



Parkeerbeleid Moerdijk

Nota Parkeernormen

Gemeente Moerdijk

Parkeerbeleid Moerdijk

Nota Parkeernormen

Datum

augustus 2015

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Wijziging juridisch kader	1
1.2	Toepasbaarheid huidige regeling	2
2	Parkeernormen	3
2.1	Achtergronden	3
2.2	Gebiedsindeling	5
2.3	De parkeernorm	6
2.3.1	Wonen	6
2.3.2	Winkels	7
2.3.3	Werkgelegenheid	7
2.3.4	Onderwijs	8
2.3.5	Gezondheidszorg	8
2.3.6	Horeca	9
2.3.7	Sport, cultuur & ontspanning	9
2.3.8	Overige voorzieningen	10
3	Toepassingskader	11
3.1	Berekening parkeereis	11
3.1.1	Sloop/nieuwbouw/functiewijziging	11
3.1.2	Dubbelgebruik van parkeerplaatsen	11
3.1.3	Parkeerplaatsen op eigen terrein	12
3.2	Afwijken van de parkeereis	13
3.2.1	Niet op eigen terrein of binnen het plangebied	13
3.2.2	Minder dan de parkeernorm	14
3.3	Acceptabele loopafstanden	14
3.4	Overgangsregeling parkeernormen	15

1 Inleiding

De Nota Parkeernormen van de gemeente Moerdijk is opgesteld als uitwerking van het geactualiseerde parkeerbeleid van de gemeente. Deze nota beoogt het vastleggen van de Moerdijkse parkeernormen en het bepalen van een transparant en eenduidig toepassingskader. Alvorens in de volgende hoofdstukken op deze elementen in te gaan, eerst een beknopte toelichting op het juridisch kader en wijze waarop Moerdijk tot op heden de regels heeft toepast.

1.1 Wijziging juridisch kader

De juridische verankering van parkeernormen vindt tot op heden plaats via de Bouwverordening en is daarmee decentraal geregeld middels een vaststelling door de gemeenteraad. Het is de bedoeling van de wetgever dat stedenbouwkundige bepalingen zoals de parkeernormen in de toekomst uitsluitend in bestemmingsplannen worden opgenomen. De mogelijkheid bestaat bijvoorbeeld om parkeereisen via een voorwaardelijke verplichting aan ontwikkelingen te koppelen.

Reparatiewet BZK 2014

Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden (Stb. 2014, 458). De Reparatiewet neemt onder meer de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening (artikel 8 lid 5, 9 en 10 Woningwet en artikel 8.17 onder BIWro komen te vervallen). Dit betekent dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening geleidelijk via overgangsrecht zullen 'uitsterven'. Daarmee zal de bouwverordening als instrument op termijn verdwijnen.

De Reparatiewet hanteert een overgangstermijn die loopt tot 1 juli 2018. Zie hiervoor het nieuwe artikel 133 Woningwet. Vanaf die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen en beheersverordeningen, kunnen deze niet meer als vangnet dienen en moeten deze (en met name de parkeerbepaling) zijn ondergebracht in het bestemmingsplan (of de beheersverordening). Het nieuwe recht treedt echter al eerder in werking wanneer voor 1 juli 2018 een (nieuw) bestemmingsplan (of beheersverordening) wordt vastgesteld. Stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn niet meer van toepassing wanneer ontwerpbestemmingsplannen die op dit moment in procedure zijn, (definitief) worden vastgesteld door de gemeenteraad.

Bestemmingsplan

Het regelen van het parkeren in een bestemmingsplan zoals de wetgever dit heeft beoogd brengt nadelen met zich mee: iedere wijziging van de parkeernormen of het geven van een ontheffing in een bestemmingsplan zal impliceren dat het bestemmingsplan opnieuw moet worden gewijzigd. Dit is een procedure die veel ingrijpender is dan hetgeen thans in de Bouwverordening is bepaald.

Een parkeernormennota is een methode om parkeernormen te definiëren zonder dat alles door een gemeente vastgelegd dient te worden in de bestemmingsplannen. Met het vaststellen van deze normennota legt de gemeente Moerdijk de afspraken inzake parkeernormering vast en kan in de bestemmingsplannen worden verwezen naar de onderhavige parkeernormennota en de wijze waarop deze dient te worden toegepast.

1.2 Toepasbaarheid huidige regeling

De huidige regeling in de Bouwverordening blijkt in de praktijk lastig in toepassing en levert vaak discussie op. In artikel 2.5.30, lid 1 van de Bouwverordening staat hierover het volgende omschreven:

'Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aan-gebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort...'

De wijze waarop in *voldoende mate* wordt bepaald is niet in de bouwverordening opgenomen. In 2010 heeft de gemeente Moerdijk in haar parkeerbeleidsplan parkeernormen vastgelegd, alsmede de wijze waarop hiermee omgegaan moet worden. In oktober 2012 heeft CROW een nieuw ASVV 2012 uitgebracht met daarin geactualiseerde parkeerkeien-cijfers. Deze zijn overgenomen van CROW uitgave Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, Ede 2012. Deze Nota Parkeernormen voor de gemeente Moerdijk is een actualisering van bijlage 2 van het Parkeerbeleidsplan 2010-2013.

2 Parkeernormen

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Moerdijk verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie.

Als basis voor de parkeernormen gelden de in 2010 vastgestelde parkeernormen. In de praktijk werken deze goed en sluiten ze aan bij de praktijk. Daar waar in 2010 niet in werd voorzien kiest de gemeente Moerdijk voor de meest recente parkeerkencijfers van CROW (publicatie 317), als basis voor de gemeentelijke parkeernormering. De hoogte van de parkeernorm is onder andere afhankelijk van het autobezit en autogebruik. In dit hoofdstuk worden de gemaakte keuzes toegelicht.

2.1 Achtergronden

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied zegt iets over de bebouwingsdichtheid en de aanwezigheid van voorzieningen in de nabijheid. Naar mate de stedelijkheid toeneemt zijn de afstanden tot voorzieningen kleiner en kunnen meer functies lopend, met de fiets of met het openbaar vervoer goed bereikt worden. Hierdoor daalt in het algemeen het autobezit en daarmee de vraag naar parkeerruimte. De stedelijkheidsgraad is door het CBS (<http://stattline.cbs.nl>) gedefinieerd op basis van de omgevingsadressendichtheid. De verdeling van stedelijkheidsgraden in Moerdijk zijn opgenomen in tabel 2.1.



	omgevings- adressen- dichtheid	stedelijkheidsgraad per km ²
Moerdijk	672	4 (weinig)
Wijk 00 Zevenbergen	1.175	3 (matig)
Wijk 01 Zevenbergschen Hoek	152	5 (niet)
Wijk 02 Langeweg	72	5 (niet)
Wijk 03 Klundert	479	5 (niet)
Wijk 04 Moerdijk	146	5 (niet)
Wijk 05 Noordhoek	124	5 (niet)
Wijk 06 Standdaarbuiten	245	5 (niet)
Wijk 07 Fijnaart	573	4 (weinig)
Wijk 08 Heijningen	56	5 (niet)
Wijk 09 Willemstad	267	5 (niet)
Wijk 10 Helwijk	107	5 (niet)

Tabel 2.1: Stedelijkheidsgraad van gebieden in Moerdijk

Op basis van tabel 2.1 kan worden geconcludeerd dat de omgevingsadressendichtheid binnen de verschillende kernen van de gemeente Moerdijk verschillend is. Daarom zijn de parkeernormen ook gebaseerd op verschillende stedelijkheidsgraden. Voor Zevenbergen gelden de kencijfers voor matig stedelijk gebied als basis. Voor de overige gebieden geldt niet-stedelijk gebied als uitgangspunt. Hoewel Fijnaart conform de CBS-indeling onder de categorie weinig stedelijk wordt geschaard, wordt toch niet-stedelijk gebied als basis gehanteerd. De overwegingen hiervoor zijn gelegen in de ligging van Fijnaart in stedelijk gebied zonder station en omdat de omgevingsadressendichtheid net boven de grens van 500 per km² uitkomt.

Op basis van de omgevingsadressendichtheid in Moerdijk is ervoor gekozen om als basisuitgangspunt de CROW-parkeerkencijfers voor *matig stedelijke gebieden* voor Zevenbergen en *niet stedelijke gebieden* voor de overige kernen als uitgangspunt te hanteren.

Autobezit en autogebruik

Het autobezit in Moerdijk bedraagt 1,27 personenauto per huishouden (exclusief lease-auto's en bedrijfsvoertuigen). Hiermee ligt het autobezit in de gemeente Moerdijk iets (0,05 auto's per huishouden) hoger dan het gemiddelde autobezit van alle gemeentes met een stedelijkheidsgraad 4 (weinig stedelijk). Zo ligt het gemiddelde autobezit in de gemeente Halderberge bijvoorbeeld op 1,23 auto's per huishouden en in Cromstrijen op 1,24.¹

Voor circa 35% van de ritten in de gemeente Moerdijk wordt de auto (als bestuurder) gebruikt². Dit blijkt uit een analyse op basis van de data uit het OnderzoeksVerplaatsingsgedrag in Nederland (OVIN) over de periode 2002-2010. Het autogebruik (als bestuurder) binnen alle gemeentes met een stedelijkheidsgraad 5 (niet stedelijk) is gemiddeld 35%. Het autogebruik in Moerdijk ligt daarmee gelijk aan het gemiddelde bij vergelijkbare gemeentes.

Op basis van het autobezit en autogebruik in Moerdijk is ervoor gekozen om de *gemiddelde* CROW-parkeerkencijfers als uitgangspunt te hanteren.

2.2 Gebiedsindeling

De gemeente Moerdijk kiest ervoor om twee gebieden te onderscheiden; Zevenbergen en overig gebied. Dit sluit aan bij de stedelijkheidsgraad van de verschillende kernen. In overige gebied wordt geen onderscheid gemaakt naar binnen of buiten de bebouwde kom. In deze gebieden wordt per functie dezelfde parkeernorm gehanteerd. Wel geldt een verschil in parkeeroplossing. Binnen de bebouwde kom, kunnen de parkeerplaatsen zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte worden gerealiseerd, waarbij geldt dat een oplossing in de openbare ruimte alleen is toegestaan als het eigen terrein geen mogelijkheid biedt. Een oplossing in die openbaar toegankelijk is geniet de voorkeur. Buiten de bebouwde kom dient de parkeervraag geheel op eigen terrein te worden opgelost

¹ Bron: <http://stattline.cbs.nl>.

² Het autogebruik richting het Haven- en industrieterrein Moerdijk ligt hoger.

CROW maakt onderscheid in vier stedelijke zones: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Gegeven het landelijke karakter van de kernen is ervoor gekozen om geen zones te onderscheiden. De parkeernormen van Moerdijk zijn gebaseerd op de CROW-parkeerkencijfers uit de stedelijke zone *rest bebouwde kom*.

2.3 De parkeernorm

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn minimum normen. Dit betekent dat ten minste het aantal aangegeven parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden. Niet voor alle functies zijn parkeernormen opgesteld. Alleen voor de veel voorkomende en voor Moerdijk specifieke functies zijn parkeernormen geformuleerd. Voor de overige functies worden de gemiddelde CROW-parkeerkencijfers als uitgangspunt gehanteerd. Op basis van het specifieke profiel van de functie kan vervolgens de parkeervraag worden berekend. Op deze wijze wordt recht gedaan aan de specifieke eigenschappen van de functie.

Een parkeernorm is opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. In de tabellen waarin de parkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen, is naast de volledige parkeernorm het aandeel bezoekers (bezoekersdeel) inzichtelijk gemaakt. Dit aandeel is onder andere relevant indien parkeervoorzieningen bij een functie voornamelijk op eigen terrein worden gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk zijn, het bezoekersdeel dient namelijk altijd openbaar toegankelijk te zijn.

Het is aan de aanvrager van de bouwvergunning om de parkeerbehoefte inzichtelijk te maken. Op basis van de door de aanvrager aangedragen argumenten en overwegingen toetst de gemeente aan de parkeereis.

2.3.1 Wonen

In Moerdijk is ervoor gekozen om de verscheidenheid aan woningen die CROW hanteert bij haar kencijfers te vereenvoudigen. CROW relateert de kencijfers aan de prijsklasse, type en koop of huur, terwijl de verschillen per categorie klein zijn.

WONEN	Zevenbergen	overig gebied	eenheid	aandeel bezoeker
				s
woning duur	2,0	2,2	per woning	0,3 pp
woning goedkoop en middelduur	1,8	2,0	per woning	0,3 pp
kamerverhuur (niet-zelfstandige woningen)	0,7	0,7	per kamer	0,3 pp
aanleunwoning/serviceflat	1,0	1,0	Per woning	0,3 pp

Tabel 2.2: Parkeernormen wonen

De functie zorgwoningen kan breed worden geïnterpreteerd. Daarom geldt voor deze functie het volgende onderscheid:

- Intramurale zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dagverzorging). Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingshuis.
- Extramurale zorgwoningen voor zorgbehoevenden met behoefte aan zorg op afroep. Dit type zorgwoningen valt onder de categorie aanleunwoning/serviceflat.
- Extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Voor dit type zorgwoningen gelden de parkeernormen voor dure of goedkope/middeldure woningen. Bij overlap wordt gerekend met categorie met de hoogste parkeernorm.

2.3.2 Winkels

Voor een aantal winkelfuncties zijn specifieke parkeernormen bepaald. Deze parkeernormen zijn specifiek voor Moerdijk. Ten opzichte van CROW is een aantal functies samengevoegd, aangezien het bij de realisatie van de functie op voorhand niet vast te stellen is, welk type detailhandel zich hier zal vestigen. Daarnaast geldt dat functieverandering in de loop van de tijd regelmatig kan optreden.

Alleen voor de meest voorkomende winkelfuncties zijn parkeernormen opgesteld. Voor de minder voorkomende functies gelden de CROW-parkeerkencijfers als uitgangspunt.

WINKELN	Zevenbergen	overig gebied	eenheid	aandeel bezoekers
detailhandel	4,0	4,5	per 100 m ² bvo	85%
bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel	2,7	2,7	per 100 m ² bvo	85%
solitaire grootschalige detailhandel > 1.500 m ² bvo	7,5	8,5	per 100 m ² bvo	85%
showroom	1,4	1,4	per 100 m ² bvo	35%

Tabel 2.3: Parkeernormen winkels

2.3.3 Werkgelegenheid

Voor de meest voorkomende werkgelegenheidsfuncties zijn parkeernormen vastgelegd.

WERKEN	Zevenberge n	overig gebied	eenheid	aandeel bezoekers
kantoren zonder baliefunctie	1,9	2,1	per 100 m ² bvo	5%
commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,8	3,3	per 100 m ² bvo	20%
bedrijf	2,2	2,2	per 100 m ² bvo	5%
arbeidsintensief/bezoekersextensief				
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensie	0,7	0,7	per 100 m ² bvo	5%

Tabel 2.4: Parkeernormen werkgelegenheid

- Arbeidsintensieve/bezoekers extensieve bedrijven zijn bijvoorbeeld industrie, garagebedrijf, laboratorium of werkplaatsen. Uitgaande van 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo.
- Onder arbeidsextensieve/bezoekers extensieve bedrijven worden bedrijven verstaan zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Uitgaande van 1 arbeidsplaats per 30-50 m² bvo.

2.3.4 Onderwijs

Voor de meest voorkomende functies zijn parkeernormen opgesteld.

ONDERWIJS	Zevenbergen	overig gebied	eenheid	aandeel bezoekers
crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf (excl. halen en brengen)	0,8	0,8	per arbeidsplaats	-
basisschool (excl. halen en brengen)	1	1	per leslokaal	-
middelbare school	1	1	Per leslokaal	-

Tabel 2.5: Parkeernormen Onderwijs

De vermelde parkeernormen voor kinderdagverblijf en basisschool zijn exclusief Kiss-and-Ride plaatsen. Kiss-and-Ride plaatsen zijn geen parkeerplaatsen. Om het benodigde aantal plaatsen voor Kiss-and-Ride te bepalen kan gebruik worden gemaakt van de CROW-rekentool halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven. Deze rekentool is beschikbaar via de website van CROW.

2.3.5 Gezondheidszorg

Voor de meest voorkomende functies zijn parkeernormen opgesteld.

GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN	Zevenbergen	overig gebied	eenheid	aandeel bezoekers
verpleeg/verzorgingstehuis	0,7	0,7	per woon-eenheid	60%
arts/maatschap/therapeut/kruisgebouw	2	2	per behandelkamer	65%
apotheek	2.7	2.7	per 100 m ² bvo	-

Tabel 2.6: Parkeernormen Gezondheidszorg

2.3.6 Horeca

Voor de meest voorkomende functies zijn parkeernormen opgesteld. In tegenstelling tot de CROW-parkeerkencijfers is er voor gekozen om voor hotels één parkeernorm te bepalen.

HORECA	Zevenberge n	overig gebied	eenheid	aandeel bezoekers
café/bar/cafetaria	6	7	per 100 m ² bvo	90%
restaurant	10	12	per 100 m ² bvo	80%
hotel/pension/B&B (kort verblijf)	1,5	1,5	per kamer	-
arbeidsmigranten (langdurig verblijf)	0,7	0,7	per bed	-

Tabel 2.7: Parkeernormen Horeca

2.3.7 Sport, cultuur & ontspanning

Voor de meest voorkomende functies zijn parkeernormen opgesteld.

SPORT, CULTUUR & ONTSPANNING	Zevenberge n	overig gebied	eenheid	aandeel bezoekers
museum, bibliotheek	0,9	0,9	per 100 m ² bvo	95%
bioscoop, theater, schouwburg	0,3	0,3	per zitplaats	-
sociaal cultureel centrum/wijkcentrum	3	4	per 100 m ² bvo	90%
gymzaal	2,5	2,5	per 100 m ² bvo	95%
sporthal (binnen) (excl. horeca en toeschouwers)	2,5	2,5	per 100 m ² bvo	95%
sportveld (buiten) (excl. horeca en toeschouwers)	27	27	per hectare netto terrein	95%
dansstudio, sportschool	4	4	per 100 m ² bvo	95%
squashbaan	2	2	per baan	90%
tennisbaan	3	3	per baan	90%
golfbaan	8	8	per hole	95%
bowlingbaan, biljartzaal	2,5	2,5	per baan/ tafel	95%
zwembad	11	11	per 100 m ² opp. bassin	90%
manege	0,5	0,5	per box	90%

Tabel 2.8: Parkeernormen Sport, Cultuur & Ontspanning

Bij een sporthal/sportveld met wedstrijdfunctie dient 0,2 parkeerplaats per bezoekersplaats extra te worden gerekend.

2.3.8 Overige voorzieningen

Voor onderstaande overige voorzieningen zijn parkeernormen opgesteld.

OVERIGE VOORZIENINGEN	Zevenberge n	overig gebied	eenheid	aandeel bezoekers
jachthaven	0,7	0,7	per ligplaats	-
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	8	8	per 100 m ² bvo	99%
overdekte speeltuin/hal	12	12	per 100 m ² bvo	90%
volkstuin	0,3	0,3	per tuin	-
religiegebouw (kerk, moskee, etc.)	0,2	0,2	per gebedsplaats	-
begraafplaats/crematorium	30	30	per gelijktijdige begrafenis	-
camping	1,2	1,2	per standplaats	-

Tabel 2.9: Parkeernormen Overige voorzieningen

3 Toepassingskader

3.1 Berekening parkeereis

De parkeernorm wordt gebruikt om de parkeereis te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie³ vermenigvuldigd met de parkeernorm. De parkeernormen zijn opgenomen in het vorige hoofdstuk. De berekende parkeereis wordt altijd cijfermatig naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen.

3.1.1 Sloop/nieuwbouw/functiewijziging

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop, nieuwbouw en/of functiewijziging eerst de parkeerbehoefte van bestaande functies wordt bepaald. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog benodigd is. Uitgangspunt bij deze regel is dat de parkeervraag van het meest recente legale gebruik enkel mag worden gecorrigeerd op de vraag van de nieuwe functie indien de bestaande vraag niet langer dan vijf jaar geleden is.

Bij de correctie van de parkeerbehoefte in verband met eventuele bestaande functies dient tevens rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van parkeercapaciteit. Indien als gevolg van de nieuwbouw een deel van de bestaande capaciteit komt te vervallen dan dient de bestaande parkeerbehoefte hiermee gecorrigeerd te worden.

3.1.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Met behulp van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte van een ontwikkeling berekend. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze ontwikkeling wordt een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 317. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd, die in tabel 3.1 staan vermeld.

³ Bij ontwikkelingen waarbij nog niet bekend is wat daadwerkelijk gerealiseerd wordt, wordt gerekend met het programma dat de grootste parkeereis geeft.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag*
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	80%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
bibliotheek	30%	70%	100%	75%	0%	75%	0%	0%
museum	20%	45%	0%	100%	0%	100%	0%	90%
horeca	30%	40%	90%	75%	0%	70%	100%	40%

* Geen koopzondag.

Tabel 3.1: Aanwezigheidspercentages Moerdijk

3.1.3 Parkeerplaatsen op eigen terrein

Een parkeerplaats geldt als parkeerplaats op eigen terrein indien:

- de parkeerplaats in eigendom is bij de aanvrager of;
- de parkeerplaats in erfpacht is uitgegeven, verhuurd of in gebruik is gegeven aan de aanvrager of;
- in de bouwvergunning, de huur- of de koopovereenkomst of in de erfpachtvoorwaarden is vastgelegd dat parkeergelegenheid is bedoeld voor het adres van de aanvrager.

Een parkeerplaats moet voldoen aan de volgende minimale afmetingen:

- ten minste 3,00 meter breed en 5,50 meter lang (op straatniveau, bijvoorbeeld carport of oprit);
- ten minste 2,80 meter breed en 5,50 meter lang (een garagebox);
- voor parkeerplaatsen in (gebouwde) parkeervoorzieningen gelden de maten zoals opgenomen in de meest recente NEN2443.

Kleinere parkeerplaatsen worden niet als parkeerplaats beschouwd.

Voornamelijk bij woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage(box) niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij de parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Parkeerplaatsen in een garage(box), oprit of carport bij woningen worden niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld. In tabel 3.2 is aangegeven in welke mate het parkeren op eigen terrein voor de functie meetelt aan de aanbodzijde.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal
enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8
lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,0
dubbele oprit zonder garage(box)	2	1,7
garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0,4
garage(box) (niet bij woning)	1	0,5
garage(box) met enkele oprit	2	1
garage(box) met lange oprit	3	1,3
garage(box) met dubbele oprit	3	1,8
privé parkeerterreinen of –garages (indien niet-openbaar toegankelijk)	1	0,8

Tabel 3.2: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen

3.2 Afwijken van de parkeereis

Het is mogelijk om bij nieuwbouwwontwikkelingen af te wijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk⁴ is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. Van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig worden afgewogen. Om dat goed te doen dienen alle afwijkingen voldoende gemotiveerd ter besluitvorming te worden voorgelegd aan het College van burgemeester en wethouders.

In de volgende paragrafen worden de belangrijkste mogelijkheden tot afwijking uitgewerkt.

3.2.1 Niet op eigen terrein of binnen het plangebied

Het uitgangspunt is dat het parkeren binnen het plangebied moet worden opgelost. Binnen de bebouwde kom dienen parkeerplaatsen zoveel mogelijk openbaar toegankelijk te worden gerealiseerd (op eigen terrein of in de openbare ruimte) en buiten de bebouwde kom dient het parkeren op eigen terrein te worden opgelost. Er zijn redenen denkbaar dat het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein of binnen het plangebied te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval als:

- de ontwikkeling is gelegen in een voetgangersgebied;
- het fysiek onmogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, bijvoorbeeld bij bestaande panden of bij rijtjeswoningen.

In deze gevallen kijkt de gemeente Moerdijk of het mogelijk is de parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (zie paragraaf 3.3) in de openbare ruimte te realiseren. Indien dit mogelijk is, kan worden afgeweken van de parkeereis. Op basis van de richtlijnen van de gemeente Moerdijk worden deze parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd. De kosten hiervoor komen voor rekening van de ontwikkelende partij.

⁴ Eerst zal worden gekeken of aanpassingen binnen het plan mogelijk zijn.

3.2.2 Minder dan de parkeernorm

Er zijn situaties denkbaar waarbij de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen conform de parkeernorm niet kan realiseren (op eigen terrein of in de openbare ruimte). Dit kan als:

- *Er wordt aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand rond de ontwikkeling in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.*

Het is mogelijk dat wordt afgeweken van de parkeereis wanneer kan worden aangetoond dat slechts gedeeltelijk of in zijn geheel niet kan worden voldaan aan de parkeereis. Afwijken is mogelijk als in de omgeving op acceptabele loopafstand (zie paragraaf 3.3) in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. Aangetoond moet worden dat deze alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeervraag van de ontwikkeling.

Tevens kan voor vervangende parkeerruimte beroep worden gedaan op de openbare ruimte als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 80% zal blijven. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunningaanvrager. Als het mogelijk en noodzakelijk is om nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren, gebeurt dit op kosten van de aanvrager.

3.3 Acceptabele loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden. De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur, het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres, de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van alternatieven. In tabel 3.3 staan de loopafstanden voor de verschillende doelgroepen die bij nieuwbouw acceptabel worden geacht. De initiatiefnemer of vergunningaanvrager dient met deze loopafstanden rekening te houden bij nieuwe ontwikkelingen.

Deze loopafstanden wijken af van de loopafstanden die gesteld zijn voor het opstellen van een parkeerbalans. Bij nieuwbouw wordt een kortere loopafstand geëist dan in bestaande situaties. Dit is gebaseerd op het gegeven dat mensen zo min mogelijk afstand willen overbruggen tussen hun voertuig en de bestemming. Bij nieuwbouwappels is dit makkelijker te realiseren dan in bestaande situaties.

hoofdfunctie	maximaal acceptabele loopafstanden
wonen	50 meter
werken	300 meter
winkelen	200 meter
cultureel en maatschappelijk	200 meter
gezondheidszorg	50 meter

Tabel 3.3: Maximaal acceptabele loopafstanden bij nieuwbouw

3.4 Overgangsregeling parkeernormen

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bij de gemeente op dit moment ingediende aanvragen voor een omgevingsvergunning nog maximaal één jaar na de publicatiedatum van deze nota een vergunningverzoek kunnen indienen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen.

Wanneer door de raad vastgestelde stedenbouwkundige of planologische kaders, waaronder een stedenbouwkundig programma van eisen, een stedenbouwkundige visie, een beeldregieplan, een masterplan, een kadernota en/of een bestemmingsplan of daaraan gelijk te stellen kaders, reeds afgewogen parkeernormen bevatten, blijven deze als toetsingskader gelden voor de bepaling van de parkeerbehoefte.

