

Parkeernormen in bestemmingsplannen

1 *Inleiding*

Bij het opstellen van bestemmingsplannen en de bouwverordening worden parkeernormen gehanteerd als norm voor het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen voor een gebouw of functie binnen een plangebied. Daarbij gaat het om nieuw te realiseren bestemmingen; bij bestaande bebouwing blijft de parkeernorm gehandhaafd die bij het vaststellen van het oorspronkelijke bestemmingsplan is vastgesteld. Het aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van de functie en omvang van het gebouw of de functies binnen het plangebied. Nu wordt hiervoor over het algemeen gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers uit het ASVV 1996 (Aanbeveling Stedelijke Verkeersvoorzieningen), opgesteld door het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-,water- en wegenbouw en de verkeerstechniek).

Door het CROW zijn de parkeerkencijfers voor auto's inmiddels geactualiseerd. Deze actualisering was nodig in verband met een aantal ontwikkelingen. In de eerste plaats is het gemiddelde autobezit per huishouden sinds 1996 sterk toegenomen. Daarnaast is ook het gebruik van de auto in Nederland sterk toegenomen. Verder hebben sociaal-economische ontwikkelingen als ruimere winkelopeningsstijden en toename in het bezoek van culturele instellingen in de binnenstad invloed op de parkeervraag. In feite zijn de huidige parkeernormen dus verouderd, iets wat in Roermond reeds geconstateerd is bij de realisatie van o.a. Mussenberg, waarbij de kencijfers uit ASVV 1996 gehanteerd zijn en waar nu reeds parkeerproblemen bestaan.

De nieuwe parkeerkencijfers van het CROW worden beschreven in publicatie nummer 182 'Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering' en in het nieuwe ASVV 2004. Deze parkeerkencijfers zijn echter niet concreet, maar vormen een hulpmiddel bij het vaststellen van lokale parkeernormen. Het is daarom noodzakelijk om de kencijfers van het CROW te vertalen naar parkeernormen voor de Roermondse situatie, iets wat ook door het CROW wordt aanbevolen.

2 *Vraagvolgend of sturend parkeerbeleid*

Een parkeerbeleid kan volgend of sturend zijn. Het beleid wordt volgend genoemd wanneer aan de vrije vraag naar parkeerruimte volledig wordt voldaan. De parkeerplaatsen worden op de juiste locatie (daar waar er behoefte aan is) aangelegd en er is een eerlijke verdeling van de beschikbare parkeerplaatsen. In alle andere gevallen is er sprake van een sturend beleid dat is gericht op beperking van niet-noodzakelijk autogebruik. Een sturend parkeerbeleid bevordert het selectief gebruik van de auto en beperkt hiermee de groei van de automobiliteit ten gunste van de leefbaarheid en het milieu. Een instrument om het autogebruik te beperken is de bepaling van het maximum aantal parkeerplaatsen. Overmatig parkeeraanbod moet worden voorkomen.

De 'oude' parkeerkencijfers van het CROW gingen uit van een sturend parkeerbeleid. Daarbij werd gepoogd het autobezit en –gebruik tegen te gaan door een minimum aan parkeerplaatsen te realiseren. Bij de nieuwe parkeerkencijfers wordt deze keuze aan de gemeenten overgelaten. Hiervoor hanteert het CROW een minimum en een maximum parkeernorm per categorie. Wanneer voor de minimumnorm gekozen wordt is er sprake van een sturend beleid, bij het hanteren van de maximumnorm is sprake van een vraagvolgend beleid.

Binnen bestaande woonwijken, maar ook bij nieuwbouwwijken als Mussenberg, is de oude parkeernorm uit het ASVV 1996 gehanteerd. In deze wijken is sprake van een parkeerprobleem. De ervaring in deze wijken leert dat een tekort aan parkeerplaatsen de bewoners er niet van weerhoudt om een tweede auto aan te schaffen. Het sturend parkeerbeleid levert in deze wijken dan voornamelijk een parkeerprobleem op i.p.v. het beoogde terugdringen van het autobezit. Voorgesteld wordt dan ook om voor woningbouw een vraagvolgend parkeerbeleid toe te passen.

Voor functies als werken, winkelen en recreëren ligt de situatie anders. Bij deze functies kan met het parkeerbeleid wel invloed uitgeoefend worden op de keuze van de vervoerswijze. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen is immers een van de overwegingen die een rol spelen bij de vervoerswijzekeuze naast o.a. reistijd, comfort en kosten. Bijvoorbeeld wanneer bekend is dat bij een voorziening moeilijk

parkeerruimte te vinden is, zal men eerder geneigd zijn de fiets te gebruiken dan wanneer er altijd voldoende parkeerplaatsen vrij zijn. Uiteraard heeft ook hierbij het sturend beleid een beperkte invloed. Voorgesteld wordt om voor andere functies dan wonen een beperkt sturend parkeerbeleid toe te passen.

Concreet betekent dit dat, binnen de bandbreedte die door het CROW wordt gesteld, voor woonfuncties de maximumwaarde van de parkeerkencijfers als norm wordt vastgesteld en voor de overige functie het gemiddelde tussen de minimale en de maximale waarde. Het is belangrijk om deze keuze te maken, wanneer hierin immers geen duidelijke keuze gemaakt wordt zal in de praktijk de minimale waarde de norm worden. Geen keuze is dan impliciet een keuze voor de laagste norm.

3 Vertaling parkeerkencijfers CROW naar parkeernormen Roermond

De parkeerkencijfers van CROW zijn niet overal in Nederland hetzelfde. De parkeerbehoefte is immers afhankelijk van locatie van de voorziening en van het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijze. Daarom wordt door CROW onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad van de kern waarin de locatie zich bevindt en wordt tevens onderscheid gemaakt naar de zone binnen de kern waarin de voorziening gelegen is. Tevens wordt aan de gemeente de ruimte gegeven om een sturend of een vraagvolgend beleid te voeren door een bandbreedte aan te geven bij de parkeerkencijfers. Dit laatste is in de voorgaande paragraaf reeds aan de orde gekomen.

3.1 Mate van stedelijkheid

In de publicatie van het CROW wordt de mate van stedelijkheid in vijf categorieën verdeeld:

- Zeer sterk stedelijk;
- Sterk stedelijk;
- Matig stedelijk;
- Weinig stedelijk;
- Niet stedelijk.

De mate van stedelijkheid wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (o.a.d.), oftewel het aantal adressen per km² binnen de bebouwde kom. Binnen Roermond geldt een o.a.d. van 1.200 adressen/km². Daarmee wordt Roermond als matig stedelijk aangemerkt.

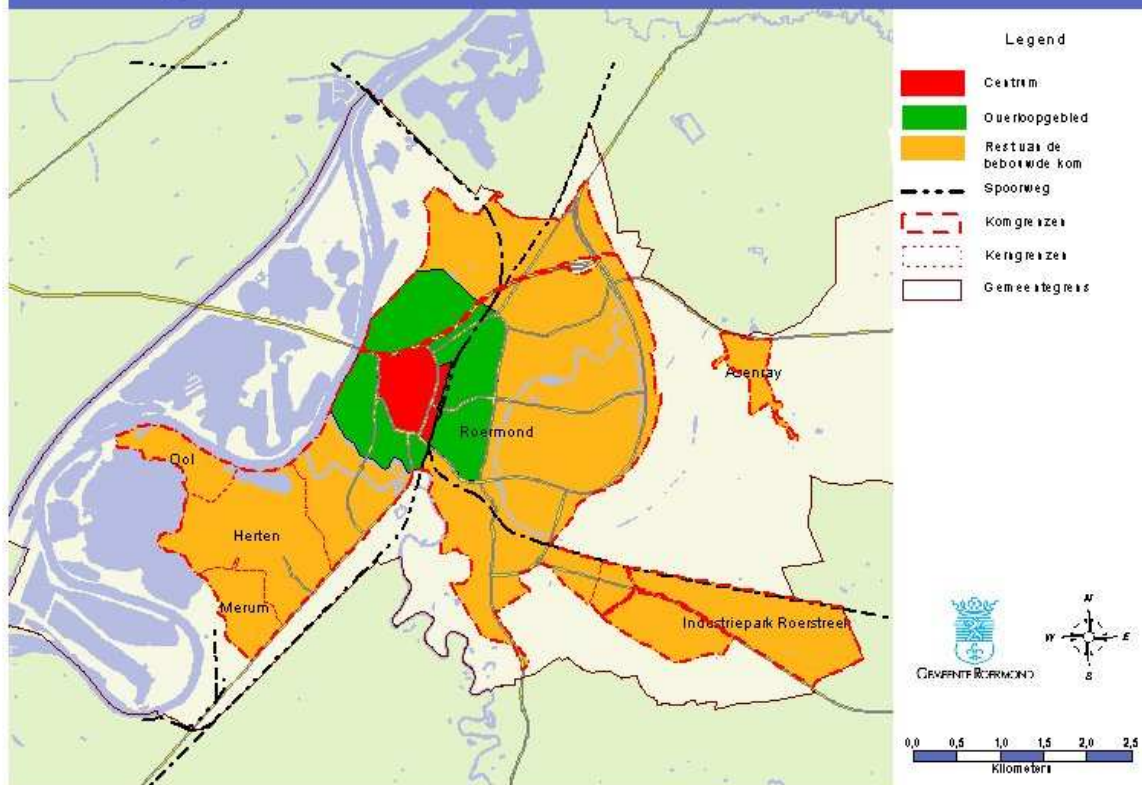
3.2 Zonering

De drie zones die binnen Roermond onderscheiden worden zijn:

- Centrum;
- Schil/overloopgebied;
- Rest van de bebouwde kom.

Het gebied binnen de Singelring en tussen het spoor en de Singelring kan als centrumgebied worden aangemerkt. Het gebied daaromheen, wat grofweg de Voorstad St. Jacob, Roerzicht, Roermondseveld en 't Veld omvat, wordt aangemerkt als de schil c.q. het overloopgebied. De overige gebieden binnen de bebouwde kom vallen in de zone 'rest van de bebouwde kom'. Zie ook de onderstaande afbeelding.

Zonering parkeernormen



3.3 Verdeling woningcategorieën

In de CROW publicatie wordt voor woningen onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën:

- Woning duur;
- Woning midden;
- Woning goedkoop.

Deze begrippen zijn op verschillende manieren te interpreteren. In de verdere uitwerking van de parkeernota wordt hieraan nog nadere invulling gegeven.

4 Parkeerbilans

Met een parkeerbilans wordt de (on)bilans tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied berekend. Vaak valt de parkeervraag van functies niet samen in de tijd. Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk. Het is dan niet noodzakelijk om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, maar slechts een deel daarvan. De mogelijkheid tot gecombineerd gebruik binnen een gebied hangt af van de mate van openbaarheid en de locatie van de parkeervoorzieningen en de loopafstand naar de bestemming.

In CROW publicatie nummer 182 "Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering" is een rekenmethodiek opgenomen om de parkeerbilans te bepalen. Bij deze berekening wordt uitgegaan van een bezettingsgraad van de parkeerplaatsen verspreid over de dag. Op basis van deze bezettingsgraden kan per functie, per dagdeel de parkeervraag bepaald worden. Door per dagdeel de parkeervraag van de verschillende functies te sommeren wordt de totale parkeervraag per dagdeel berekend. Het dagdeel met de hoogste totale parkeervraag wordt als maatgevende parkeervraag gehanteerd.

In de onderstaande tabel worden de aanwezigheidspercentages per voorziening per dagdeel weergegeven. Deze aanwezigheidspercentage vormen de basis voor de parkeerbalans

Functie	Werkdag			Koop- avond	Zaterdag		Zondag middag
	overdag	middag	avond		middag	avond	
Woning	50 %	60 %	100 %	90 %	60 %	60 %	70 %
Detailhandel	30 %	70 %	20 %	100 %	100 %	0 %	0 %
Kantoor	100 %	100 %	5 %	10 %	5 %	0 %	0 %
Bedrijven	100 %	100 %	5 %	10 %	5 %	0 %	0 %
Sociaal Cultureel	10 %	40 %	100 %	100 %	60 %	90 %	25 %
Sociaal Medisch	100 %	100 %	30 %	15 %	15 %	5 %	5 %
Ziekenhuis	85 %	100 %	40 %	50 %	25 %	40 %	40 %
Dagonderwijs	100 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Avondonderwijs	0 %	0 %	100 %	100 %	0 %	0 %	0 %
Bibliotheek	30 %	70 %	100 %	70 %	75 %	0 %	0 %
Museum	20 %	45 %	0 %	0 %	100 %	0 %	90 %
Restaurant	30 %	40 %	90 %	95 %	70 %	100 %	40 %
Café	30 %	40 %	90 %	85 %	75 %	100 %	45 %
Bioscoop, theater	15 %	30 %	90 %	90 %	60 %	100 %	60 %
Sport	30 %	50 %	100 %	90 %	100 %	90 %	85 %

Rekenvoorbeeld parkeerbalans

Binnen een plangebied, gelegen in de 'rest van de bebouwde kom' zijn de volgende voorzieningen aanwezig:

- 20 woningen in de categorie goedkoop zonder parkeren op eigen terrein
- 10 woning in de categorie middel zonder parkeren op eigen terrein
- een sportschool met 500 m² bruto vloeroppervlakte
- een buurtwinkelcentrum van 1000 m² bruto vloeroppervlakte

In de onderstaande tabel is de berekening van het aantal parkeerplaatsen per functie weergegeven. Indien geen rekening gehouden wordt met de aanwezigheidspercentages zijn binnen het plangebied in totaal 156 parkeerplaatsen nodig.

Functie	Parkeernorm	Per eenheid	Aantal eenheden	Parkeerplaatsen	
Woning goedkoop		1,7	woning	20	34
Woning duur		1,9	woning	10	19
Sportschool		3,3	100 m ² bvo	10	33
Buurtwinkelcentrum		3,5	100 m ² bvo	20	70
Totaal					156

In de volgende tabel is het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie per dagdeel weergegeven. Deze aantallen zijn gebaseerd op de aanwezigheidspercentages uit de bovenstaande tabel.

Bijvoorbeeld: woning goedkoop = 34 parkeerplaatsen, op een werkdag overdag is het aanwezigheidspercentage 50% dus 17 parkeerplaatsen. Het dagdeel met de hoogste parkeerdruk is de koopavond. Het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen is dan 147. Dit is 9 parkeerplaatsen minder dan wanneer geen rekening wordt gehouden met de aanwezigheidspercentages.

Functie	Aantal parkeerplaatsen per dagdeel						
	Werkdag overdag	middag	avond	Koop- avond	Zaterdag middag	avond	Zondag middag
Woning goedkoop	17,0	20,4	34,0	30,6	20,4	20,4	23,8
Woning duur	9,5	11,4	19,0	17,1	11,4	11,4	13,3
Sportschool	9,9	16,5	33,0	29,7	33,0	29,7	28,1
Winkelcentrum	21,0	49,0	14,0	70,0	70,0	0,0	0,0
Totaal	57,4	97,3	100,0	147,4	134,8	61,5	65,2

5 Parkeervoorzieningen bij woningen

Bij (eengezins)woningen bestaat de mogelijkheid om parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Dit kan in de vorm van een garage, een oprit of een garage met oprit. De ervaring leert dat dergelijke voorzieningen vaak voor andere doeleinden dan parkeren gebruikt worden. De garage wordt dan gebruikt als schuur of werkplaats of wordt bij het huis getrokken. De oprit wordt vaak ook als deel van de tuin ingericht. Het parkeren vindt dan plaats in de openbare ruimte. Indien de garage en opritten volledig zijn meegenomen in de parkeerbalans leidt dit tot een te hoge parkeerdruk. Om dit te voorkomen wordt een garage of oprit op eigen terrein slechts gedeeltelijk opgenomen in de parkeerbalans. In de onderstaande tabel wordt weergegeven op welke wijze parkeren op eigen terrein wordt meegenomen in de parkeerbalans.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

6 Parkeernormen

In onderstaande tabel zijn de parkeernormen opgenomen die door de gemeenteraad van Roermond zijn vastgesteld in de vergadering van 27 januari 2005. Het betreffen minimumnormen die worden opgenomen in nieuwe bestemmingsplannen, bestemmingsplanwijzigingen en indien in het bestemmingsplan geen parkeernormen (voor de betreffende functie) zijn opgenomen. Van deze parkeernormen kan beargumenteerd afgeweken worden indien hiervoor door de gemeenteraad toestemming verleend wordt.

Functie	Centrum	Overloop-gebied	Rest bebouwde kom	Per eenheid	Aandeel bezoekers
Woning duur ¹⁾					
	1,7	1,8	2,1	woning	0,3
Woning midden ¹⁾					
	1,5	1,7	1,9	woning	0,3
Woning goedkoop ¹⁾					
	1,3	1,5	1,7	woning	0,3
Serviceflat / aanleunwoning					
	0,6	0,6	0,6	woning	0,3
Kamer verhuur					
	0,2	0,4	0,6	kamer	0,2
Binnenstad / hoofdwinkelgebied					
	3,3	-	-	100 m ² bvo	85%
Wijk- en dorpscentra					
	3,3	3,3	3,3	100 m ² bvo	85%
Grootschalige detailhandel					
	-	6,5	7,0	100 m ² bvo	85%
(Week)markt					
	3,3	3,3	3,3	100 m ² bvo	85%
Kantoor met baliefunctie					
	2,0	2,6	3,1	100 m ² bvo	20%
Kantoor zonder baliefunctie					
	1,4	1,6	1,8	100 m ² bvo	5%
Arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven					
	0,6	0,7	0,9	100 m ² bvo	5%

Functie	Centrum	Overloop- gebied	Rest bebouwde kom	Per eenheid	Aandeel bezoekers
Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven	1,5	2,0	2,7	100 m ² bvo	5%
Arbeidsextensieve / bezoekersintensieve bedrijven	1,1	1,3	1,7	100 m ² bvo	35%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,3	1,3	100 m ² bvo	10%
Café / bar / discotheek / cafetaria	5,0	5,0	6,0	100 m ² bvo	90%
Restaurant	9,0	9,0	13,0	100 m ² bvo	80%
Museum / bibliotheek	0,6	0,8	1,1	100 m ² bvo	95%
Bioscoop / theater / schouwburg	0,3	0,3	0,4	zitplaats	
Sporthal (binnen)	2,0	2,3	2,8	100 m ² bvo	95%
Sportveld (buiten)	20,0	20,0	20,0	ha. netto terrein	95%
Dansstudio / sportschool	3,5	3,5	3,5	100 m ² bvo	95%
Squashbanen	1,3	1,3	1,3	baan	90%
Tennisbanen	2,5	2,5	2,5	baan	90%
Golfbaan	-	-	7,0	hole	95%
Bowlingbaan / biljartzaal	2,0	2,0	2,0	baan / tafel	95%
Stadion	0,1	0,1	0,1	zitplaats	99%
Evenementenhal	5,0	6,0	7,0	100 m ² bvo	99%
Zwembad	9,0	10,0	11,0	100 m ² opp bassin	90%
Themapark / pretpark	8,0	8,0	8,0	ha. netto terrein	99%
Overdekte speeltuin / -hal	7,5	7,5	7,5	100 m ² bvo	90%
Manege	-	-	0,4	box	90%
Cultureel centrum / wijkgebouw	2,0	2,0	2,0	100 m ² bvo	90%
Ziekenhuis	1,6	1,6	1,6	bed	
Verpleeg / verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	wooneenheid	60%
Arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut	1,8	1,8	1,8	behandelkamer	65%
WO / HBO-dag (Totale parkeervraag = collegezaal + leslokaal)	20,0	20,0	20,0	collegezaal	
MBO (ROC) / WO / HBO-dag (Totale parkeervraag = collegezaal + leslokaal)	6,0	6,0	6,0	leslokaal	
Vorbereidend beroepsonderwijs (VWO, HAVO, VBO) - dag					

Functie	Centrum	Overloop- gebied	Rest bebouwde kom	Per eenheid	Aandeel bezoekers
Avondonderwijs	0,8	0,8	0,8	leslokaal	
Basisonderwijs	0,8	0,8	0,8	student	
Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	0,8	0,8	0,8	leslokaal	
Hotel	0,7	0,7	0,7	arbeidsplaats	
Volkstuin	1,0	1,0	1,0	kamer	
Religiegebouw	-	-	0,3	perceel	
Begraafplaats / crematorium	0,2	0,2	0,2	zitplaats	
	22,5	22,5	22,5	gelijktijdige crematie	

1) De verdeling tussen woning duur, midden en goedkoop is beschreven in paragraaf 3.3