

Notitie parkeren bestemmingsplan Goedentijd 21b – 23 te Alphen

Een ontwikkeling, een bouwactiviteit en/of een wijziging van gebruik, kan dat tot gevolg hebben dat er (meer) ruimte nodig is voor het parkeren van auto's. De aanvrager moet ervoor zorgen dat er in voldoende mate voorzien wordt in ruimte voor het parkeren van auto's. Op basis van de parkeernormen wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn voor een bepaalde activiteit.

De basis van de gemeentelijke parkeernorm is gelegen in de door het CROW uitgebrachte publicatie 317 "Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie". Deze norm biedt ruimte voor aanpassing naar de specifieke lokale situatie. In deze notitie wordt aangegeven hoe de gemeente Alphen-Chaam die vertaalslag heeft gemaakt voor het bestemmingsplan Goedentijd 21b – 23 te Alphen.

Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouwlocaties kan worden bepaald op basis van parkeerkcijfers of op basis van parkeernormen. Parkeerkcijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte. Parkeernormen staan voor het aantal vereiste parkeerplaatsen per type bestemming. Bij de parkeerkcijfers is onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone. Het 'aandeel bezoekers' staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kerncijfer rekening is gehouden. Het weergegeven kerncijfer is dus inclusief bezoekersparkeren.

Uitgangspunten

Gehanteerde stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van Alphen is "niet stedelijk". Dit komt overeen met een gebied met minder dan 500 adressen per km². De gemeente Alphen-Chaam kende op 31 december 2015 een inwonerdichtheid van 107 inwoners/km².

Naast de stedelijkheidsgraad van de gemeente wordt ook beoordeeld waar in het gebied de ontwikkeling plaats vindt. Het bestemmingsplan omvat een gebied dat in de schil van het dorpscentrum ligt, er worden functies mogelijk gemaakt die passen bij het omgevingstype 'schil centrum'.

Parkeren op eigen terrein

Parkeerplaatsen worden in principe altijd op eigen terrein aangelegd. Naast het aantal parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Bestaande parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan, bijvoorbeeld door de aanleg van een nieuwe inrit, moeten worden gecompenseerd.

Indien er binnen het eigen terrein onvoldoende ruimte voor parkeren beschikbaar is, kan de initiatiefnemer er voor kiezen om op een acceptabele loopafstand¹ een privaat terrein te vinden waarop hij kan voorzien in de benodigde parkeerbehoefte. Aannemelijk moet worden dat deze

¹ Zie paragraaf 7.1 van CROW-publicatie 317

parkeerplaatsen ten behoeve van de betreffende ontwikkeling kunnen worden aangewend. Omdat dan geen sprake is van afwenteling van de parkeerdruk op de openbare ruimte mag zo'n oplossing meetellen als zijnde 'op eigen terrein'.

Indien sprake is van een gebiedsontwikkeling, waarbinnen ook (semi) openbare ruimte wordt ontwikkeld, dan geldt voor deze gebiedsontwikkeling dat die (semi) openbare ruimte mee mag tellen als zijnde 'op eigen terrein'. Ook als deze gronden na afronding worden overgedragen naar de gemeente.

Berekening parkeervoorzieningen bij woningen

Voornamelijk bij woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Ook moet een oprit voldoende lengte hebben om te functioneren als parkeerplaats. Als hiermee bij berekening van de parkeerbehoefte geen rekening wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Naast de instandhouding van de parkeerplaatsen is ook het gebruik van deze parkeerplaatsen lager. Immers, als de eigenaar van een woning niet thuis is, kan een ander deze parkeerplaats niet gebruiken. De bezetting van parkeerplaatsen op eigen terrein is hierdoor lager dan de bezetting van openbare parkeerplaatsen. Om hiervoor te compenseren worden parkeerplaatsen op eigen terrein van woningen niet volledig meegerekend.

<i>Type parkeervoorziening</i>	<i>Theoretisch aantal</i>	<i>Berekenings-aantal</i>	<i>Opmerking</i>
Enkele oprit zonder garage	1,0	0,8	Oprit > 5 meter diep
Lange oprit zonder garage	2,0	1,5	Oprit > 11 meter diep
Enkele oprit met garage	2,0	1,5	Oprit > 5 meter diep
Lange oprit met garage	3,0	2,0	Oprit > 11 meter diep
Garage(box) zonder oprit	1,0	0,5	

Bruto vloeroppervlakte (BVO)

De oppervlakte, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Ter aanvulling op hierop geldt het volgende: indien een binnenruimte aan een andere binnenruimte grenst, moet worden gemeten tot het hart van de desbetreffende scheidingsconstructie. Hierbij worden opslag-, kantoor- en alle andere bij het bedrijf behorende ruimtes meegeteld.

Parkeercijfers

De gemeente hanteert de volgende parkeercijfers voor de meest voorkomende functies binnen het bestemmingsplan Goedentijd 21b - 23 te Alphen:

Parkeercijfers restaurant Parkeren per 100m2 Bvo					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			10,0	12,0	80%

Parkeercijfers café/bar/cafetaria Parkeren per 100m2 Bvo					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			5,0	7,0	90%

Parkeercijfers huisartsenpraktijk/-centrum Parkeren per 100m2 Bvo					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			2,5	3,0	57%

Parkeercijfers fysiotherapiepraktijk/-centrum Parkeren per 100m2 Bvo					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			1,4	1,9	57%

Parkeercijfers wonen – koop, twee-onder-een-kap Parkeren per woning					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			1,6	2,4	0,3 pp per woning

Parkeercijfers wonen – koop, tussen/hoek Parkeren per woning					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			1,4	2,2	0,3 pp per woning

Parkeercijfers wonen – koop, etage, goedkoop Parkeren per woning					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			1,0	1,8	0,3 pp per woning

Parkeerkencijfers wonen – koop, etage, middelduur					
Parkeren per woning					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			1,3	2,1	0,3 pp per woning

Parkeerkencijfers wonen – koop, etage, duur					
Parkeren per woning					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			1,5	2,3	0,3 pp per woning

Parkeerkencijfers wonen – huur, etage, middelduur/goedkoop					
Parkeren per woning					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			0,8	1,6	0,3 pp per woning

Parkeerkencijfers wonen – huur, etage, duur					
Parkeren per woning					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			1,3	2,1	0,3 pp per woning

Parkeerkencijfers wonen – huur, sociale huurwoning					
Parkeren per woning					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			1,0	1,8	0,3 pp per woning

Parkeerkencijfers wonen – huur, vrije sector					
Parkeren per woning					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			1,4	2,2	0,3 pp per woning

Parkeerkencijfers kantoor (zonder baliefunctie)					
Parkeren per 100m2 Bvo					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			2,1	2,6	5%

Parkeerkencijfers commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)					
Parkeren per 100m2 Bvo					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			2,7	3,2	20%

Parkeerkcijfers commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)					
Parkeren per 100m2 Bvo					
	Centrum		Schil centrum		Aandeel bezoekers
			Min	Max	
Niet-stedelijk			2,7	3,2	20%

Voor die functies die niet in de voorgaande tabellen zijn opgenomen zal de gemeente maatwerk toepassen.