegingen of uitbreidingen de parkeernormen uit deze nota.

Rekenvoorbeeld:

Een gebouw met functie X beschikt over 8 parkeerplaatsen. Dit gebouw wordt gesloopt, waarbij de bestaande functie X op dezelfde locatie wordt uitgebreid en tevens functie Y wordt toegevoegd.

Voor de uitbreiding van functie X zijn op basis van de vigerende parkeernormen 4 parkeerplaatsen nodig en voor de nieuwe functie Y 6 parkeerplaatsen. Er dienen dus 10 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, naast de 8 bestaande.

– **Betrekken van bestaande parkeercapaciteit.**

Het inbrengen van bestaande parkeercapaciteit is uitsluitend mogelijk indien deze capaciteit behoort tot een bepaalde functie, en deze functie verdwijnt. In dat geval dienen de betreffende parkeerplaatsen te worden toegewezen aan de nieuwe functie. Dit kan door middel van verkoop. Als de plaatsen tot het openbaar domein blijven behoren, kan dit ook in de planvorming worden geregeld. Deze parkeerplaatsen mogen op een maximale loopafstand liggen zoals deze beschreven in hoofdstuk 3.3.2

Samenvattend is in onderstaande tabel weergegeven in welke situaties parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd bij nieuwbouw of uitbreiding van bestaande gebouwen, uitbreiding van een bestaande functie of als er een functiewijziging plaatsvindt mits de parkeernormen van toepassing zijn (zie paragraaf 4.2). Tevens staat aangeven hoe het aantal aan te leggen parkeerplaatsen wordt berekend. Daarbij gelden de parkeernormen uit bijlage 1 van deze nota.

Tabel 5. Wijze van berekening parkeerplaatsen in specifieke situaties (mits parkeernorm van toepassing, zie paragraaf 4.2).

GEBOUW	FUNCTIE	REALISATIE PARKEERPLAATSEN
Bestaand	Verandering	Parkeerbehoefte nieuwe functie minus parkeerbehoefte oude functie (salderen)
Bestaand	Uitbreiding	Voor de uitbreiding van de bestaande of nieuwe functie, volgens de parkeernormen
Bestaand + Nieuwbouw of uitbreiding	Zelfde	Voor de nieuwbouw /uitbreiding volgens de parkeernormen
Bestaand + Nieuwbouw of uitbreiding	Verandering	Voor bestaand: parkeerbehoefte nieuwe functie minus parkeerbehoefte oude functie (salderen) Voor nieuwbouw/uitbreiding volgens de parkeernormen
Nieuwbouw of uitbreiding	Uitbreiding bestaande functie	Voor de uitbreiding van de functie volgens de parkeernormen
Nieuwbouw	Nieuw	Volgens de parkeernormen
Vervanging bestaand gebouw (sloop en herbouw)	Zelfde *	Nee
Vervanging bestaand gebouw (sloop en herbouw)	Verandering	Parkeerbehoefte nieuwe functie minus parkeerbehoefte oude functie (salderen)

* Zelfde functie in dezelfde omvang (oppervlakte) op dezelfde locatie.

Als er sprake is van een combinatie van situaties dan gelden voor de afzonderlijke situaties de voorwaarden voor het realiseren van nieuw parkeerplaatsen

Voorbeeld :

Vervanging van een bestaand gebouw (met dezelfde functie) + nieuwbouw (met een nieuwe functie).
Als het bestaande gebouw met dezelfde functie in dezelfde omvang (oppervlakte) op dezelfde locatie terugkeert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden aangelegd. Alleen voor de nieuwbouw gelden dan de normen uit deze nota.

3.5 Hardheidsclausule.

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

3.6 Overgangsregeling.

De Nota parkeernormen treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd. Er zijn ten tijde van de vaststelling van de nota parkeernormen evenwel diverse ruimtelijke projecten in uitvoering of in procedure waarbij niet is uitgegaan van de parkeernormen zoals neergelegd in de Nota parkeernormen. Deze ruimtelijke projecten worden uitgevoerd met inachtnaam van de meest recente en gerede parkeernormen die golden ten tijde van de besluitvorming of het ontwerpproces. De normen uit deze nota zijn dan niet van toepassing.

Voorbeeld:

Begin 2009 is een bouwplan ontwikkeld voor 30 middeldure woningen in de schil rond het centrum. Daarbij is een (gemiddelde) parkeernorm van 1,6 gehanteerd, op basis van de ASVV norm die tussen de 1,4 en 1,8 ligt. Eind 2009 wordt het bouwplan gerealiseerd en er worden 48 parkeerplaatsen aangelegd, conform de toen geldende normen bij het opstellen van het plan.
Als hetzelfde bouwplan nu zou worden ingediend zou dat op basis van de normen uit deze nota over 51 parkeerplaatsen moeten beschikken, gelet op de bijbehorende norm van 1,7 parkeerplaats per woning.

4 Juridisch kader

4.1 Instrumenten.

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

- a. als voorwaarde bij een binnenplanse ontheffing, bij het nemen van een projectbesluit of bij de herziening van een bestemmingsplan;
- b. ingevolge de voorschriften van de bouwverordening;
- c. ingevolge bestemmingsplanvoorschriften.

a. Binnenplanse ontheffing, projectbesluit of herziening van het bestemmingsplan.

Wanneer er in afwijking van het vigerend bestemmingsplan medewerking wordt verleend aan een ontwikkeling kunnen de parkeernormen uit deze nota worden opgelegd. Een ontwikkeling dient te voldoen aan de parkeernormen. Als dat niet het geval is kan er geen medewerking worden verleend aan de ontheffing, het nemen van een projectbesluit of de herziening van het bestemmingsplan.

Bij medewerking aan een verzoek tot vaststelling van een bestemmingsplan voor realisatie van nieuwe functies zullen de parkeernormen en compensatiebedragen gehanteerd worden bij het aangaan van noodzakelijke anterieure exploitatieovereenkomsten.

b. Bouwverordening.

In het geval dat in het bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen moet op basis van artikel 2.5.30 van de bouwverordening van de gemeente Deurne getoetst worden aan de Nota Parkeernormen. Ook hier geldt dat de bouwvergunning in principe geweigerd moet worden in geval van strijdigheid met deze nota (artikel 44 lid 1 sub b van de Woningwet).

c. Bestemmingsplan.

Wanneer de parkeernormen in het bestemmingsplan zijn opgenomen moet een aanvraag om bouwvergunning hier aan getoetst worden. De parkeernormen uit deze nota blijven dan buiten beschouwing. Bij strijdigheid met de normen uit het bestemmingsplan moet de bouwvergunning in principe geweigerd worden (artikel 44 lid 1 sub c van de Woningwet). Op deze manier kunnen de parkeernormen dwingend worden opgelegd. Tevens kan tegen afwijkend gebruik worden opgetreden.

Op deze wijze wordt de Nota Parkeernormen uiteindelijk voor alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van kracht.

De in bestemmingsplannen opgenomen parkeernormen blijven van kracht tot dat het bestemmingsplan herzien wordt. Een gewijzigde beleidsregel “Nota Parkeernormen” kan hier nooit iets aan wijzigen.

4.2 Scenario's.

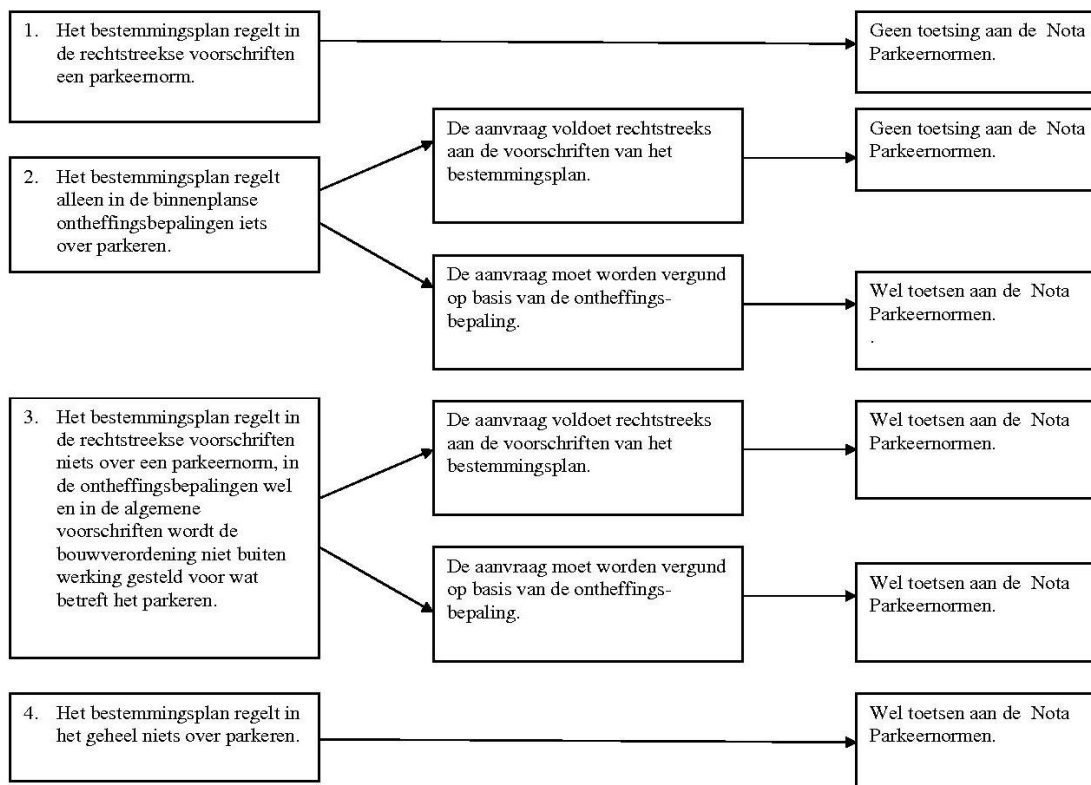
Wanneer een bouwaanvraag wordt ingediend zijn er vier scenario's te onderscheiden op welke wijze parkeernormen al dan niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen en hoe toetsing van het bouwplan plaatsvindt ten aanzien van de parkeernormen uit deze nota.

1. Het bestemmingsplan regelt in de rechtstreekse voorschriften een parkeernorm. De Nota Parkeernormen blijft dan buiten toepassing, omdat parkeren is geregeld in het bestemmingsplan (de bouwverordening ten aanzien van parkeren blijft dan buiten toepassing).
2. Het bestemmingsplan regelt alleen in de binnenplanse ontheffingsbepalingen iets over parkeren (bijv. bij uitbreiding functie moet in eigen parkeerbehoefte worden voorzien).
De Nota Parkeernormen blijft buiten toepassing. Door te stellen dat in de ontheffingsprocedure in de parkeerbehoefte moet worden voorzien wordt impliciet gesteld dat bij het rechtstreeks voldoen aan de voorschriften geen eisen zijn gesteld.⁷ Wil iemand uitbreiden binnen de voorschriften van het bestemmingsplan dan wordt geen parkeereis opgelegd.
3. Het bestemmingsplan regelt in de rechtstreekse voorschriften niets over een parkeernorm, in de ontheffingsbepalingen wel en in de algemene voorschriften wordt de bouwverordening niet buiten werking gesteld voor wat betreft het parkeren. De Nota Parkeernormen wordt van toepassing verklaard doordat in het bestemmingsplan zelf de bouwverordening voor wat betreft parkeren niet buiten werking wordt gesteld. Ook al voldoet een aanvraag aan de rechtstreekse voorschriften dan moet toch worden getoetst aan de Nota Parkeernormen.
4. Als in het bestemmingsplan in het geheel niets over parkeren is geregeld dan is de Nota Parkeernormen van toepassing.

⁷ Een voorbeeld hiervan is het bestemmingsplan Deurne Centrum (2002), waarin alleen in de diverse ontheffingsbepalingen is gesteld dat in eigen parkeerbehoefte moet worden voorzien.

In het volgende schema treft u deze vier scenario's aan.

Schema 1. Toetsing bouwplannen aan parkeernormen uit de Nota Parkeernormen.



Bijlage 1: Parkeernormen

De categorie-indeling voor de woningen (duur – midden – goedkoop) is gebaseerd op de volgende indeling

Woningen	Goedkoop	Midden	Duur
Rijteswoningen (kavel $\leq$ 160 m ²)	X		
Rijteswoningen (kavel > 160 m ²)		X	
Halfvrijstaande woningen (kavel $\leq$ 350 m ²)		X	
Halfvrijstaande woningen (kavel > 350 m ²)			X
Vrijstaande woningen			X
Appartementen (gebruiksoppervlak $\leq$ 90 m ²)	X		
Appartementen (gebruiksoppervlak >90m ² en $\leq$ 120 m ²)		X	
Appartementen (gebruiksoppervlak > 120 m ²)			X
Bungalows luxe			X
Woonwagens (nieuw en verplaatst)	X		

Afronding van de parkeernormen (binnen de op te stellen parkeerbalans) vindt als volgt plaats: $<0,5 = 0$ en $\geq 0,5 = 1$. De afronding vindt plaats in de allerlaatste fase bij de bepaling van het totaal noodzakelijk aantal parkeerplaatsen.

Benodigde parkeerplaatsen per functie, per locatie, per eenheid

	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	buitengebied			
	oranje	groen	blauw	geel	wit	eenheid	aandeel bezoekers	opmerkingen
WONINGEN								
woningen duur	1,7	1,9	2,0	2,0	2,2	per woning	0,3 pp	
woningen midden	1,5	1,7	1,8	1,8	1,9	per woning	0,3 pp	
woningen goedkoop	1,3	1,5	1,5	1,5	1,7	per woning	0,3 pp	
serviceflat	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	per woning	0,3 pp	veel gehandicapten pp
aanleunwoning	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	per woning	0,3 pp	veel gehandicapten pp
kamerverhuur	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	per kamer	0,2 pp	
WINKELS								
binnensteden hoofdwinkelgebieden	3,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	per 100 m2 bvo	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
stadsdeelcentra	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	per 100 m2 bvo	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
Wijk- buurt en dorpscentra	3,3	3,3	3,8	3,8	3,8	per 100 m2 bvo	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
grootschalige detailhandel	n.v.t.	6,5	7,5	n.v.t.	7,5	per 100 m2 bvo	85%	1 arbeidsplaats = 40 - 60 m2 bvo
showroom	1,1	1,3	1,3	1,1	1,7	per 100 m2 bvo	35%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo
(week)markt	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	per m1 meter marktkraam	85%	1 arbeidsplaats = 6 m2 bvo; indien geen pp achter de kraam, dan 1 pp per kraamhouder extra
WERKGELEGENHEID								
commerciële dienstverlening	2,0	2,6	3,1	2,4	3,3	per 100 m2 bvo	20%	1 arbeidsplaats = 25 - 35 m2 bvo
kantoren met baliefunctie	2,0	2,6	3,1	2,4	3,3	per 100 m2 bvo	20%	1 arbeidsplaats = 25 - 35 m2 bvo
kantoren zonder baliefunctie	1,4	1,6	1,8	1,6	2,1	per 100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 25 - 35 m2 bvo
arbeids- en bezoekersextensieve bedrijven	0,6	0,7	0,7	0,6	0,9	per 100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo
loods	0,6	0,7	0,7	0,6	0,9	per 100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo
opslag	0,6	0,7	0,7	0,6	0,9	per 100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo
groothandel	0,6	0,7	0,7	0,6	0,9	per 100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo
transportbedrijf	0,6	0,7	0,7	0,6	0,9	per 100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo

	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	buitengebied			
	oranje	groen	blauw	geel	wit	eenheid	aandeel bezoekers	opmerkingen
industrie	1,5	2,0	2,0	1,5	2,7	per 100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo
garagebedrijf	1,5	2,0	2,0	1,5	2,7	per 100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo
laboratorium	1,5	2,0	2,0	1,5	2,7	per 100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo
werkplaats	1,5	2,0	2,0	1,5	2,7	per 100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	per 100 m2 bvo	95%	collegezaal = circa 150 zitplaatsen
ONDERWIJSVOORZIENINGEN								
beroepsonderwijs dag (mbo; roc; hbo; wo)	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	per collegezaal	75%	leslokaal = circa 30 zitplaatsen
beroepsonderwijs dag (mbo; roc; hbo; wo)	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	per leslokaal	5%	leslokaal = circa 30 zitplaatsen
voorbereidend dagonderwijs (vmbo; mavo; havo; vwo)	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	per leslokaal	95%	
avondonderwijs	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	per student	95%	
basisonderwijs	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	per leslokaal	5%	leslokaal = circa 30 zitplaatsen; exclusief kiss & ride
crèche	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	per arbeidsplaats	5%	arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezige medewerkers; exclusief kiss & ride
peuterspeelzaal	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	per arbeidsplaats	5%	arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezige medewerkers; exclusief kiss & ride
kinderdagverblijf	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	per arbeidsplaats	5%	arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezige medewerkers; exclusief kiss & ride
ZORGVOORZIENINGEN								
ziekenhuis	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	per bed		zie ook 'bouwmaatstaven voor parkeervoorzieningen in de zorgsector (www.bouwcollege.nl)
verpleeghuis	0,6	1,0	1,0	0,6	1,4	per wooneenheid	60%	
verzorgingstehuis	0,6	1,0	1,0	0,6	1,4	per wooneenheid	60%	
arts(enpraktijk)	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	per behandelkamer	65%	minimum 3 pp per huisartsenpost
fysiotherapeut	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	per behandelkamer	65%	
tandarts	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	per behandelkamer	65%	

	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	buitengebied			
	oranje	groen	blauw	geel	wit	eenheid	aandeel bezoekers	opmerkingen
HORECAGELEGENHEDEN								
cafe	5,0	5,0	6,0	6,0	7,0	per 100 m2 bvo	90%	
bar	5,0	5,0	6,0	6,0	7,0	per 100 m2 bvo	90%	
discotheek	5,0	5,0	6,0	6,0	7,0	per 100 m2 bvo	90%	
cafetaria	5,0	5,0	5,0	5,0	6,0	per 100 m2 bvo	90%	
restaurant	9,0	9,0	11,0	11,0	15,0	per 100 m2 bvo	80%	
hotel	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	per kamer		
SOCIAAL CULTURELE VOORZIENINGEN								
museum	0,6	0,8	0,8	0,6	1,1	per 100 m2 bvo	95%	
bibliotheek	0,6	0,8	0,8	0,6	1,1	per 100 m2 bvo	95%	
bioscoop	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	per zitplaats	95%	
theater	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	per zitplaats	90%	
schouwburg	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	per zitplaats	90%	
sociaal cultureel centrum	2,0	2,0	3,0	3,0	3,0	per 100 m2 bvo	90%	
wijkgebouw	2,0	2,0	3,0	3,0	3,0	per 100 m2 bvo	90%	
verenigingsgebouw	2,0	2,0	3,0	3,0	3,0	per 100 m2 bvo	95%	
SPORTVOORZIENINGEN								
gymlokaal	2,0	2,3	2,3	2,0	2,8	per 100 m2 bvo	95%	zonder avondfunctie: pp = 0
sporthal (binnen)	2,0	2,3	2,3	2,0	2,8	per 100 m2 bvo	95%	met wedstrijdfunctie + 0,1 tot 0,2 per tribuneplaats
sportveld (buiten)	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	per ha netto terrein	95%	met wedstrijdfunctie + 0,1 tot 0,2 per tribuneplaats
dansstudio	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	per 100 m2 bvo	95%	
sportschool	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	per 100 m2 bvo	95%	
squashhal	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	per baan	90%	
tennisbaan	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	per baan	95%	
golfbaan	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	7,0	per hole	95%	
bowlingcentrum	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	per baan	95%	
biljart- snookerzaal	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	per tafel	99%	
stadion	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	per zitplaats	90%	

	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	buitengebied			
	oranje	groen	blauw	geel	wit	eenheid	aandeel bezoekers	opmerkingen
zwembad	9,0	10,0	10,0	9,0	11,0	per 100 m2 wateroppervlak	90%	
manege	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	per box	99%	
OVERIGE VOORZIENINGEN								
evenementenhal	5,5	6,5	6,5	5,5	8,5	per 100 m2 bvo	99%	
beursgebouw	5,5	6,5	6,5	5,5	8,5	per 100 m2 bvo	99%	
congresgebouw	5,5	6,5	6,5	5,5	8,5	per 100 m2 bvo	99%	
themapark	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	per ha netto terrein	99%	
pretpark	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	per ha netto terrein	90%	
overdekte speeltuin	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	per 100 m2 bvo	100%	
volkstuin	n.v.t.	n.v.t.	0,3	n.v.t.	0,3	per perceel	95%	
kerk	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	per zitplaats	95%	
moskee	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	per gebedsplaats	95%	
synagoge	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	per zitplaats	100%	
begraafplaats/crematorium	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	per gelijktijdige begrafenis/crematie	90%	

Toelichting

- Bvo = bruto vloeroppervlakte.
- Met "aandeel bezoekers" is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn voor bezoekers. Bij woningen is dat meestal 0,3 parkeerplaats per woning, bij bedrijven en voorzieningen is het vaak een percentage. Deze parkeerplaatsen moeten in zoverre openbaar zijn dat het bezoek van de voorzieningen/woningen er gebruik van kan maken. Dit kan in het openbaar gebied, maar kan ook bijvoorbeeld achter een hek of in een parkeergarage.
- De opmerkingen ten aanzien van de arbeidsplaatsen in de laatste kolom kan worden gebruikt om arbeidsplaatsen om te rekenen in het aantal m2 bvo. Dit kan handig zijn als bijvoorbeeld alleen bekend is hoeveel medewerkers een bepaalde voorziening moet huisvesten. In de praktijk zal dit echter maar sporadisch voorkomen. Voorbeeld: voor een winkel in het centrum Deurne van 100 m2 bvo zijn 3,3 parkeerplaatsen nodig. Het aantal arbeidsplaatsen doet er dan niet toe.
- Agrarische bedrijven zijn niet opgenomen in deze tabel. Voor deze bedrijven geldt echter ook dat ze parkeren op eigen terrein dienen op te lossen. Een indicatie daarvoor is het aantal arbeidsplaatsen (= het maximaal aantal aanwezige werknemers) waarbij wordt uitgegaan van 0,7 tot 1,0 parkeerplaats per arbeidsplaats.

Bijlage 2: Aanwezigheidscijfers

Onderstaande tabel is overgenomen uit het ASVV 2004 (tabel 6.3/2). Het geeft het percentage gebruikte parkeerplaatsen weer bij een bepaalde functie op een bepaald moment; het zogenaamde ‘aanwezigheidspercentage’. De tabel moet als volgt worden gelezen. Als er bij de functie ‘woningen’ normatief 100 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, zijn er op een werkdag overdag 50 in gebruik; op een werkdag middag 60 et cetera.

	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoren	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

De mogelijkheid tot dubbelgebruik berekent men door per functie per tijdstip de parkeerbehoefte uit te rekenen en vervolgens alle functies per tijdstip te sommeren.

Rekenvoorbeeld

Stel dat iedere functie uit bovenstaande tabel normatief 100 parkeerplaatsen behoeft dan bedraagt de totale normatieve parkeerbehoefte 1500 parkeerplaatsen. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat nodig is als iedereen in zijn eigen parkeerbehoefte voorziet. Als we de afzonderlijke tijden beschouwen blijkt dat de parkeerbehoefte feitelijk lager is. Deze loopt uiteen van 460 parkeerplaatsen op de zondagmiddag tot 945 parkeerplaatsen op de werkdag middag. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat noodzakelijk is. Met andere woorden in dit rekenvoorbeeld bespaart dubbelgebruik ruim een derde van de oorspronkelijke parkeerbehoefte.

	normatief	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavo nd	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	100	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	100	30	70	20	100	100	0	0
Kantoren	100	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	100	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	100	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	100	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	100	30	70	100	70	75	0	0
Museum	100	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	100	30	40	90	95	70	100	40
Café	100	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	100	15	30	90	90	60	100	60
sport	100	30	50	100	90	100	90	85
Totaal	1500	730	945	870	905	750	585	460

Bijlage 3: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen.

In tabel 1 staat aangegeven op welke wijze parkeerplaatsen op eigen terrein worden bepaald.

Tabel 1. Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

PARKEERVOORZIENING	THEORETISCH AANTAL	BEREKENINGS- AANTAL *	OPMERKING
Woning met garage en oprit	2	1	Diepte oprit minimaal 5,0 meter Breedte oprit minimaal 3,0 meter
woning met garage, zonder oprit	1	0	
woning met oprit/opstelplaats op eigen terrein	1	1	Diepte oprit minimaal 5,0 meter Breedte oprit minimaal 3,0 meter
woning met carport	1	1	Diepte carport minimaal 5,0 meter Breedte carport minimaal 3,0 meter
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	Diepte garagebox minimaal 5,0 meter Breedte garagebox 2,80 meter
woning met/zonder garage, met lange oprit	2	1,3	Diepte oprit minimaal 11,0 meter Breedte oprit minimaal 3,0 meter
woning met/zonder garage, met brede oprit	2	1,7	Diepte oprit minimaal 5,0 meter Breedte oprit minimaal 5,0 meter
Parkeerplaats deel uitmakend van een grotere gebouwde parkeergarage of parkeerterrein	1	1	Breedte ten minste 2,4 meter Lengte ten minste 5,0 meter (breedte parkeeweg bij haaks parkeren minimaal 5,4 meter)

- * Altijd minimaal 0,3 parkeerplaats per woning op openbaar terrein (bezoekersdeel)
- * Indien sprake is van een zeer brede of lange oprit (of in geval van een ruim erf) kan de rekenwaarde worden opgehoogd tot een maximum van de norm die bij de betreffende woning gesteld kan worden. Dit moet per situatie worden beoordeeld.
- * Deze rekenwaarden zijn uitsluitend van toepassing op de ontwikkeling van een gebied met meerdere woningen. Bij individuele bouwplannen gelden deze rekenwaarden niet, maar moeten er (afhankelijk van de geldende parkeernorm) één of twee parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

Bijlage 4: Afmetingen parkeerplaatsen.

Om parkeervoorzieningen goed te kunnen gebruiken dienen deze aan bepaalde maten te voldoen. Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen:

1. de parkeerplaats(en)
2. de parkeerweg(en).

De dimensionering wordt bepaald door de eisen waarin deze afzonderlijk moeten voldoen, en door de onderlinge samenhang tussen beide. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de breedte en lengte van de parkeerplaats en de breedte van de parkeerweg.

Ad 1. de parkeerplaats.

In tabel 1 staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 2004.⁸

Tabel 1. Minimale breedte en minimale lengte parkeerplaatsen voor personenauto's.

	BREEDTE	LENGTE
Haaks parkeren of gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	2,5 meter	5,0 meter
Langsparkeren	2,0 meter	6,0 meter

Er wordt geen verschil gemaakt tussen lang parkeren en kort parkeren omdat parkeerplaatsen vaak gebruikt worden door beide doelgroepen. Uitgangspunt is een zodanige maatvoering (zie tabel 1 en 2) dat te allen tijde parkeercomfort wordt geboden.

Ad 2. de parkeerweg.

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat de parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd (zonder te steken). Naarmate de parkeerhoek kleiner is, is minder ruimte nodig. In veel gevallen noodzaken andere eisen (bijvoorbeeld van de brandweer) tot een grotere breedte van de parkeerweg. In tabel 2 staat de breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren (bij een parkeervakbreedte van 2,5 mtr), gebaseerd op het ASVV 2004.

Tabel 2. Breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren voor personenauto's.

	BREEDTE PARKEERWEG
Haaks parkeren	5,4 meter
Gestoken parkeren (parkeerhoek 60°, 45° of 30°)	4,0 meter

De genoemde breedte van de parkeerweg in tabel 2 geldt bij de minimale breedte van een parkeervak van 2,5 meter. Indien een parkeervak breder wordt gemaakt, kan de parkeerweg smaller worden.

⁸ Voor parkeergarages is de NEN 2443 van toepassing. Voor parkeergarages bedraagt de minimumbreedte 2,30 m bij normaal gebruik en 2,5 m bij intensief gebruik. Omdat de breedte van auto's in het algemeen toeneemt, is, mede door hogere veiligheidseisen, de huidige aanbevolen parkeerbreedte ten minste 2,4 m.

Bijlage 5: Berekening parkeerdruk.

In deze bijlage staat beschreven op welke manier de parkeerdruk wordt gemeten. De parkeerdruk is in dit geval het percentage parkeerplaatsen op de openbare weg waarop een auto staat geparkeerd. Daarbij wordt eerst het gebied bepaald waarin het onderzoek zal plaatsvinden. Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen geteld, waarna op de genoemde tijdstippen het aantal geparkeerde auto's wordt geteld.

Afbakening gebied.

In hoofdstuk 3.2.2 staat de loopafstand waarbinnen een oplossing voor het parkeren gevonden moet worden. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc. In het gebied dat binnen de in 3.3.2. genoemde loopafstand valt, wordt de parkeerdruk gemeten. Dit gebied wordt op kaart aangegeven.

Aantal parkeerplaatsen.

Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen aantal geparkeerde auto's geteld. Een legale plek is:

- Een parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen).
- Als er geen parkeervakken zijn, de straatlengte in meters gedeeld door zes meter (lengte parkeervak volgens bijlage 4). De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, onderbrekingen (een plaats in een parkeerstrook voor bijv. een boom, speelpek, afvalcontainer of een uitrit). Ook mag vijf meter vanaf een bocht niet worden geparkeerd. Dit moet worden afgetrokken van de straatlengte. Indien de deling leidt tot een getal achter de komma, dan wordt het aantal plaatsen naar beneden afgerond, tenzij het getal achter de komma groter of gelijk is aan 8.

Aantal geparkeerde auto's

Bij deze berekening wordt uitgegaan van de openbare parkeerplaatsen en de auto's die op deze openbare plaatsen zijn geparkeerd. Dit betekent dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet meetellen in deze meting. Het gaat immers om de situatie die mensen tegenkomen als zij in een bepaalde straat willen parkeren. Ook auto's op gehandicaptenparkeerplaatsen en nadere gereserveerde parkeerplaatsen op de openbare weg tellen niet mee.

Tijdstippen van meting.

Doordeweekse avond/nacht	23.00-01.00
Doordeweekse ochtend	10.00-12.00
Doordeweekse middag	13.00-15.00
Koopavond	18.00-20.00
Zaterdagmiddag	13.00-15.00

De doordeweekse tellingen geven een beeld van de “normale parkeerdruk”; de tellingen op koopavond en zaterdagmiddag geven een beeld van de tellingen tijdens de wekelijkse piekdruk. De tellingen worden uitgevoerd buiten de vakantieperioden.

Parkeerdruk.

Parkeerdruk bestaand = (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)

Parkeerdruk toekomst = (parkeerbehoefte nieuwe situatie⁹) + (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)

De verschillende tijdstippen kunnen een verschillende parkeerdruk opleveren. Immers 's avonds kunnen de parkeerplaatsen anders gebruikt worden als overdag. Per tijdstip wordt de bestaande en toekomstige parkeerdruk bepaald.

De hoogste parkeerdruk die wordt gemeten op de aangegeven tijdstippen is maatgevend voor het bepalen of de parkeerdruk boven de 80% uitkomt. Dit betekent dat als op één van de gemeten tijdstippen de parkeerdruk boven de 80% uitkomt, er geen gebruik kan worden gemaakt van de restcapaciteit van de openbare weg.

⁹ Het gaat hierbij om de parkeerbehoefte zoals die is berekend op basis van de parkeernormen uit deze nota en de aanwezigheidscijfers. Omdat het hier gaat om het meten van de parkeerdruk in het openbare gebied, geldt alleen de parkeerbehoefte (het aantal parkeerplaatsen) die een initiatiefnemer niet op eigen terrein kan oplossen.

Bijlage 6: Gebiedsindeling parkeernormen

