



Gemeente Molenlanden

Nota Parkeernormen Molenlanden 2020

Gemeente Molenlanden

Nota Parkeernormen Molenlanden 2020

Datum 5 maart 2020
Kenmerk RPT20222203-02

Verklaring en documentatie

Opdrachtgever(s)	Gemeente Molenlanden
Titel rapport	Nota Parkeernormen Molenlanden 2020
Kenmerk	RPT20222203-02
Datum publicatie	5 maart 2020
Projectteam opdrachtgever(s)	De heer J. van Montfoort
Projectteam BuroDB	de heer T.S. de Boer
Projectomschrijving	Deze nota geeft een overzicht van de parkeernormen die door de gemeente Molenlanden worden gehanteerd. Deze normen dienen in acht te worden gehouden bij alle ruimtelijke initiatieven binnen de grenzen van de gemeente. De in deze nota opgenomen normen gelden vanaf 1 januari 2020.
Advies en rapport	BuroDB
Adres	Eise Eisingastraat 20
Postcode	8801 KG
Plaats	FRANEKER
Telefoon	+31 (0)6 209 57 903
Website	www.burodb.nl
E-mail	info@burodb.nl

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem/haar gebruikt worden voor het doel waarvoor het is opgesteld, met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij BuroDB.

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Achtergrond	1
1.2	De aanleiding voor een nota parkeernormen	1
1.3	Doelstelling	2
1.4	Opbouw Nota Parkeernormen	2
2	Uitvoering parkeerplaatsopgave	3
2.1	Voldoen aan gemeentelijke parkeernormen	3
2.2	Bepalen parkeerplaatsopgave	3
2.2.1	Vaststellen parkeerbehoefte	4
2.2.2	Aantonen parkeren op bijbehorend terrein	8
2.2.3	Onderzoek gebruik bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte	8
2.2.4	Onderzoek realiseren nieuwe parkeerruimte in de openbare ruimte	10
2.2.5	Voorbeeldberekening	10
2.2.6	Parkeeradvies	10
2.3	Afwijkingsbevoegdheid college van B&W	11
2.4	Overgangsregeling	11
2.5	Slotbepaling	11
2.6	Verankering parkeernormen in bestemmingsplannen	11
3	Parkeernormen Molenlanden	13
3.1	Hoofdfunctie wonen	13
3.2	Hoofdfunctie werken	14
3.3	Hoofdfunctie winkels en boodschappen	15
3.4	Hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning	16
3.5	Hoofdfunctie horeca en (verblijfs)recreatie	17
3.6	Hoofdfunctie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	18
3.7	Hoofdfunctie onderwijs	19
3.8	Fietsparkeren	20
3.8.1	Ligging fietsparkeervoorzieningen	20
3.8.2	Fietsparkeernormen	20
	Bijlagen	
1	Kaarten gebiedsgrenzen	
2	Eisen parkeeronderzoek gemeente Molenlanden	
3	Voorbeeldberekening bepaling parkeerbehoefte	

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De gemeente Molenlanden is vanaf 1 januari 2019 de fusiegemeente van de dan voormalige gemeenten Molenwaard en Giessenlanden. De gemeente ligt nagenoeg helemaal binnen de Albasserwaard en telt bijna 44.000 inwoners op een oppervlakte van circa 191 km².

Molenlanden is een echte plattelandsgemeente die door de gemeentelijke fusies naast het landelijke gebied twintig kernen telt. Specifiek voor de gemeente is dat er wel veel kernen zijn maar dat geen van deze kernen een sterke centrumfunctie heeft. Voor veel voorzieningen zijn bewoners daarom aangewezen op de grote steden in omliggende gemeenten.

Met betrekking tot parkeren vragen deze specifieke kenmerken van de gemeente om een specifiek beleid. In het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2017 van Molenwaard is aangegeven dat - om problemen ten aanzien van parkeren te voorkomen of op te lossen - er altijd stil moet worden gestaan bij de consequenties voor de parkeersituatie. Dit geldt zowel in bestaande situaties als bij nieuwe initiatieven. In het GVVP van Giessenlanden uit 2015 is opgenomen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen de parkeervraag moet worden getoetst op kwantiteit en kwaliteit. Er moet voldoende parkeercapaciteit aanwezigheid met een streven naar zoveel mogelijk uitwisselbaarheid. Daarnaast dienen nieuw geplande parkeerplaatsen bruikbaar en toekomstbestendig te zijn.

1.2 De aanleiding voor een nota parkeernormen

Parkeernormen kunnen op diverse manieren worden vastgelegd om stedenbouwkundige plannen te kunnen toetsen. Parkeernormen kunnen enerzijds worden vastgelegd in bestemmingsplannen, anderzijds in de Bouwverordening (artikel 2.5.30) of in apart beleid. Veelal wordt daarbij gebruik gemaakt van de door het CROW¹ opgestelde ervaringscijfers. Dit betreft een landelijke richtlijn en geen vastgesteld beleid.

Op 29 november 2014 is echter de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Hierdoor zijn de stedenbouwkundige bepalingen – waaronder de parkeernormbepaling – uit de Bouwverordening komen te vervallen. Als gevolg hiervan hebben deze bepalingen geen aanvullende werking meer op bestemmingsplannen, zodat bij het verlenen van een omgevingsvergunning niet meer op basis van de Bouwverordening aan de parkeernormen kan worden getoetst. De wetgever heeft een overgangsperiode ingesteld tot 1 juli 2018; in deze termijn zorgt het overgangsrecht ervoor dat de parkeernormen uit de Bouwverordening van toepassing blijven voor alle plannen die zijn vastgesteld vóór 29 november 2014.

Om te waarborgen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen in voldoende mate wordt voorzien in de parkeerbehoefte en -ruimte is het noodzakelijk om de parkeernormen in de bestemmingsplannen te laten landen. Daarbij is het wenselijk om te kunnen verwijzen naar een nota waarin de parkeernormen zijn vastgelegd. De gemeente Molenlanden legt om die reden haar parkeernormen vast in een Nota

¹ Het CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer

Parkeernormen Molenlanden 2020. In deze nota zijn de parkeernormen van de gemeente Molenlanden opgenomen voor de meest voorkomende ruimtelijke functies.

1.3 Doelstelling

De doelstelling van de 'Nota parkeernormen Molenlanden 2020' is als volgt samen te vatten:

'Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en -ontwikkelingen in de gemeente Molenlanden om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Molenlanden te waarborgen'.

1.4 Opbouw Nota Parkeernormen

Voor de verkeersaspecten bij ruimtelijke ontwikkelingen is het berekenen van de parkeerplaatsopgave essentieel. De parkeerplaatsopgave is het aantal parkeerplaatsen dat een initiatiefnemer moet aanleggen bij een voorgenomen ruimtelijk initiatief. Deze systematiek staat beschreven in het volgende hoofdstuk.

De parkeerplaatsopgave wordt berekend aan de hand van vastgestelde parkeernormen. De parkeernormen die binnen de gemeente Molenlanden gelden zijn in hoofdstuk 3 van deze nota opgenomen.

2 Uitvoering parkeerplaatsopgave

2.1 Voldoen aan gemeentelijke parkeernormen

Aan het invullen van de parkeerplaatsopgave stelt de gemeente een aantal eisen. Zo zijn er regels over hoe parkeren op eigen terrein wordt meegeteld, ook is er een minimale fysieke maatvoering van parkeren op eigen terrein.

Bij toepassing van de gemeentelijke parkeernormen wordt onderscheid gemaakt in nieuwbouw- en verbouwplannen.

Nieuwbouw

Bij nieuwbouwplannen wordt de parkeerplaatsopgave berekend aan de hand van de parkeernormentabel van hoofdstuk 3.

Verbouw, functiewijziging of uitbreiding

Bij verbouwplannen, functiewijzigingen of uitbreidingsplannen in bestaand gebied wordt het aantal aantoonbaar toewijsbare parkeerplaatsen van de oude functie - met de bestaande bestemming - in mindering gebracht op de nieuwe parkeerplaatsopgave (zoals berekend aan de hand van de parkeernormentabel van hoofdstuk 3). Dit is voldoende of levert een aanvullende parkeerplaatsopgave of een overschot aan parkeerplaatsen op.

Bij de bepaling van het aantal toewijsbare parkeerplaatsen van de oude functie/bestemming wordt niet automatisch gebruik gemaakt van de huidige parkeernormen maar dient te worden gekeken naar de parkeerplaatsverplichting ten tijde van de realisatie/oprichting van deze bestemming. De parkeerplaatsopgave van de nieuwe functie/bestemming wordt vastgesteld aan de normen van deze Nota.

De initiatiefnemer/aanvrager van een plan levert een parkeerberekening aan die is gebaseerd op het gemeentelijke beleid. Bij deze berekening moet onder meer worden aangegeven uit welke functies en bijbehorende oppervlakten het plan is opgebouwd en welke parkeernormen zijn toegepast. De gemeente toetst deze parkeerberekening bij de beoordeling van het ruimtelijke initiatief.

2.2 Bepalen parkeerplaatsopgave

Het bepalen van de parkeerplaatsopgave en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van de volgende punten/onderdelen:

1. vaststellen parkeerbehoefte
2. aantonen parkeren op bijbehorend terrein
3. onderzoek gebruik parkeerplaatsen in de openbare ruimte
4. onderzoek realiseren nieuwe parkeerruimte in de openbare ruimte
5. parkeeradvies

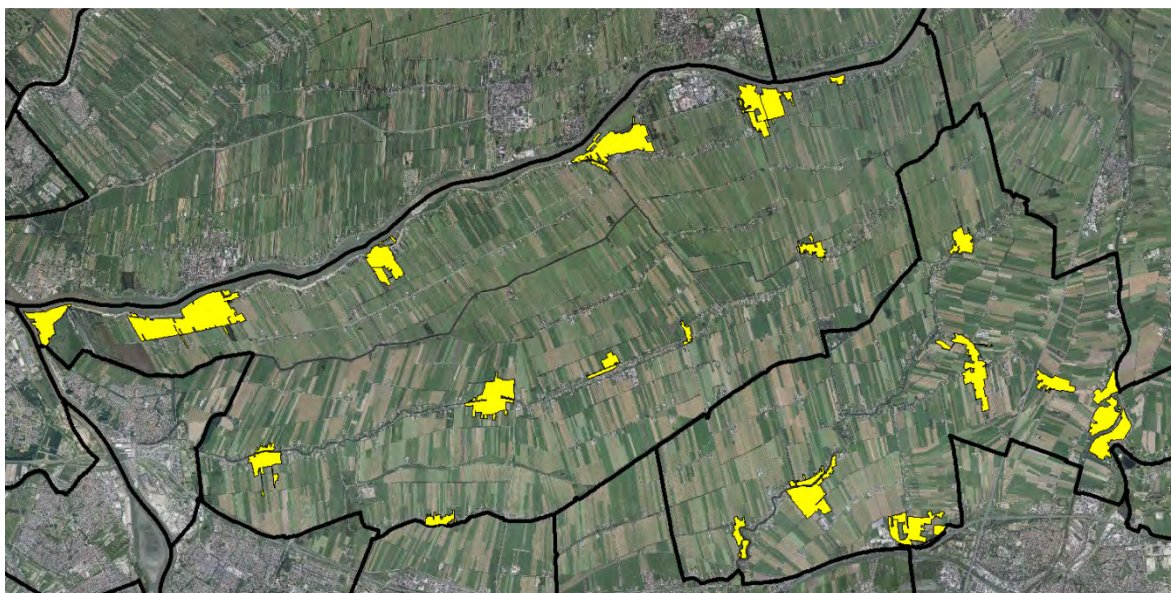
2.2.1 Vaststellen parkeerbehoefte

Gebiedstypologie gemeente Molenlanden

Welke parkeernormen voor een gebied gelden is onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is het aanbod - en de kwaliteit - van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. Daarnaast kan een onderscheid worden gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom, buitengebied) van een gemeente.

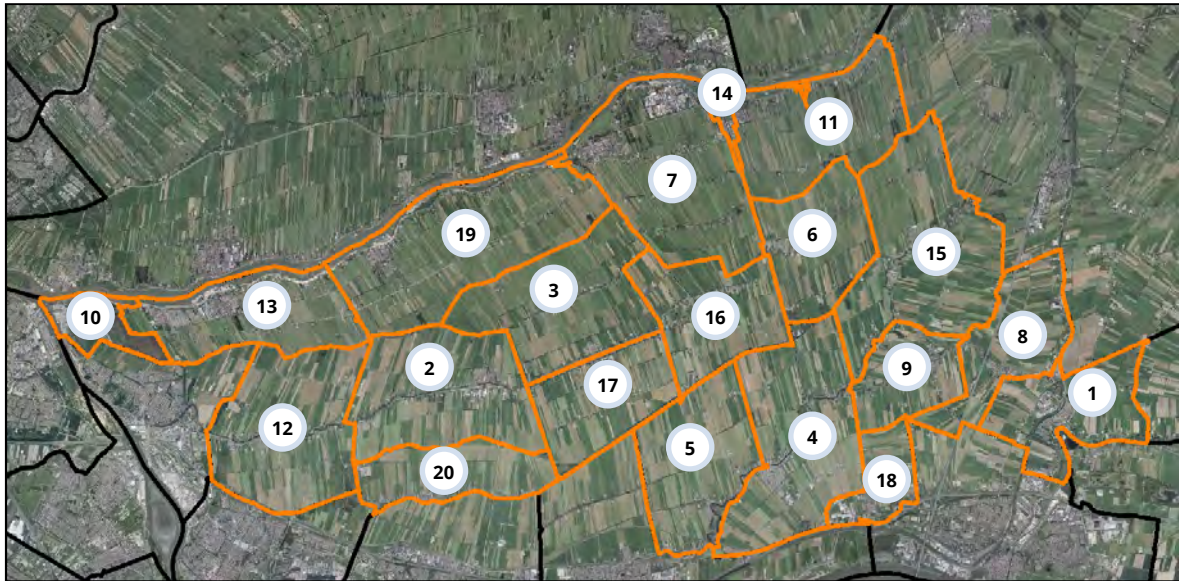
De gemeente Molenlanden valt qua stedelijkheidsgraad - in zijn geheel - in de categorie "niet stedelijk". Het aantal woningen binnen de gemeente is minder dan 500 adressen per km². Qua gebiedszone is er echter een verschil tussen de twintig (dorps)kernen en de rest van de gemeente (het buitengebied).

In figuur 2.1 is de gemeente Molenlanden met de twintig kernen weergegeven. Het gehele gemeentelijke grondgebied dat is gelegen buiten de kernen kan worden aangemerkt als het buitengebied.



Figuur 2.1: Gemeente Molenlanden met twintig kernen

Op 1 januari 2018 telden de gemeenten Molenwaard en Giessenlanden gezamenlijk 43.847 inwoners. In figuur 2.2 is de gebiedsindeling van de gemeente Molenlanden weergegeven. In tabel 2.1 is een overzicht gegeven van het inwoneraantal van de twintig gebieden binnen de gemeente Molenlanden per 1 januari 2018.



Figuur 2.2: Gebiedsindeling gemeente Molenlanden

Nr.	Plaats	Aantal inwoners per 01-01-2018
1	Arkel	3.420
2	Bleskensgraaf	2.876
3	Brandwijk	1.291
4	Giessenburg (en Giessen-Oudekerk)	4.030
5	Giessen-Oudekerk	810
6	Goudriaan	919
7	Groot-Ammers	4.208
8	Hoogblokland	1.384
9	Hoornaar	1.868
10	Kinderdijk	811
11	Langerak (en Waal)	1.738
12	Molenaarsgraaf	1.160
13	Nieuw-Lekkerland	8.464
14	Nieuwpoort	1.455
15	Noordeloos	1.770
16	Ottoland	983
17	Oud-Alblas	2.205
18	Schelluinen	1.269
19	Streefkerk	2.481
20	Wijngaarden	705
Totaal		43.847

Tabel 2.1: Overzicht aantal inwoners per plaats in de gemeente Molenlanden

Binnen de kernen van de dorpen in de gemeente Molenlanden zijn geen centrumgebieden aanwezig zoals dat wel het geval is in omliggende kernen als Alblasterdam, Sliedrecht, Hardinxveld-Giessendam of

Gorinchem. De voorzieningen en het openbaar vervoer in de Molenlandse dorpen zijn beperkt. Door de relatief grote afstanden is het gebruik van de fiets in de gemeente beperkt; men is al gauw aangewezen op de auto.

Ten aanzien van de gebiedstypering kunnen de twintig kernen binnen de gemeente worden aangemerkt als '(rest) bebouwde kom' en het overige gebied als 'buitengebied'.

Bij de Nota Parkeernormen van de gemeente Molenlanden is daarmee onderstaande verdeling in stedelijkheidsgraden van toepassing.

Gebiedstype	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zone
Twintig kernen	Niet stedelijk	(Rest) bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Tabel 2.2: Overzicht stedelijkheidsgraden gemeente Molenlanden

In bijlage 1 van deze nota zijn de gebiedsgrenzen van de twintig kernen op kaarten weergegeven. De grenzen van de kernen zijn met rode lijnen aangegeven.

Toepassing parkeernormen

Op basis van publicatie 381 van het CROW ('Toekomstbestendig parkeren' d.d. december 2018) is een lijst met parkeernormen voor de gemeente Molenlanden opgesteld. De gemeente werkt binnen de kaders van het verkeer en vervoerbeleid met 'vaste parkeernormen' (zonder bandbreedte). Dit biedt duidelijkheid voor alle betrokkenen.

Bij de realisatie van nieuwe functies is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen (vraagvolgend). In deze nota parkeernormen wordt daarom uitgegaan van parkeernormen die gebaseerd zijn op de huidige situatie van functies (zie tabellen in hoofdstuk 3).

Bij de toepassing van parkeernormen voor functies die niet in de tabellen van hoofdstuk 3 zijn opgenomen dient gebruik te worden gemaakt van de gemiddelde kencijfers zoals beschreven in publicatie 381 van het CROW.

Bij de realisatie van Small- en Tiny-Houses geldt in beginsel dat de benodigde parkeergelegenheid op eigen terrein wordt aangelegd. De binnen de gemeente geldende parkeernorm is het uitgangspunt. Deze kan aan de hand van de plaatselijke situatie gemotiveerd worden bijgesteld. Bij locaties waar meerdere small- en/of tiny-houses worden geplaatst, is de voorwaarde de parkeerplaatsen te clusteren tenzij dit geen ruimtelijke kwaliteitswinst oplevert.

Aanwezigheidspercentages bij dubbelgebruik parkeerplaatsen

Bij ontwikkelingen van meerdere (verschillende) functies wordt voor de berekening van de parkeerplaatsopgave gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers (bewoners, bezoekers, werknemers) aanwezig zijn en een parkeerbehoefte hebben. Zo is de parkeerdruk bij woningen

bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager omdat een deel van de bewoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen worden toegepast.

In tabel 2.3 zijn de aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen in de gemeente Molenlanden aangegeven. Deze percentages zijn ontleend aan de CROW-publicatie 381. Voor een meer uitgebreide indeling van functies wordt verwezen naar de publicatie.

Functies	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop Avond ¹	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0% ²	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% ³	0% ⁴
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% ³	0% ⁴
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0% ⁴
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts, therapeut	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeg- of verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten incl. bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

¹ indien sprake van een traditionele koopavond

² indien op zaterdag open: 100%

³ indien 's avonds open: 70%

⁴ indien koopzondag: 100%

Tabel 2.3: Aanwezigheidspercentages gemeente Molenlanden (bron: CROW publicatie 381)

Reductiefactor parkeerplaatsen op bijbehorend terrein

Een ruimtelijk initiatief dient in beginsel op eigen terrein aan de parkeerplaatsopgave te voldoen. Met het begrip “parkeren op eigen terrein” wordt bedoeld: ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan.

Parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen worden niet altijd volledig meegerekend in de gerealiseerde parkeerplaatsen. Deze plaatsen worden immers vaak voor andere doeleinden gebruikt dan het parkeren van auto's. De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegerekend (afhankelijk van de parkeervoorziening) is opgenomen in tabel 2.4.

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

Tabel 2.4: Berekeningsfactoren voor parkeren op eigen terrein

Een parkeervoorziening op bijbehorend terrein bij een initiatief moet voldoen aan de volgende fysieke maatvoering:

- een enkele oprit is minimaal 5 meter lang en 2,5 meter breed;
- een lange oprit is minimaal 10 meter lang en 2,5 meter breed;
- een dubbele oprit is minimaal 4,5 meter breed;
- een garage is minimaal 5 meter lang en 2,5 meter breed (binnenwerks);
- een dubbele garage is minimaal 5 meter lang en 4,5 meter breed (binnenwerks).

Ook moet de situering zodanig zijn dat het veilig in- en uitrijden is gewaarborgd.

Afrondingsregel (volledige parkeerplaatsen)

Het volgens deze parkeernormen berekende benodigde aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond tot een volledige parkeerplaats.

2.2.2 Aantonen parkeren op bijbehorend terrein

Een aanvraag omgevingsvergunning moet in beginsel op het bijbehorend terrein aan de parkeerplaatsopgave voldoen. Met het begrip 'parkeren op bijbehorend terrein' wordt bedoeld:

'ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan en de vigerende bestemming.'

Bij het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsopgave op bijbehorend terrein, dient de aanvrager dit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen. Deze inspanningsverplichting betekent voor de initiatiefnemer/aanvrager dat hij/zij moet aantonen dat het aanleggen van parkeerplaatsen op bijbehorend terrein fysiek in geen enkele vorm mogelijk (zonder dat dit het functioneren belemmert).

2.2.3 Onderzoek gebruik bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Een initiatief mag niet leiden tot een (toename van) parkeertekort in de openbare ruimte. Het kan echter voorkomen dat in de openbare ruimte op loopafstand een restcapaciteit bestaat. De aanvrager kan hiervan gebruik maken om de parkeervraag op te vangen.

Wil men overcapaciteit buiten het plangebied benutten dan dient de initiatiefnemer middels een parkeeronderzoek aan te tonen dat dit niet leidt tot een onacceptabele parkeerdruk in de omgeving. Hiervoor dient een representatief en actueel parkeeronderzoek te worden overhandigd. De eisen die aan een dergelijke parkeeronderzoek worden gesteld zijn opgenomen in bijlage 2 van deze Nota.

Een initiatiefnemer kan de gemeente verzoeken geen parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, maar gebruik te maken van restcapaciteit in de openbare ruimte. In deze situatie krijgt de initiatiefnemer echter geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht.

Als er bijvoorbeeld in de omgeving parkeerplaatsen voorhanden zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die niet meer bestaat of als er sprake is van overcapaciteit aan parkeerruimte, is te onderzoeken of deze ruimte mag worden meegeteld bij de parkeerverplichting voor het initiatief. In de bebouwde kom is dit alleen mogelijk als de parkeerdruk in de openbare ruimte op het maatgevende moment en, met toevoeging van de ontwikkeling, onder de 80% blijft. In het buitengebied geldt een maximale parkeerdruk van 90%. Of deze ruimte beschikbaar is, dient te blijken uit een door de initiatiefnemer aan te leveren representatief² parkeeronderzoek.

Als er binnen 5 jaar ontwikkelingen worden verwacht die de bezettingsgraad van het betreffende gebied beïnvloeden, moet ook hiermee rekening worden gehouden. De wijze van onderzoek moet vooraf met de gemeente gecommuniceerd zijn. De bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen in de omgeving wordt door de gemeente getoetst bij het verzoek om afwijking van (een deel van) de parkeervraag.

Wat een acceptabele loopafstand is, wordt beoordeeld bij de aanvraag omgevingsvergunning en is afhankelijk van de functie en haar gebruikers, het specifieke gebied waar het ruimtelijke initiatief gerealiseerd wordt en een aantal ruimtelijke aspecten aan een looproute zoals sociale veiligheid, aantrekkelijkheid, et cetera. De richtlijnen van het CROW voor acceptabele loopafstanden worden hierbij als leidraad gebruikt. Deze richtlijnen zijn weergegeven in tabel 2.5.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	Ca. 100 meter (1,0 - 1,5 minuten)*
Winkelen	Ca. 400 meter (5 minuten)*
Werken	Ca. 500 meter (6 minuten)*
Ontspanning	Ca. 100 meter (1,0 - 1,5 minuten)*
Gezondheidszorg	Ca. 100 meter (1,0 - 1,5 minuten)*
Onderwijs	Ca. 100 meter (1,0 - 1,5 minuten)*

* Bij een gemiddelde loopsnelheid van 5 kilometer per uur

Tabel 2.5: Richtlijn acceptabele loopafstanden

² Representatief onderzoek bestaat uit: een door een objectieve partij (bij voorkeur een verkeerskundig adviesbureau) uitgevoerde parkeerdrukmeting op verschillende momenten, dagen en tijden (buiten vakantieperiode) en zeker tijdens periodes wanneer aanspraak gedaan gaat worden door de nieuwe ontwikkeling op de parkeercapaciteit. De eisen die worden gesteld aan een parkeeronderzoek zijn beschreven in bijlage 2 van deze Nota.

2.2.4 Onderzoek realiseren nieuwe parkeerruimte in de openbare ruimte

De ingediende parkeerbehoefte berekening wordt door de gemeente gecontroleerd, zowel op de juiste toepassing van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages als op de eventuele afwijkingsgronden van parkeren op eigen terrein. Wanneer de mogelijkheid om de parkeerdruk op te vangen met bestaande parkeerplaatsen niet aanwezig is, kan worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen.

Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:

- De loopafstanden zoals geformuleerd in tabel 2.5.
- De kwaliteit van de omgeving. De aanleg van extra parkeerplaatsen mag niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving. Er dient altijd een integrale afweging gemaakt te worden met bijvoorbeeld het ruimtelijk- en groenbeleid.

Het college gaat alleen akkoord met deze mogelijkheid op basis van de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaats kan ruimtelijk en verkeerstechnisch worden aangelegd. Maatgevend hierbij is onder andere de verkeersveiligheid en eventuele hinder die dit op kan leveren voor andere weggebruikers.
- De gemeente wil deze ruimte niet als reserve houden voor het opvangen van al bestaande parkeertekorten of andere doeleinden.
- Er vindt een ruimtelijke afweging plaats ten aanzien van de plaats en de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen in bijvoorbeeld een groenvoorziening.
- De kosten die gemoeid zijn met de aanleg van deze parkeerplaatsen worden in principe volledig gefinancierd door de initiatiefnemer. Dit zal door een (realisatie)overeenkomst tussen de gemeente en de aanvrager moeten worden geregeld.

2.2.5 Voorbeeldberekening

Ter ondersteuning van het bepalen van de parkeerbehoefte bij een ruimtelijk initiatief is bij deze nota een voorbeeldberekening gevoegd. Deze berekening is opgenomen in bijlage 3.

2.2.6 Parkeeradvies

Als een aanvraag omgevingsvergunning voorziet in voldoende parkeercapaciteit, dan wordt een positief advies afgegeven.

Wanneer geen fysieke mogelijkheden aanwezig zijn om de parkeereis op bijbehorend terrein te realiseren of op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte op te vangen of te realiseren conform de gestelde ontwerpeisen, dan wordt een negatief parkeeradvies voor de aanvraag omgevingsvergunning afgegeven op basis van het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsopgave voor het betreffende initiatief. De aanvraag omgevingsvergunning wordt op deze grond afgewezen. Het college van burgemeester en wethouders kan eventueel via de hardheidsclausule afwijken van het negatieve parkeeradvies (zie paragraaf 2.3).

2.3 Afwijkingsbevoegdheid college van B&W

Het college heeft de mogelijkheid af te wijken van de voorwaardelijke verplichting aangaande parkeren;

'indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit'.

Het verlenen van vrijstelling voor de aanleg van parkeerplaatsen is voorbehouden voor 'zeer' bijzondere omstandigheden. Deze omstandigheden zullen voornamelijk maatschappelijk-economisch van aard zijn.

De afwijkingsbevoegdheid kan alleen door het college worden toegepast. Terughoudend gebruik van deze bevoegdheid is geboden. Er dient een zorgvuldige motivatie te worden opgesteld waarin de aantoonbare bijzondere omstandigheden en overwegende bezwaren uiteen worden gezet en waarom de afwijkingsbevoegdheid dan wordt toegepast.

2.4 Overgangsregeling

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn niet van toepassing in de volgende gevallen:

- Initiatieven waarvoor het college vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met een parkeernorm welke is vastgelegd in een door het college geaccordeerd document, zoals een stedenbouwkundig plan c.q. programma van eisen/nota van uitgangspunten en/of in een intentie- of exploitatieovereenkomst. In deze gevallen gelden de parkeernormen zoals vastgelegd in het door het college geaccordeerde document.
- Op een aanvraag om omgevingsvergunning, afwijking, ontheffing of toestemming anderszins, die is ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota en waarop op die datum nog niet is beschikt. In deze gevallen gelden de vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota geldende parkeernormen.

2.5 Slotbepaling

Daar waar deze Nota Parkeernormen niet in voorziet, is publicatie 381 van het CROW (Toekomstbestendig parkeren) of het ASV2012 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) van toepassing. Hierbij dienen de stedelijkheidsgraden en gebiedsindelingen te worden aangehouden zoals beschreven in paragraaf 2.2 van deze nota en dient te worden uitgegaan van de 'gemiddelde parkeerkencijfers'. Afwijkingen op deze Nota Parkeernormen in bestemmingsplannen is mogelijk door gemotiveerd specifieke parkeerverplichtingen op te nemen.

2.6 Verankering parkeernormen in bestemmingsplannen

Bij het opstellen van bestemmingsplannen wordt in de regels (juridisch bindend) verankerd dat voldaan moet worden aan de parkeernormen van de gemeente.

'Een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden en/of het wijzigen van de functie van gebouwen en/of gronden wordt slechts verleend indien bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat gelet op de omvang of de bestemming van het gebouw en/of gronden in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Hierbij gelden de parkeernormen, zoals vastgelegd in deze Nota Parkeernormen. Indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, dient getoetst te worden aan diens rechtsopvolger.'

In de toelichting en bijlage van het bestemmingsplan wordt verwezen naar de specifieke parkeernormen en toepassingsmethodiek die de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen bepalen. Dit betreft de voorliggende Nota Parkeernormen Molenlanden 2020.

Voor de bestemmingsplannen die voor 1 april 2020 nog niet zijn voorzien van deze regeling wordt een overkoepelend 'paraplu-bestemmingsplan' opgesteld die deze juridische waarborging per 1 april 2020 regelt.

3 Parkeernormen Molenlanden

3.1 Hoofdfunctie wonen

Woning	Eenheid	(Rest) bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Koop vrijstaand	Woning	2,3	2,4	0,3
Koop twee-onder-een-kap	Woning	2,2	2,2	0,3
Koop, tussen/hoek	Woning	2,0	2,0	0,3
Koop, etage, duur	Woning	2,1	2,1	0,3
Koop, etage, midden	Woning	1,9	1,9	0,3
Koop, etage, goedkoop	Woning	1,6	1,6	0,3
Huur, vrije sector	Woning	2,0	2,0	0,3
Huur, sociale huur	Woning	1,6	1,6	0,3
Huur, etage, duur	Woning	1,9	1,9	0,3
Huur, etage, midden/goedkoop	Woning	1,4	1,4	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig	Kamer	0,7	0,7	0,2
Kamerverhuur, niet zelfstandig	Kamer	0,25	0,25	0,2
Aanleunwoning/serviceflat	Woning	1,2	1,2	0,3
Small- en/of tiny-house	Woning	0,7	0,7	0,2

Tabel 3.1: Parkeernormen gemeente Molenlanden in aantallen parkeerplaatsen per eenheid, 'Wonen'

3.2 Hoofdfunctie werken

Woning	Eenheid	(Rest) bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	2,6	2,6	5%
Kantoor (met baliefunctie)	100 m ² bvo	3,6	3,6	20%
Commerciële dienstverlening				
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekers extensief	100 m ² bvo	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers extensief	100 m ² bvo	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	2,0	2,0	5%

Tabel 3.2: Parkeernormen gemeente Molenlanden in aantallen parkeerplaatsen per eenheid, 'Werken'

3.3 Hoofdfunctie winkels en boodschappen

Woning	Eenheid	(Rest) bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt	100 m ² bvo	4,3	-	89%
Fullservice supermarkt	100 m ² bvo	6,2	-	93%
Grote supermarkt	100 m ² bvo	8,8	-	84%
Groothandel specialist	100 m ² bvo	6,8	-	80%
Groothandel algemeen	100 m ² bvo	7,4	-	80%
Buurt- en dorpscentrum	100 m ² bvo	4,1	-	72%
Wijkcentrum (klein)	100 m ² bvo	5,0	-	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	100 m ² bvo	5,6	-	79%
Weekmarkt	m ¹ kraam	0,23	-	85%
Kringloopwinkel	100 m ² bvo	2,0	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	100 m ² bvo	8,2	9,3	92%
Woonwinkel	100 m ² bvo	2,0	2,0	91%
Meubel/woonboulevard	100 m ² bvo	2,5	-	93%
Bouwmarkt	100 m ² bvo	2,4	2,5	87%
Tuin-, groencentrum	100 m ² bvo	2,7	2,9	89%

Tabel 3.3: Parkeernormen gemeente Molenlanden in aantallen parkeerplaatsen per eenheid, 'Winkels en Boodschappen'

3.4 Hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning

Woning	Eenheid	(Rest) bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	100 m ² bvo	1,2	1,4	97%
Museum	100 m ² bvo	1,1	-	95%
Bioscoop	100 m ² bvo	11,2	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	100 m ² bvo	7,9	9,9	97%
Theater/schouwburg	100 m ² bvo	9,8	12,0	87%
Casino	100 m ² bvo	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	per baan	2,8	2,8	89%
Biljart- en snookercentrum	per tafel	1,4	1,8	87%
Dansstudio	100 m ² bvo	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	100 m ² bvo	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	100 m ² bvo	6,3	7,4	90%
Welnesscentrum (thermen etc.)	100 m ² bvo	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	100 m ² bvo	6,7	7,3	99%
Sporthal	100 m ² bvo	2,9	3,5	96%
Sportzaal	100 m ² bvo	2,9	3,6	94%
Tennishal	100 m ² bvo	0,5	0,5	87%
Zwembad overdekt	100 m ² bvo bassin	11,5	13,3	97%
Zwemban openlucht	100 m ² bvo bassin	12,9	15,8	99%
Manege	Per box	-	0,4	90%

Tabel 3.4: Parkeernormen gemeente Molenlanden in aantallen parkeerplaatsen per eenheid, 'Sport, cultuur en ontspanning'

3.5 Hoofdfunctie horeca en (verblijfs)recreatie

Woning	Eenheid	(Rest) bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Camping	Standplaats	-	1,2	90%
Bungalowpark	Bungalow	1,7	2,1	91%
Café/bar/cafetaria	100 m ² bvo	7,0	-	90%
Restaurant	100 m ² bvo	15,0	-	80%
Discotheek	100 m ² bvo	20,8	20,8	99%
Hotel 1 ster	10 kamers	2,5	4,5	77%
Hotel 2 sterren	10 kamers	4,3	6,3	80%
Hotel 3 sterren	10 kamers	5,2	6,8	77%
Hotel 4 sterren	10 kamers	7,5	9,0	73%
Hotel 5 sterren	10 kamers	11,0	12,6	65%

Tabel 3.5: Parkeernormen gemeente Molenlanden in aantallen parkeerplaatsen per eenheid, 'Horeca en (verblijfs)recreatie'

3.6 Hoofdfunctie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Woning	Eenheid	(Rest) bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk	Behandeltkamer	3,3	3,3	57%
Apotheek	Apotheek	3,4	-	45%
Fysiotherapiepraktijk	Behandeltkamer	2,0	2,0	57%
Consultatiebureau	Behandeltkamer	2,2	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Behandeltkamer	2,0	2,2	38%
Tandartsenpraktijk	Behandeltkamer	2,6	2,7	47%
Gezondheidscentrum	Behandeltkamer	2,5	2,5	55%
Religiegebouw	Zitplaats	0,2	-	-
Begraafplaats	Plechtigheid	31,6	31,6	97%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Wooneenheid	0,6	-	60%
Ziekenhuis	100 m ² bvo	1,9	2,0	29%

Tabel 3.6: Parkeernormen gemeente Molenlanden in aantallen parkeerplaatsen per eenheid, 'Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen'

3.7 Hoofdfunctie onderwijs

Woning	Eenheid	(Rest) bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (exclusief Kiss&Ride)	100 m ² bvo	1,4	1,5	0%
Basisschool (exclusief Kiss&Ride)	Per leslokaal	0,8	0,8	-
Middelbare school	100 leerlingen	4,9	4,9	11%
ROC	100 leerlingen	5,9	5,9	7%
Avondonderwijs	100 leerlingen	6,9	10,5	95%

Tabel 3.7: Parkeernormen gemeente Molenlanden in aantallen parkeerplaatsen per eenheid, 'Onderwijs'

Halen en brengen bij scholen en dagverblijven: Kiss and Ride

In tabel 3.7 is alleen een norm opgenomen voor het parkeren van medewerkers van een basisschool, peuterspeelzaal en een buiten schoolse opvang, exclusief Kiss and Ride. Het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van Kiss and Ride wordt voor een school berekend op basis van de volgende formule:

$$\text{Aantal leerlingen} \times \% \text{ leerlingen auto halen en brengen} \times \text{reductiefactor parkeerduur} \times \text{reductiefactor aantal kinderen per auto}$$

De percentage en reductiefactoren uit de formule zijn weergegeven in onderstaande tabel. Maatwerk is hierbij altijd mogelijk.

Doelgroep	halen en brengen met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto
Groep 1 t/m 3	60%	0,50	0,75
Groep 4 t/m 8	40%	0,25	0,85
kinderdagverblijf	80%	0,25	0,75

Tabel 3.8: Factoren ten behoeve van de berekening halen en brengen

- De ouders van kinderen van groep 1 tot en met 3 parkeren gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten. De reductiefactor is hiermee 0,5.
- De ouders van kinderen van groep 4 tot en met 8 parkeren gemiddeld 2,5 minuten in een periode van 10 minuten. De reductiefactor is hiermee 0,25.
- De ouders van kinderen op een kinderdagverblijf parkeren gemiddeld 15 minuten in een periode van 60 minuten. De reductiefactor is hiermee 0,25.

3.8 Fietsparkeren

De maatvoering van een fietsparkeerplaats moet voldoende zijn om een fiets te parkeren/stallen. Ook voor het plaatsen van de fiets is voldoende (manoeuvrer)ruimte nodig. Daarbij moet niet alleen gedacht worden aan ruimten bij nieuwe woningen of nieuwe halten voor openbaar vervoer, maar ook aan voorzieningen. Onderstaande fietsparkeernormen zijn gebaseerd op landelijke gemiddelden per functie zoals beschreven in publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' van het CROW.

3.8.1 Ligging fietsparkeervoorzieningen

De fietsparkeervoorzieningen moeten aantrekkelijk zijn gelegen. Bij solitaire bestemmingen waar men kort hoeft te zijn (supermarkt, bank etc.) moet de afstand tussen parkeerplaats en bestemming een beperkt aantal meters zijn. Als de verblijftijd langer is (bijvoorbeeld centrumbezoek – meerdere voorzieningen), mag de loopafstand langer zijn. De fietsparkeervoorzieningen dienen dan geconcentreerd op de (drukst bereden) aanrijroutes te worden gerealiseerd.

3.8.2 Fietsparkeernormen

Onderstaande tabel beschrijft het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen bij voorzieningen, kantoren en recreatie. Het volgens deze fietsparkeernormen berekende benodigde aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond tot een hele parkeerplaats. Dit sluit aan bij de gemeentelijke ambitie het fietsen aantrekkelijker te maken, Fietsparkeernormen zijn overigens bedoeld voor solitaire gebieden. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals het centrumgebieden. Hier is maatwerk vereist.

Motief/Functie	Eenheid	(Rest) bebouwde kom	Buitengebied
Kantoor medewerkers	100 m ² bvo	1,2	0,7
Kantoor bezoekers	100 m ² bvo	5,0	5,0
Basisschool leerlingen <250	10 leerlingen	4,3	-
Basisschool leerlingen 250-500	10 leerlingen	5,0	-
Basisschool >500	10 leerlingen	6,2	-
Basisschool medewerkers	10 leerlingen	0,4	-
Middelbare school leerlingen	10 leerlingen	1,4	-
Middelbare school medewerkers	10 leerlingen	0,4	-
ROC leerlingen	10 leerlingen	12	-
ROC medewerkers	10 leerlingen	0,9	-
Winkelcentrum	100 m ² bvo	2,7	-
Supermarkt	100 m ² bvo	2,9	-
Bouwmarkt	100 m ² bvo	0,25	-
Tuincentrum	100 m ² bvo	0,4	0,1
Fastfood restaurant	Locatie	10	5
Restaurant (eenvoudig) ¹	100 m ² bvo	18	15
Restaurant (luke)	100 m ² bvo	4	-

Motief/Functie	Eenheid	(Rest) bebouwde kom	Buitengebied
Bibliotheek	100 m ² bvo	3	-
Bioscoop	100 m ² bvo	1,4	-
Fitness	100 m ² bvo	2,0	-
Museum	100 m ² bvo	0,9	-
Sporthal	100 m ² bvo	2,5	-
Sportveld	Ha. nette terrein	61	-
Sportzaal	100 m ² bvo	4,0	-
Begraafplaats		5	5
Religieus gebouw	100 zitplaatsen	40	-
Gezondheidscentrum bezoekers	100 m ² bvo	1,3	-
Gezondheidscentrum medewerkers	100 m ² bvo	0,4	-
Theater	100 zitplaatsen	18	-
Zwembad (openlucht)	100 m ² bassins	28	-
Zwembad (overdekt)	100 m ² bassins	20	-
Rij- en vrijstaande woning ²	Kamer	1	-
Appartement ²	Kamer	0,75	-
Busstation	Buslijn	-	-

1 = terras meetellen, 2 = +0,5 plaatsen voor bezoek

Tabel 3.9: Fietsparkeernormen gemeente Molenlanden in aantallen stallingsplaatsen per eenheid

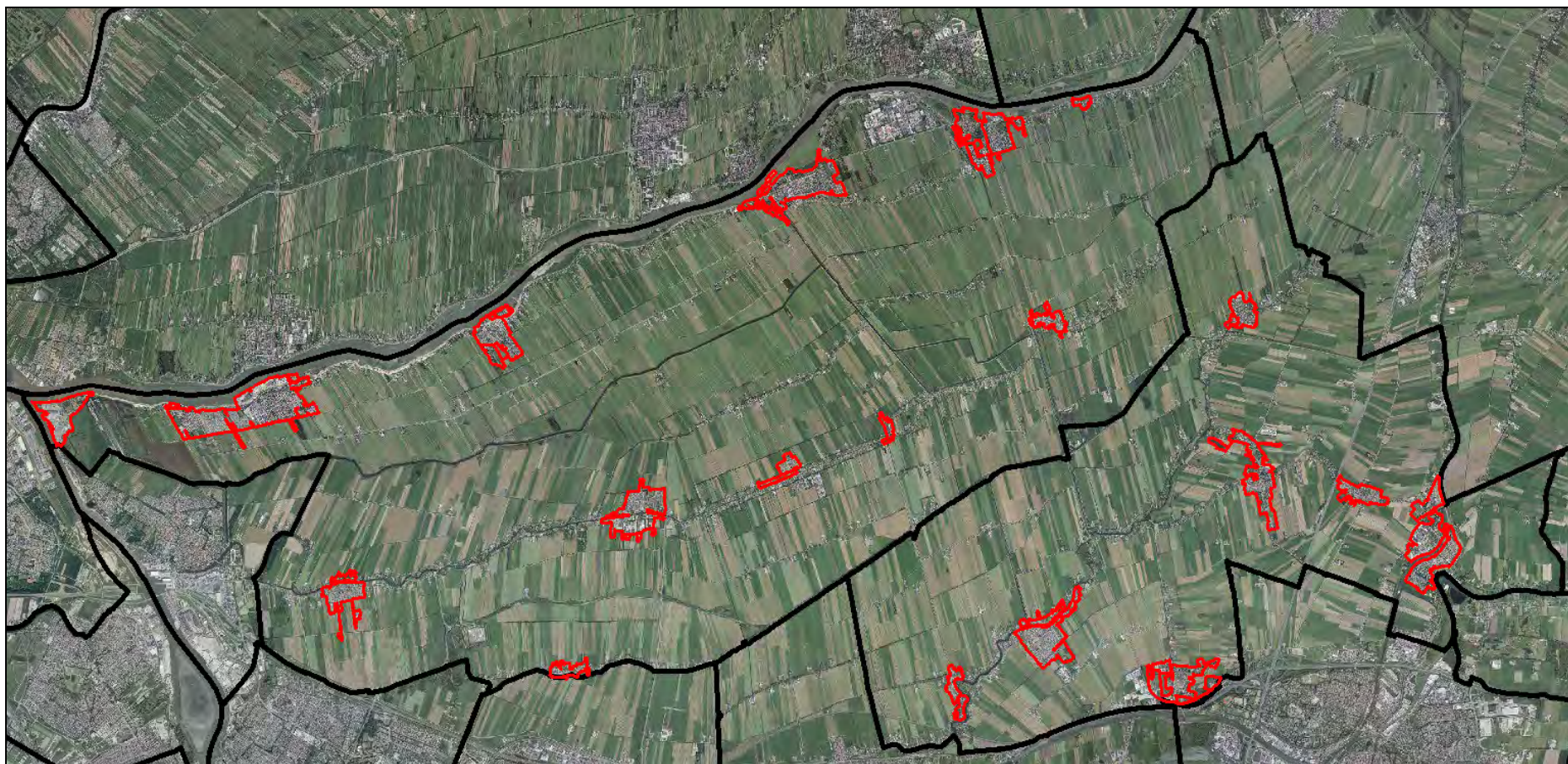
In de kengetallen van het CROW is een marge van 20% verwerkt (uitgezonderd woningen). Deze extra stallingscapaciteit wordt door het CROW toegepast omdat fietsers de beschikbare stallingsplaatsen plekken ook moeten kunnen vinden. Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een kleine groei van het fietsgebruik op te kunnen vangen.

Bijlage 1:

Kaarten gebiedsgrenzen

maakt de ruimte

Gemeente Molenlanden

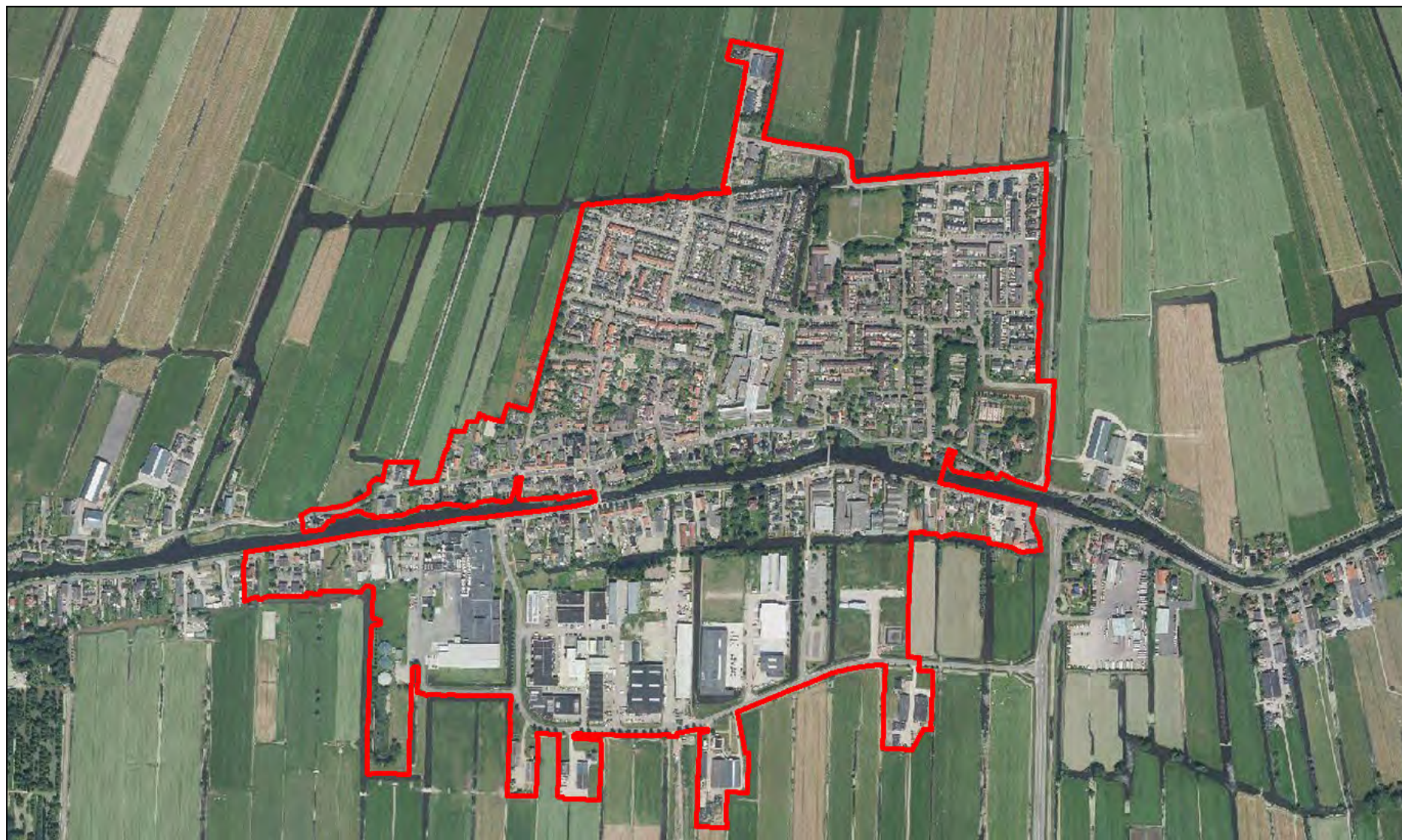


Arkel



maakt de ruimte

Bleskengraaf



maakt de ruimte

Brandwijk / Molenaarsgraaf



maakt de ruimte

Giessenburg / Giessen-Oudekerk



maakt de ruimte

Goudriaan



maakt de ruimte

Groot-Ammers



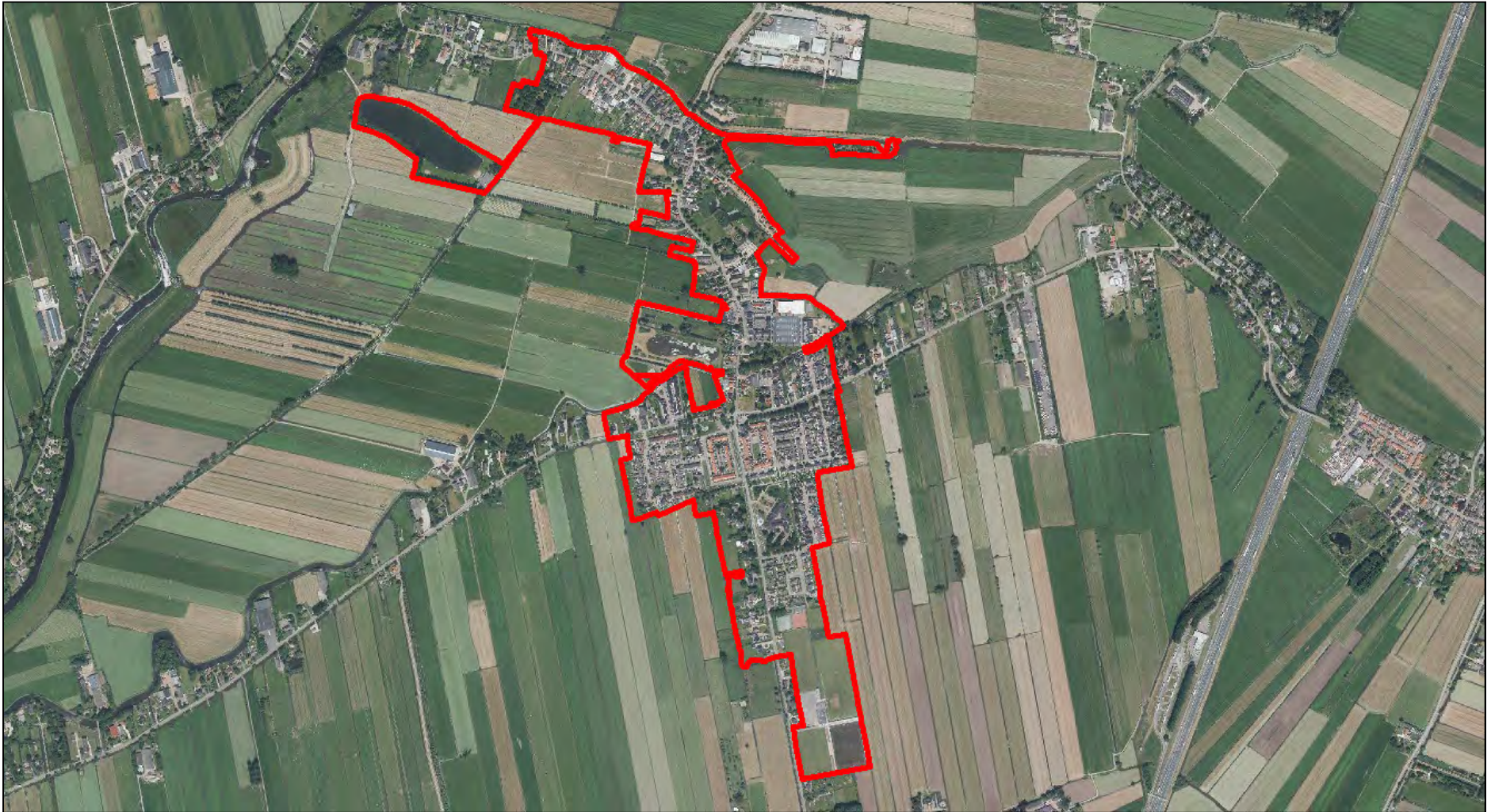
maakt de ruimte

Hoogblokland



maakt de ruimte

Hoornaar



maakt de ruimte

Kinderdijk



maakt de ruimte

Langerak en Nieuwpoort



maakt de ruimte

Nieuw-Lekkerland



maakt de ruimte

Noordeloos



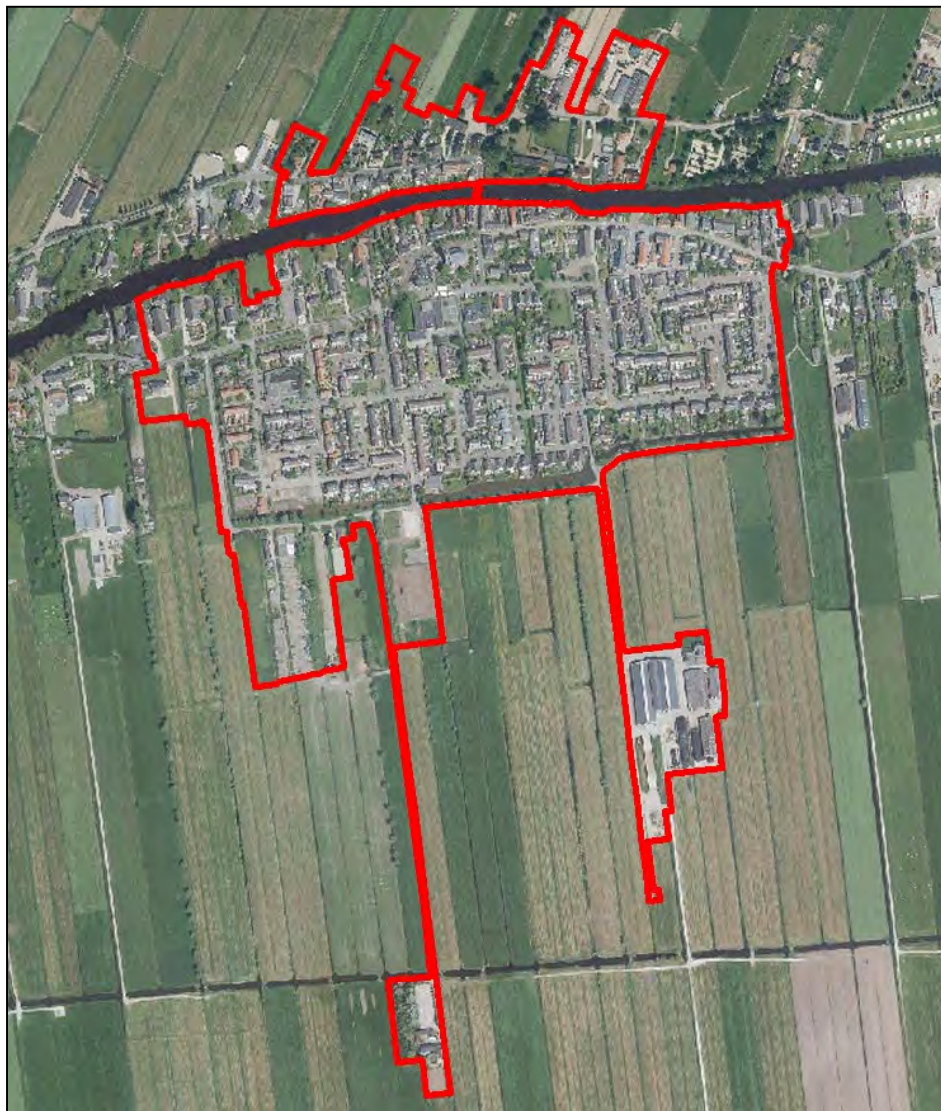
maakt de ruimte

Ottoland / Brandwijk



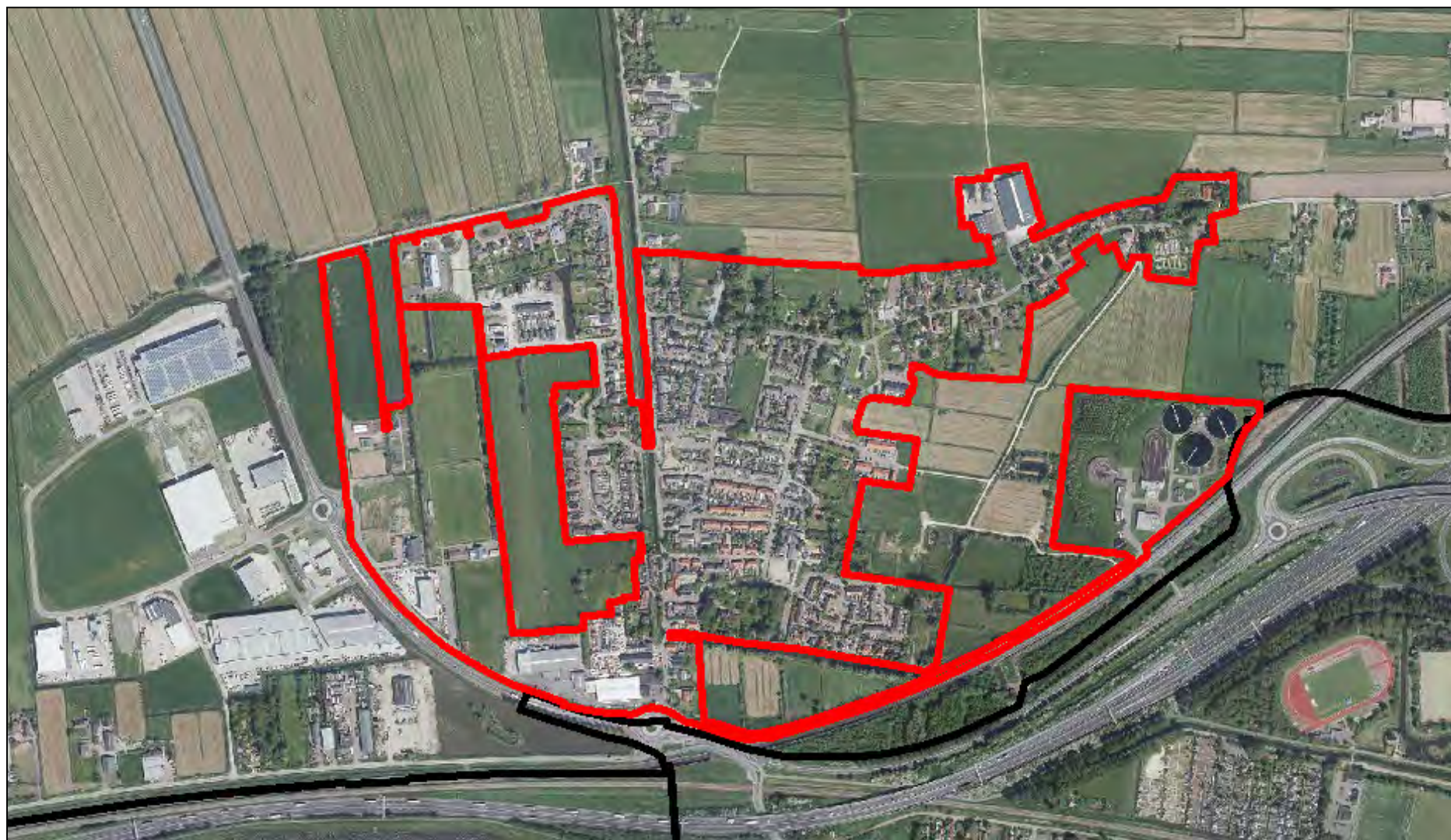
maakt de ruimte

Oud-Alblas



maakt de ruimte

Schelluinen



maakt de ruimte

Streefkerk



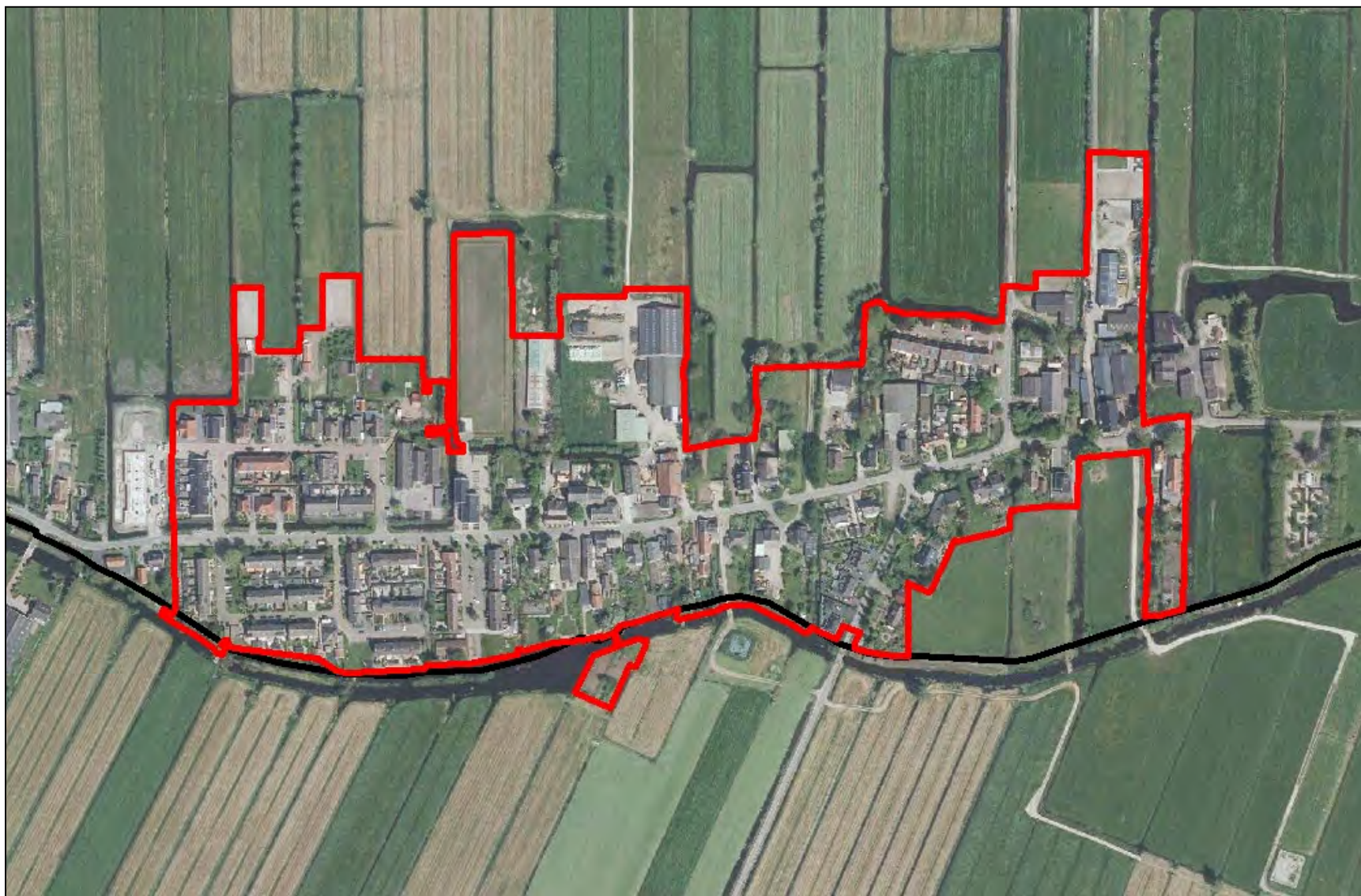
maakt de ruimte

Waal



maakt de ruimte

Wijngaarden



maakt de ruimte

Bijlage 2:

Eisen parkeeronderzoek gemeente Molenlanden

Eisen parkeeronderzoek gemeente Molenlanden

Het is mogelijk dat in de directe omgeving van het bouwplan openbare parkeercapaciteit aanwezig is, die niet volledig gebruikt wordt. Met behulp van een parkeeronderzoek kan aangetoond worden dat op de drukste momenten voldoende restcapaciteit in de directe omgeving beschikbaar is om aan de extra parkeervraag te voldoen. Dit parkeeronderzoek moet voldoen aan de uitgangspunten die onderstaand beschreven zijn.

Maximale bezettingsgraad

Na realisatie van het bouwplan mag de bezettingsgraad in het onderzoeksgebied op de drukste momenten niet hoger worden dan:

- 80% voor initiatieven binnen de (twintig) kernen in de gemeente;
- 90% voor initiatieven in het buitengebied.

Het is wenselijk dat op de drukke momenten nog voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Bij hogere bezettingsgraden kan aankomend verkeer niet altijd eenvoudig een parkeerplaats vinden en zal er zoekend verkeer gaan optreden. Het parkeerareaal wordt dan als (te) vol ervaren, en het bereikbaarheidsimago van het gebied komt onder druk te staan. Door het aanhouden van een maximale acceptabele bezettingsgraad is voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om de normale schommelingen in de parkeervraag over de verschillende perioden in het jaar op te kunnen vangen.

Onderzoeksmomenten

De beschikbare parkeercapaciteit moet zodanig zijn dat op de drukste momenten van de week voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn om aan de parkeervraag te voldoen. Dit zijn de maatgevende momenten. De benodigde parkeercapaciteit wordt niet gebaseerd op piekmomenten die zich incidenteel voor doen. Aan de hand van de aanwezigheidspercentages uit tabel 1 kan per functie bepaald worden welk deel van de parkeercapaciteit op een bepaald moment van de week beschikbaar moet zijn. De aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'.

Functionies	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop Avond ¹	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0% ²	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% ³	0% ⁴
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% ³	0% ⁴
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0% ⁴
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts, therapeut	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeg- of verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten incl. bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

¹ indien sprake van een traditionele koopavond

² indien op zaterdag open: 100%

³ indien 's avonds open: 70%

⁴ indien koopzondag: 100%

Tabel 1: Aanwezigheidspercentages gemeente Molenlanden (bron: CROW publicatie 381)

Voor de functie 'wonen' is de parkeersituatie 's avonds en 's nachts maatgevend, terwijl dit voor de functie 'kantoor / bedrijven' op werkdagen overdag is. Voor het vaststellen van de parkeersituatie op een werkdag moet uitgegaan worden van de situatie op dinsdag en/of donderdag. Ieder maatgevend moment dat vastgesteld wordt, moet minimaal twee keer onderzocht worden. Indien de resultaten van de metingen sterk afwijken, dan moet een extra meting verricht worden.

Parkeeronderzoeken dienen te worden uitgevoerd op representatieve, maatgevende momenten afgestemd op de aanwezigheidstabel. Metingen dienen buiten de vakanties te worden uitgevoerd. Bij woonfuncties dient er 's nachts (tussen 0.00 en 6.00 uur) te worden gemeten

Onderzoeksgebied

De omvang van het onderzoeksgebied wordt bepaald door de acceptabele loopafstanden tussen de bestemming en een vrije openbare parkeerplaats voor het parkeren van de auto. De acceptatie van de loopafstand tussen een parkeerplaats en de bestemming hangt af van de parkeerduur en het motief van het bezoek. De acceptabele loopafstanden in tabel 2 zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. Het betreft de werkelijke loopafstand.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 - 600 meter
Werken	200 - 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel B2.2: Richtlijn acceptabele loopafstanden

Het onderzoeksgebied bestaat uit de openbare parkeercapaciteit die binnen de genoemde acceptabele loopafstand ligt. De openbare parkeercapaciteit bestaat uit alle parkeergelegenheid in de openbare ruimte waar parkeren wettelijk gezien toegestaan is. Uitgangspunt voor het parkeren op de rijbaan is dat een voertuig enkel op de rijbaan geparkeerd mag worden wanneer er voldoende restruimte beschikbaar blijft voor het passeren van vrachtvoertuigen en hulpdiensten. Het minimale profiel van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom bedraagt volgens de richtlijnen van het CROW 4,80 meter (ASVV 2012). Voor een geparkeerde auto op de rijbaan (zonder vakindeling) moet uitgegaan worden van een ruimtebeslag van 6,00 meter (lengte) bij 2,00 meter (breedte).

Meetresultaten

Ten behoeve van de toets van het parkeeronderzoek worden de volgende meetresultaten gevraagd:

- Parkeercapaciteit: Hierbij alleen uitgaan van parkeergelegenheid waar dit wettelijk gezien toegestaan is. Ook per straat berekenen hoeveel capaciteit er aanwezig is per woning/functie.
- Detailniveau: straat: parkeerdruk/bezettingsgraad per weggedeelte met de volgende verdeling, 0% paars, 1-60% groen, 61-80% geel, 81-90% oranje, 91-100% rood, >100% zwart.
- Detailniveau: parkeerplaats: plaatjes van iedere straat waarop iedere auto zichtbaar is, zowel in openbaar gebied als op eigen erf (op eigen erf voor zover zichtbaar). Dit is in principe het resultaat van de metingen buiten.
- Ieder document dient te worden voorzien van de datum, meetmoment, weersomstandigheden.

- De volgende parkeersituaties dienen apart in kaart gebracht te worden:
 - in vakken;
 - langs de rijbaan;
 - foutparkeren (in bocht, op trottoir e.d.);
 - foutparkeren (2 wielen op trottoir);
 - parkeren op eigen erf;
 - plaats bezet door object (container, aanhanger e.d.);
 - Eventueel nog bijzonder parkeren (GPP, parkeerschijfzones, laden/lossen e.d.).

Bijlage 3:

Voorbeeldberekening bepaling parkeerbehoefte

maakt de ruimte

Voorbeeldberekening bepaling parkeerbehoefte

Om te bepalen wat de parkeerbehoefte is voor een ruimte ontwikkeling, functiewijziging of omgevingsvergunning, is een berekening op basis van kengetallen uit de CROW noodzakelijk. Het uitgangspunt bij elke ontwikkeling is dat parkeren op eigenterrein plaatsvindt.

Om de parkeerbehoefte te berekenen hebben wij een voorbeeld gemaakt zodat een initiatiefnemer weet waar hij aan toe is. De gemeente toetst deze berekening. Om de berekening juist in te vullen zijn er een aantal randvoorwaarden:

- De kengetallen per functie uit deze Nota Parkeernomen Molenlanden 2020.
- De afmetingen van de parkeervakken:
 - Haaksparkeren 2,50 bij 5,00 meter
 - Langsparkeren 2,00 bij 5,50 meter
- Bruto Vloer Oppervlakte (BVO) betekent per verdieping de m² van de omtrek van het gebouw.
- Eerst alle uitkomsten optellen en dan altijd afronden naar boven.

De uitkomst van de berekening is altijd het vertrekpunt. Alleen bij goed onderbouwde motivaties kan van de normen worden afgeweken.

Voorbeeld:

Een initiatiefnemer wil een bedrijfshal met twee verdiepingen bouwen op een industrieterrein. Het gaat om een bedrijf met veel arbeiders en weinig bezoekers. De oppervlakte van het gebouw is voor de begane grond 1900 m² en de verdieping is 1200 m². Hier geldt de parkeernorm "Bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief 2,4 parkeerplaatsen per 100 m² BVO. Tevens komen er twee bedrijfswoningen bij in de klasse midden.

Begane grond	1900 m ²	19*2,4	=	45,6 parkeerplaatsen
Eerste verdieping	1200 m ²	12*2,4	=	28,8 parkeerplaatsen
<u>Bedrijfswoning</u>	<u>midden</u>	<u>2*2,1</u>	<u>=</u>	<u>4,2 parkeerplaatsen</u>
Totaal				78,6 parkeerplaatsen
Afgerond				79 parkeerplaatsen

Wanneer er sprake is van een ontwikkeling binnen een bestaande situatie dan kan er mogelijk sprake zijn van dubbel gebruik. Dit gedeelte wordt bepaald door de gemeente.

AANDACHTSPUNTEN:

Er dient altijd een gemaatvoerde tekening bij de aanvraag mee geleverd te worden waarop de parkeerplaatsen met de juiste maatvoering staan aangegeven.

Wanneer er op een inrit bij een woning twee auto's worden geparkeerd telt dit als 1,3 parkeerplaats en niet voor twee parkeerplaatsen.

