

Nota Parkeernormen 2022

beleidsregels voor parkeren bij ruimtelijke
ontwikkelingen



Beleid Ruimte - Team Mobiliteit
Oktober 2022

VERANTWOORDING

Titel: Nota Parkeernormen 2022
beleidsregels voor parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

Datum: Oktober 2022

Status: Conceptrapport

Auteurs: Team Mobiliteit gemeente Dijk en Waard

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel.....	4
1.3	Juridisch kader.....	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Uitgangspunten en methodiek	6
2.1	Trends en ontwikkelingen autobezit en -gebruik.....	6
2.2	Beleidsuitgangspunten	8
2.3	CROW-methodiek.....	9
2.4	Uitgangspunten parkeernormen.....	9
2.5	Gebiedsindeling	11
2.6	Berekenwijze parkeervraag	11
3	Parkeernormen	13
3.1	Parkeernorm fiets	13
3.2	Parkeernormen Auto.....	14
3.3	Nadere toelichting en eisen per hoofdgroep	14
3.4	Maximale loopafstanden.....	17
3.5	Compensatie bij verwijdering parkeerplaatsen	17
3.6	Gehandicapten	18
3.7	Oplaadvoorzieningen.....	18
4	Parkeren in balans	19
4.1	Dubbelgebruik.....	19
4.2	Restcapaciteit bestaande openbare parkeerplaatsen.....	20
4.3	Particuliere parkeerplaatsen buiten het plangebied	20
4.4	Stimuleren van actieve en duurzame vervoerswijzen.....	21
4.5	Aanleg nieuwe openbare parkeerplaatsen buiten het plangebied.....	22
4.6	Bijdrageregeling aanleg, gebruik en instandhouding	22
5	Stappenplan	24
Bijlage 1	Gebiedsindeling.	28
Bijlage 2	Parkeernormen Fiets	30
Bijlage 3	Parkeernormen Auto.....	31
Bijlage 4	Aanwezigheidspercentages.....	36

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Dijk en Waard ontwikkelt zich in hoog tempo tot een moderne gemeente van formaat. Er zijn daarbij ontwikkelingen, ambities en actuele vraagstukken die het nodig maken om na te denken over het parkeervraagstuk. De grote woningbouwopgave dwingt tot creatief en efficiënt handelen. De stad en dorpen moeten daarbij bereikbaar blijven, maar ook leefbaar en toekomstbestendig worden ingericht. Het is van belang om de juiste afwegingen te maken, ook als het om parkeren gaat.

Wanneer er woningen, winkels, voorzieningen en/of bedrijven worden gebouwd, neemt over het algemeen ook de vraag naar parkeerplaatsen toe. Mensen bewegen zich tussen deze functies en doen dat vaak met de auto of de fiets. En de meeste auto's en fietsen staan veel meer stil dan dat ze rijden en moeten dan ergens geparkeerd of gestald worden. Om te waarborgen dat een ruimtelijke ontwikkeling niet leidt tot parkeerproblemen, is in bestemmingsplannen een parkeerregeling opgenomen. Op grond daarvan stelt de gemeente bij het verlenen van een omgevingsvergunning eisen aan het aantal parkeerplaatsen dat gelijktijdig gerealiseerd moet worden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van beleidsregels die in deze Nota Parkeernormen zijn opgenomen. Dit is in lijn met eerder vastgesteld beleid zoals opgenomen in het Omgevingsprogramma Mobiliteit (februari 2021), bestemmingsplan Wonen en Parkeren Heerhugowaard (februari 2021), bestemmingsplan parkeernormen Langedijk (januari 2018) en de Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied (september 2021).

De Nota Parkeernormen 2022 vervangt de Nota Parkeernormen 2016 van de voormalige gemeente Langedijk.

1.2 Doel

Het doel van de Nota Parkeernormen is het bieden van duidelijkheid en transparantie ten aanzien van de werkwijze bij het opstellen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen en bouwplannen en de toetsing daarvan. Het toepassen van de juiste parkeernormen draagt bij aan een goed woon- en leefklimaat, want het risico op parkeeroverlast wordt hierdoor verkleind. Onvoldoende parkeerplaatsen scoort hoog in burgerpeilingen. Algemeen uitgangspunt is dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet mogen leiden tot (toename van) een parkeertekort in de omgeving. In dit document zijn parkeernormen opgenomen passend bij de lokale situatie en omstandigheden.

Deze nota richt zich niet alleen op het parkeren van auto's, maar ook op parkeren van fietsen. Goede fietsparkeervoorzieningen dragen bij aan de aantrekkelijkheid en kwaliteit van het fietsnetwerk in de gemeente en stimuleren het fietsgebruik. Om te zorgen dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende fietsparkeergelegenheid wordt gerealiseerd, zijn daarom fietsparkeernormen in deze nota opgenomen.

De Nota Parkeernormen richt zich specifiek op beleidsregels voor parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen en voorziet niet in algemeen beleid ten aanzien van parkeren. Parkeerregulering, parkeerexcessen en een tekort aan parkeerplaatsen in bestaande situaties worden niet in deze nota geregeld.

1.3 Juridisch kader.

De regels in deze nota zijn van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, nieuwbouw- of verbouwplannen, waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Bij de beoordeling of de vergunning kan worden verleend, toetst de gemeente de aanvraag aan de regels uit het bestemmingsplan. In de bestemmingsplan(nen) is de eis opgenomen dat voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen moet worden gerealiseerd. En dat voldoende betekent dat moet worden voldaan aan de eisen die in deze nota zijn opgenomen. Bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt vervolgens een parkeereis opgelegd aan de ontwikkelaar. Indien niet kan worden voldaan aan de parkeereis kan de vergunning worden geweigerd.

De Nota Parkeernormen is een beleidsregel in het kader van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Artikel 4:84 Awb bepaalt enerzijds dat een bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, maar anderzijds dat van een beleidsregel kan worden afgeweken, als er sprake is van gevolgen van de toepassing van de beleidsregel voor één of meer belanghebbenden die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen (inherente afwijkingsbevoegdheid).

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een nadere toelichting gegeven op de systematiek van parkeernormen en de uitgangspunten die daarbij worden gehanteerd, waaronder de gebiedsindeling. In hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven op de daadwerkelijke parkeernormen die - uitgesplitst per ruimtelijke functie - in de bijlage zijn opgenomen. Hoofdstuk 4 behandelt een aantal uitzonderlijke situaties en de wijze waarop wordt omgegaan met dubbelgebruik, bestaande parkeerplaatsen, stimulering van actieve en duurzame mobiliteit. Tot slot is in hoofdstuk 5 een stappenplan opgenomen waarin wordt uitgelegd welke stappen worden doorlopen bij een ruimtelijke ontwikkeling met betrekking tot parkeren.

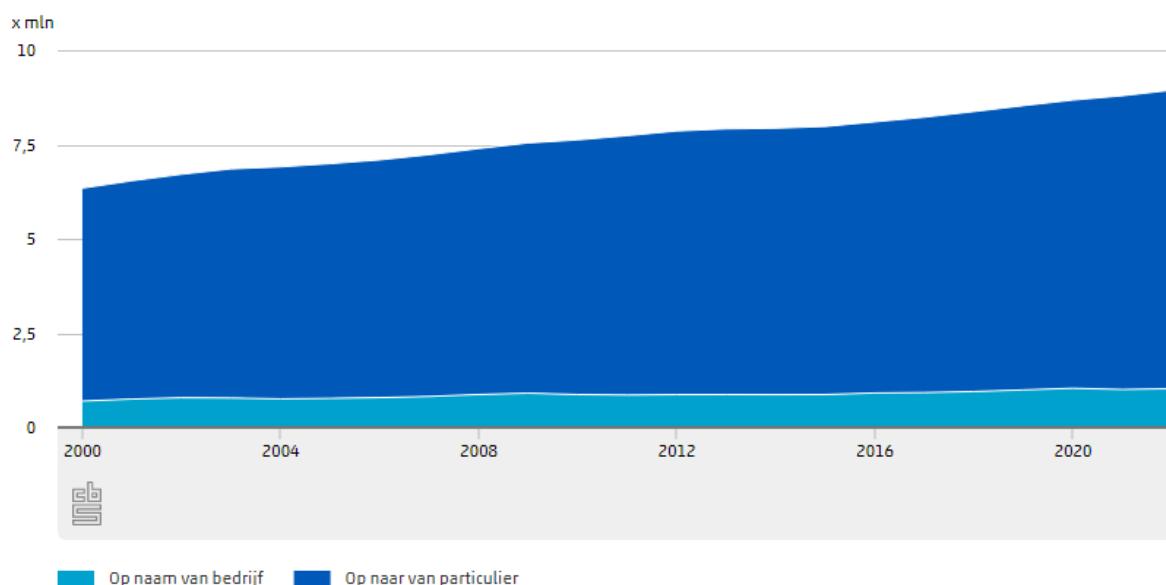
2 Uitgangspunten en methodiek

2.1 Trends en ontwikkelingen autobezit en -gebruik.

Er zijn trends en factoren die de groei van de automobilititeit en gebruik van het parkeerareaal beïnvloeden. Die zijn vooral terug te voeren op voortgaande verstedelijking, groei van aantallen woningen, demografie, economie, technologie, werk- en openingstijden. Deze invloeden zijn merkbaar in het gebruik van parkeerplaatsen.

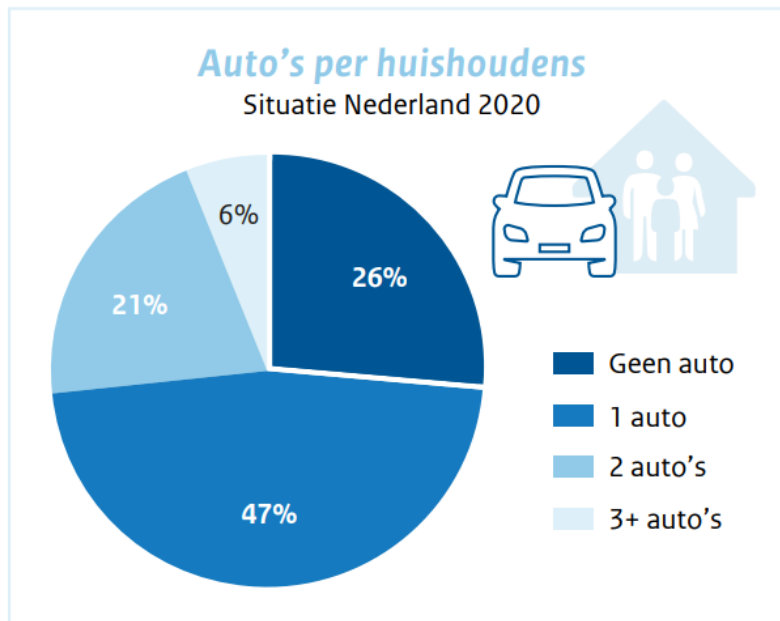
Landelijke trends laten nog steeds een groei van het Nederlandse autopark zien. Op 1 januari 2022 waren er 8,9 miljoen personenauto's, 1,7 procent meer dan een jaar eerder. Vergeleken met tien jaar geleden is het aantal personenauto's met 13,8 procent toegenomen.

Personenauto's, 1 januari



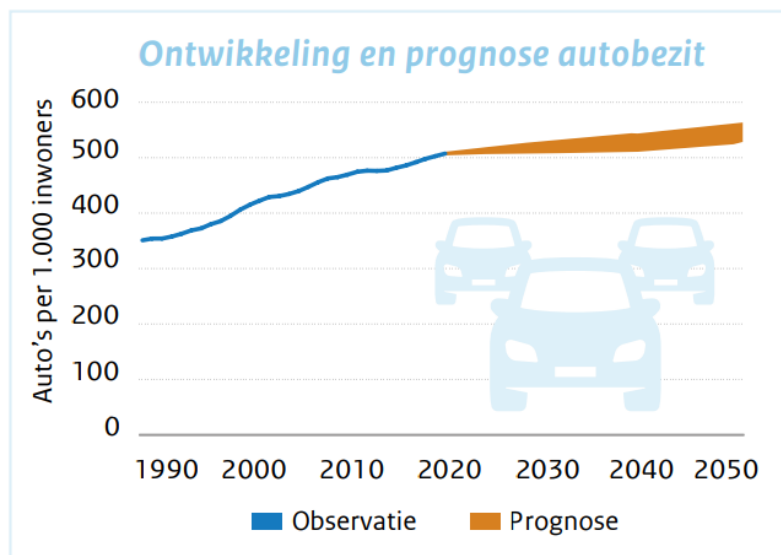
Ook in Dijk en Waard nam de afgelopen jaren het autobezit toe. Op 1 januari 2022 waren er 44 840 particuliere personenauto's geregistreerd.

Volgens het CBS telde Nederland begin 2022 gemiddeld 1,1 auto per huishouden. In Dijk en Waard is dat iets hoger, namelijk 1,2 auto's per huishouden. Dit is nog exclusief voertuigen die niet op een huisadres staan geregistreerd, zoals leaseauto's en bedrijfsbusjes. Het aantal auto's per huishouden is niet sterk aan verandering onderhevig. Maar door de groei van het aantal kleine huishoudens neemt het autobezit per persoon per saldo nog steeds toe. Het autobezit is uiteraard niet gelijkmatig over de huishoudens verdeeld. Ruim een kwart van de huishoudens heeft namelijk geen auto. Ongeveer de helft van de huishoudens heeft 1 auto. En 6% van de huishoudens heeft 3 auto's of meer, en is daarmee goed voor 18% van alle auto's.



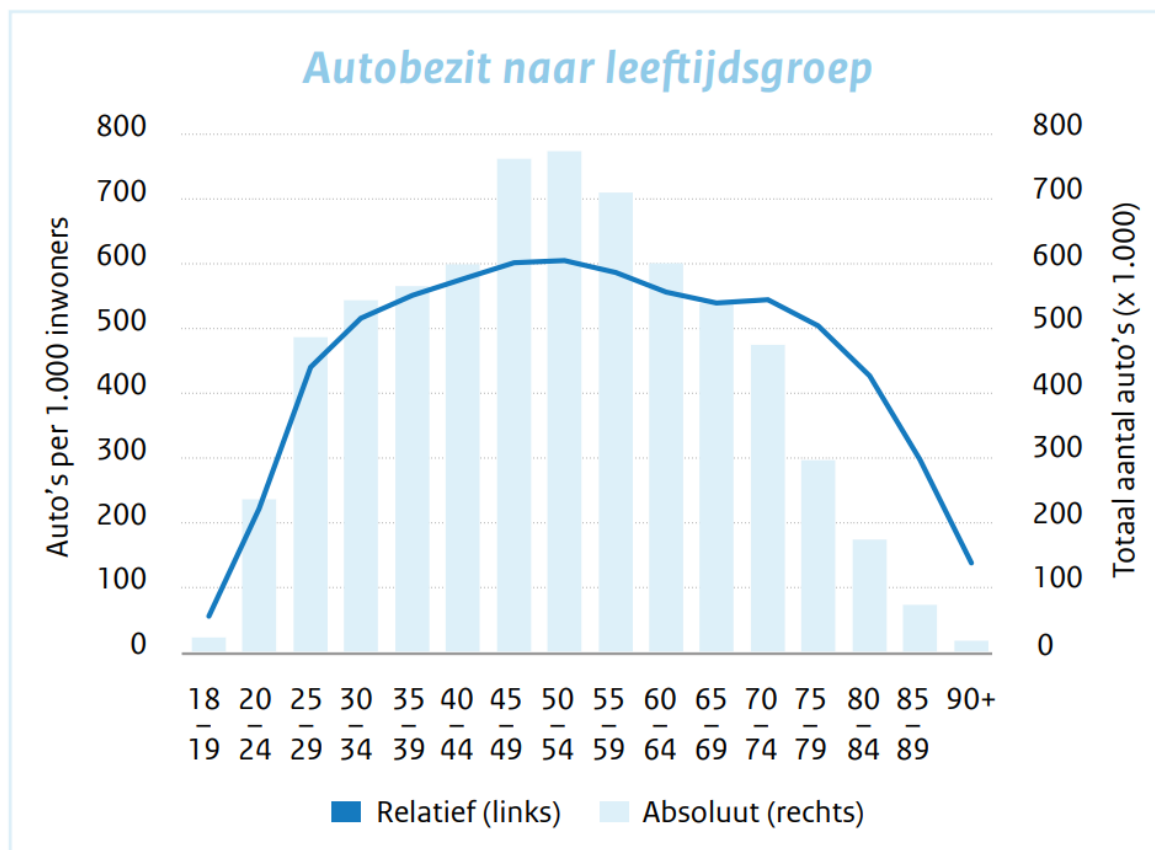
Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

De verwachting is dat het autobezit op korte termijn niet zal dalen. De totale vloot en het aantal auto's per inwoner blijven naar verwachting toenemen, maar minder snel dan in de afgelopen decennia. Tegen 2040 zijn er naar schatting 10 miljoen auto's, ofwel 523 auto's per 1.000 inwoners.



Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

De afgelopen vijf jaar hebben vooral de 80-plussers gezorgd voor de groei van het wagenpark. In 2015 had deze leeftijdscategorie per duizend inwoners slechts 324 auto's. Dit groeide in vijf jaar tijd uit tot 375. Bij de jongeren nam het autobezit enigszins af, waarbij in 2020 een tussenstand gemeten werd van 283 auto's per duizend mensen in de leeftijd van 18 tot 30 jaar.



Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

In Dijk en Waard is van oudsher een sterke gerichtheid op de auto en dit is terug te zien in de dominantie van parkeren en verharding in het straatbeeld. Dit komt voort uit de sterke groei van het aantal woningen en de nadruk op automobilititeit in de voorgaande decennia. Hierdoor nemen veel mensen 'standaard de auto'. In stedelijke gebieden is wel een voorzichtige ontwikkeling gaande. Vooral jongere consumenten vinden bezit van een eigen auto minder belangrijk indien er voldoende alternatieven aanwezig zijn. Digitale ontwikkelingen maken vervoer 'on demand' en andere flexibele oplossingen mogelijk. Mobiliteit wordt daarbij beschouwd als een dienst, ook wel 'Mobility as a Service' (MaaS) genoemd. Met MaaS kiest de reiziger op elk moment het vervoermiddel dat voor hem het gunstigst is. Daarbij spelen kosten, tijdsduur, flexibiliteit en duurzaamheid een belangrijke rol. Mensen met de meest positieve houding ten opzichte van nieuwe vormen van mobiliteit zijn jongeren, stedelingen, hoogopgeleiden, alleenstaanden en mensen die op dit moment geen auto bezitten.

2.2 Beleidsuitgangspunten

Het mobiliteitsbeleid is opgenomen in het Omgevingsprogramma Mobiliteit (februari 2021). De nadruk ligt in Dijk en Waard steeds meer op duurzame en actieve vormen van vervoer: openbaar vervoer, deelfervoer, elektrisch vervoer, fietsen en wandelen. Bij uitbreidingslocaties onderzoeken we of nieuwe parkeeroplossingen te implementeren zijn. Hierbij denken we aan parkeren aan de rand van de wijk en oplaadpleinen. Ook besteden we aandacht aan de realisatie van voldoende en goede fietsvoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

In het Stadshart en Stationsgebied wordt gestreefd naar een grote diversiteit aan functies. In deze gebieden is het doorlopend zoeken naar een balans in het samenspel van verschillende

functies en stedelijke opgaven. Deze verwevenheid maakt dat een vraagvolgend parkeerbeleid ("voor elke gebruiker een parkeerplaats") niet meer haalbaar is. In gebieden waar openbaar vervoer en stedelijke voorzieningen vlakbij zijn, kan echter een ander parkeerbeleid gehanteerd worden. In de Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied (september 2021) is besloten om in het Stationsgebied en Stadshart een meer sturend parkeerbeleid te hanteren door het stimuleren van actieve en duurzame vervoerswijzen (lopen, fiets, OV en deelvervoer) en het optimaal benutten van parkeerplaatsen met als doel om parkeren in balans te brengen met andere ruimtelijke ambities. Voor parkeervraagstukken wordt de benadering van de 4 B's 'Beschermen, Benutten, Beïnvloeden en Bouwen' gehanteerd.

2.3 CROW-methodiek

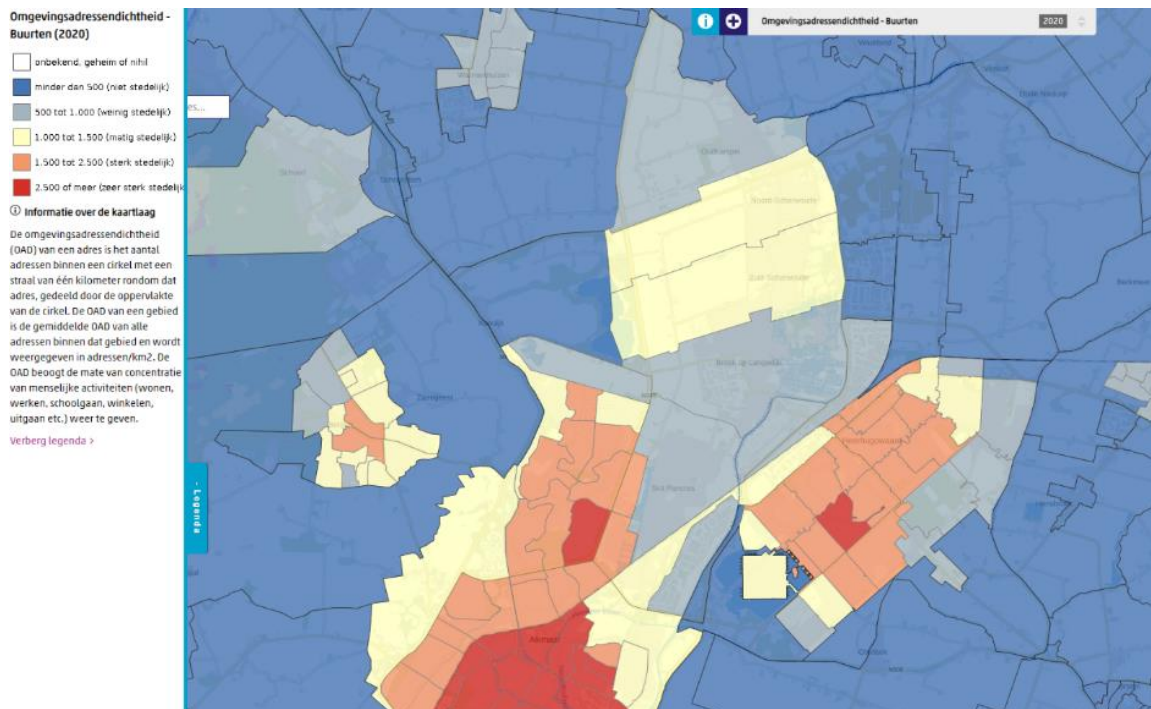
Om te bepalen wanneer sprake is van voldoende parkeergelegenheid bij ruimtelijke ontwikkelingen worden in vrijwel alle gemeenten parkeernormen vastgesteld die zijn gebaseerd op CROW-kencijfers. Deze kencijfers zijn opgenomen in CROW-publicatie *Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*. De publicatie gaat in op parkeerkencijfers voor ongeveer honderd ruimtelijke functies. De kencijfers zijn gebaseerd op recent en op de praktijk gebaseerd onderzoek en (langdurige) praktijkervaringen van gemeenten en geven een indicatie voor de te verwachten parkeerbehoefte. Ze geven geen kant-en-klaar antwoord op de vraag hoeveel parkeerplaatsen in een bepaalde situatie moeten worden gerealiseerd. Bij het vertalen van kencijfers naar parkeernormen moet rekening worden gehouden met "casus-specifieke invloeden", zoals:

- bereikbaarheidskenmerken van de locatie/gemeente;
- specifieke eigenschappen van de functie;
- mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van de functie;
- het eigen parkeerbeleid of mobiliteitsbeleid.

Ook de gemeente Dijk en Waard gebruikt deze CROW publicatie als startpunt, waarbij de landelijke kencijfers specifiek worden gemaakt voor de plaatselijke omstandigheden. In de kencijfers worden variabelen gebruikt die vragen om overwegingen en keuzes bij het vertalen naar parkeernormen. De belangrijkste variabelen zijn de mate van stedelijkheid van de gemeente en het kenmerk van de stedelijke zone. Daarnaast is er een bandbreedte tussen minimale en maximale kencijfers.

2.4 Uitgangspunten parkeernormen

Het aanbod van alternatieve vervoerswijzen is in bijvoorbeeld Amsterdam of de Wieringermeer van een ander niveau dan in Dijk en Waard. Dit heeft te maken met de mate van stedelijkheid. In het algemeen geldt dat met het afnemen van de mate van stedelijkheid het autobezit per huishouden toeneemt. In landelijk gebied is het autobezit per huishouden dus het hoogst en in de grote steden het laagst. De stedelijkheidsgraad heeft daarom invloed bij het bepalen van de juiste parkeernormen. De CROW-methodiek maakt gebruik van de stedelijkheidklassen zoals het CBS die vaststelt aan de hand van de omgevingsadressendichtheid. De omgevingsadressendichtheid wordt uitgedrukt in adressen per vierkante kilometer en beoogt de mate van concentratie van menselijke activiteiten (wonen, werken, naar school gaan, winkelen, uitgaan etc.) weer te geven. Op onderstaande afbeelding is zichtbaar dat de stedelijke kern Heerhugowaard een hogere stedelijkheid heeft dan de dorpskernen daaromheen.



In tweede instantie is gekeken of de ruimtelijke en bereikbaarheidskenmerken van bepaalde stedelijke zones binnen de gemeente Dijk en Waard leiden tot een verdere fijnmazigheid. In de CROW-methode wordt namelijk onderscheid gemaakt tussen centrummilieu, gebieden daar direct omheen, rest van de bebouwde kom en het buitengebied. Uit studies blijkt dat functies in een centrumgebied een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde soort elders in de gemeente. In het centrum zijn betere alternatieven voor de auto aanwezig door de aanwezigheid van openbaar vervoer en een centrale ligging in het fietsnetwerk. Daardoor is het gebruik van de auto er vaak minder. Ook zijn er in een centrumgebied meer en geconcentreerde voorzieningen aanwezig (vergeleken met het omliggende gebied) en zijn de afstanden om deze voorzieningen te bereiken kleiner. Hierdoor wordt vaker gebruik gemaakt van de fiets en voet om deze voorzieningen te bezoeken. Op een locatie buiten het centrum is het aanbod van alternatieve vervoerswijzen veelal geringer en de kwaliteit ervan minder, waardoor het autogebruik hoger is.

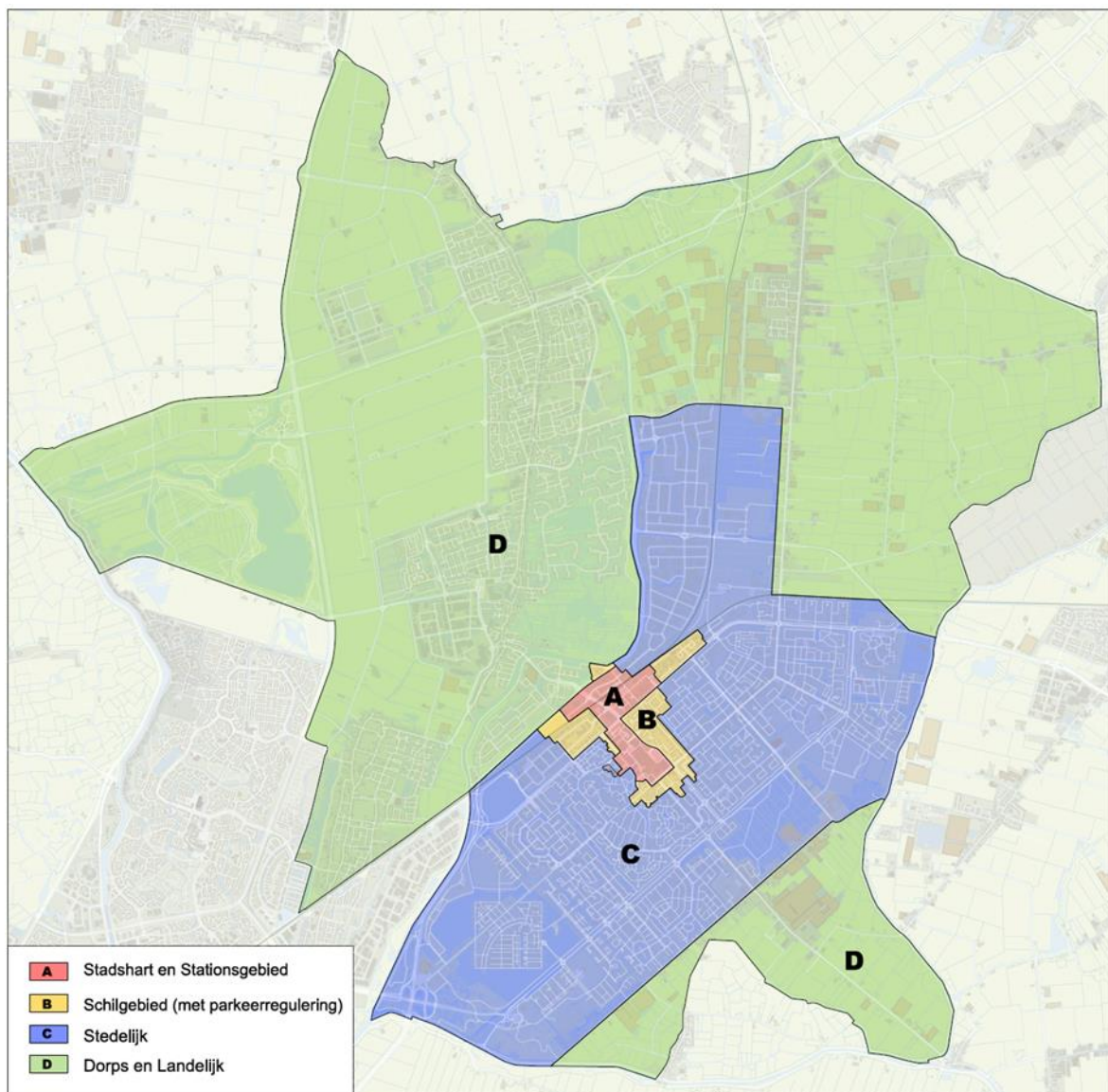
Een derde onderscheid is het al dan niet toepassen van parkeerregulering. In Dijk en Waard is in een gebied in en rondom het Stadshart en Stationsgebied een vorm van parkeerregulering ingevoerd (betaald parkeren, vergunningenparkeren of blauwe zone) of waar parkeerregulering is voorgenomen in de gebiedsontwikkeling. Binnen dit gebied hanteert de gemeente een meer sturend parkeerbeleid gericht op een optimale verdeling van schaarse ruimte, betere leefbaarheid, minder automobilititeit en bevorderen van actieve en duurzame mobiliteit. Daarbij geldt dat de parkeerregulering dan wel een aaneengesloten groter gebied moet betreffen (buurt/wijkniveau), omdat anders de parkeervraag makkelijk kan verschuiven naar de directe omgeving.

De kencijfers van het CROW bevatten een bandbreedte tussen minimaal en maximaal te hanteren parkeerplaatsen per functie. Binnen die bandbreedte stelt de gemeente een parkeernorm vast, gebaseerd op het lokale autobezit en het lokale mobiliteitsbeleid. Omdat statistieken laten zien dat Dijk en Waard rond het landelijk en provinciale gemiddelde ligt qua autobezit per huishouden, wordt het gemiddelde aangehouden.

2.5 Gebiedsindeling

Er worden op basis van de hiervoor beschreven uitgangspunten in Dijk en Waard vier zones onderscheiden (zie bijlage 1 voor plattegrond). Per gebied staat tussen haakjes aangegeven welke CROW kencijfers zijn gebruikt als basis voor de parkeernormen (zie hoofdstuk 3).

- A. Stadshart en Stationsgebied (*sterk-stedelijk – centrum*)
- B. Gereguleerde schil om centrumgebied (*sterk-stedelijk - schil centrum*)
- C. Stedelijk (*sterk-stedelijk – rest bebouwde kom*)
- D. Dorps en landelijk (*matig-stedelijk – rest bebouwde kom*)



2.6 Berekenwijze parkeervraag.

De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling dient bij de planvoorbereiding of een vergunningaanvraag de functies te specificeren en aantallen woningen en/of de oppervlakten per functie aan te leveren, zodanig dat voldoende duidelijk is wat de ontwikkeling precies

inhoudt. De parkeervraag wordt per functie berekend door de oppervlakte van de functie of eventuele andere eenheid te vermenigvuldigen met de parkeernorm uit deze nota. De som van de parkeervraag van alle functies vormt de parkeervraag.

Op basis van vaste jurisprudentie van de Raad van State behoeft bij een ruimtelijke ontwikkeling slechts te worden voorzien in de toename van de parkeerbehoefte. Bij verlenen van een omgevingsvergunning kan niet worden afgedwongen dat tevens wordt voorzien in de opheffing van een reeds bestaand tekort aan parkeerplaatsen. Het gaat om de toename van de parkeerdruk op de openbare ruimte ten gevolge van het bouwplan. Indien op een locatie een uitbreiding plaatsvindt of een functie wordt toegevoegd, moet slechts voor die extra oppervlakte of die toegevoegde functie worden voorzien in extra parkeerplaatsen. Uiteraard moeten opgeheven parkeerplaatsen als gevolg van zo'n bouwplan wel gecompenseerd worden. Bij functiewijzigingen mag de berekende parkeerbehoefte worden verminderd met de parkeervraag van de oude functie (bestaande bestemming) voor zover deze is vast te stellen. Daarbij moet rekening gehouden moet worden met de aanwezigheidspercentages per dagdeel (salderingsregeling). Uitgangspunt is dat de parkeerdruk in openbaar gebied niet mag toenemen als gevolg van een functiewijziging.

3 Parkeernormen

Op basis van de CROW-methodiek en uitgangspunten uit het voorgaande hoofdstuk zijn de parkeernormen voor fiets en auto bepaald, toegespitst op de specifieke situatie in Dijk en Waard. Met het toepassen van de juiste parkeernormen wordt voorkomen dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen parkeerproblemen ontstaan. Hiermee worden bestaande en toekomstige bewoners en andere belanghebbenden beschermd tegen parkeerproblemen.

3.1 Parkeernorm fiets

In het Omgevingsprogramma Mobiliteit kiest Dijk en Waard om primair vanuit de langzame verkeersdeelnemers te redeneren. Genoeg ruimte om fietsen te parkeren is dus van groot belang. Met de ambitie om het gebruik van de fiets te stimuleren kiest de gemeente ervoor om de parkeernormen te baseren op één gemiddelde norm, zonder bandbreedtes

De parkeernormen voor fietsen zijn opgenomen in bijlage 2. Voor het bepalen van de norm voor fietsparkeren is de gebiedsindeling van toepassing als opgenomen in paragraaf 2.4. De basis voor de fietsparkeernormen is de publicatie Fietsparkeerkencijfers (versie 4, 2020) van het CROW. Als een plan ontwikkeld wordt met een functie waarvoor nog geen norm bekend is, wordt in overleg tussen de initiatiefnemer(s) en gemeente bepaald hoeveel fietsparkeerplaatsen nodig zijn. De initiatiefnemer doet als eerste een onderbouwd voorstel.

Voor fietsparkeren bij woonfuncties zijn de eisen uit het Bouwbesluit van toepassing. Voor woonfuncties moet er minimaal per woning een niet- gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte zijn voor het stallen van fietsen. Appartementen kleiner dan 50 m², mogen een gemeenschappelijke berging hebben. Als een ontwikkelaar bij woningen een gemeenschappelijke fietsenstalling wil realiseren, dan moet het aantal fietsen voor die stalling onderbouwd worden. Bij niet-grondgebonden woningen (appartementen) moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers bij de hoofdtoegang voor de woningen.

Voor sommige functies worden aparte normen gegeven voor bezoekers en medewerkers. Daarbij geldt het uitgangspunt dat fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers zo dicht mogelijk bij de hoofdingang moeten zijn gesitueerd. De fietsparkeervoorzieningen voor medewerkers moeten zo dicht mogelijk bij de ingang voor medewerkers zijn gelegen en bij voorkeur overdekt of inpandig en afsluitbaar zijn.

Nieuw aan te leggen fietsparkeerplaatsen moeten voldoen aan kwaliteitseisen. Die borgen de bruikbaarheid van een fietsparkeerplaats. De fietsvoorzieningen dienen te voldoen aan de eisen van Fietsparkeur, Leidraad fietsparkeren van CROW, loopafstanden en oplaadmogelijkheden voor e-bikes. Daarbij onderbouwt de initiatiefnemer hoe het plan rekening houdt met aantallen en categorieën fiets, toe te passen systeem, afstand tussen fietsen en toekomstgerichtheid.

De fietsparkeernormen gelden niet voor NS-stations. Daarvoor hanteert Prorail eigen parkeernormen. In overleg met NS en Prorail worden specifieke afspraken gemaakt over toe te passen parkeeroplossingen in de directe stationsomgeving.

3.2 Parkeernormen Auto

De parkeernormen voor autoparkeren zijn opgenomen in bijlage 3. De parkeernormen onderscheiden gebruikers van functies in een gebied en bezoekers aan die functies. De toe te passen parkeernormen zijn verdeeld over zeven hoofdgroepen:

1. Wonen.
2. Werken.
3. Winkelen en boodschappen.
4. Sport, cultuur en ontspanning.
5. Horeca en recreatie
6. Zorg- en maatschappelijke instellingen
7. Onderwijs.

Bij veel functies wordt *bruto vloer oppervlakte* (b.v.o.) als eenheid gebruikt. Dit is het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen, met uitzondering van de parkeerkelder of stallingsruimte.

3.3 Nadere toelichting en eisen per hoofdgroep

Hoofdgroep Wonen.

Landelijk onderzoek toont aan dat het autobezit per huishouden (naast de in paragraaf 2.4 beschreven ruimtelijke factoren) vooral afhangt van de prijsklasse, woonoppervlakte en het soort woning. Er wordt bij de parkeernormen voor woningen onderscheid gemaakt tussen koopwoningen en huurwoningen. Uit onderzoek blijkt dat het autobezit bij sociale huurwoningen nog iets lager is dan bij vrije sector huurwoningen. Daarom is hiervoor een aparte categorie opgenomen in de parkeernormen.

Bij woningen wordt onderscheid gemaakt tussen grondgebonden woningen en appartementen. Voor grondgebondenwoningen is onderscheid gemaakt naar de verschijningsvorm. Voor appartementen is een onderverdeling gemaakt naar oppervlakte van de woning. Dit maakt het makkelijk om een parkeernorm te hanteren in een vroeg stadium van de planontwikkeling. Met de gebiedsindeling in 4 zones en de onderscheiden woningtypes (20 types) is derhalve bij de functie wonen een fijnmazig onderscheid ontstaan in 80 parkeernormen.

Op basis van ervaringen uit het verleden is bekend dat sommige typen parkeerplaatsen op eigen terrein na verloop van tijd niet meer als zodanig worden gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld garages die als opslagruimte worden gebruikt of als leefruimte bij de woning worden getrokken. Of parkeerplaatsen in de achtertuin die bij de tuin of het huis worden getrokken. De parkeervraag in het openbaar gebied neemt hierdoor toe, wat vaak tot problemen leidt. Daarom worden sommige parkeervoorzieningen niet meegeteld bij het bepalen van het parkeeraanbod. In andere gevallen moet er duidelijk sprake zijn van een oprit bij de woning of een (gezamenlijk) parkeerterrein. Dan geldt de onderstaande berekeningsmethode.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Minimale afmeting (m)
Enkele oprit	1	1	5,0 x 3,5
Lange oprit	2	1	10,0 x 3,5
Dubbele oprit	2	2	5,0 x 5,0
Parkeervak (langsparkeren)	1	1	6,0 x 2,0
Parkeervak (haaks/schuin parkeren)	1	1	5,0/5,5 x 2,5
Garage	1	0	

De huisadressen waarvoor in ruimtelijke ontwikkelingen parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd en waar een gereguleerd parkeerregime van kracht is, worden opgenomen in het zogeheten POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein). Dit betekent dat de adressen op deze POET-lijst niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

Hoofdgroep Werken.

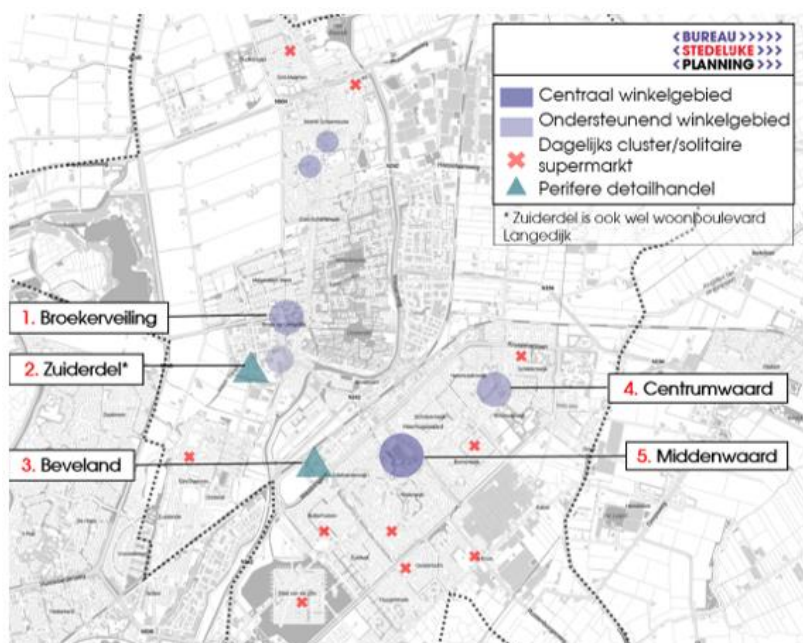
De parkeerplaatsen bij bedrijven moeten op eigen terrein worden aangelegd. Uitgangspunt op bedrijventerreinen en werklocaties is dat er geen parkeren in openbaar gebied plaatsvindt. Bij toepassen van de parkeernormen wordt in principe getoetst aan de parkeernorm voor de hoofdfunctie van het bedrijf. Bij grote bedrijven of in specifieke gevallen kan hiervan gemotiveerd worden afgeweken.

Alle parkeernormen zijn exclusief het parkeren van grote voertuigen zoals vrachtwagens, bussen en andere grote bedrijfsvoertuigen.

Hoofdgroep Winkelen en boodschappen

Binnen deze categorie wordt een aantal functies onderscheiden. De grootste parkeervraag wordt veroorzaakt door klanten en in mindere mate door werknemers. Voor bevoorrading moeten aparte voorzieningen worden getroffen.

Voor het bepalen van categorieën winkelgebieden is aangesloten bij de Retailvisie Dijk en Waard.



Hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning

Binnen deze categorie wordt een groot aantal functies onderscheiden. De grootste parkeervraag wordt veroorzaakt door bezoekers.

Van de onderstaande functies kunnen slechts globale kencijfers van het CROW gebruikt worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. De parkeernormen vormen het uitgangspunt voor de parkeereis, maar gemotiveerd en onderbouwd kan hiervan worden afgeweken.

- Museum
- Zwemparadijs
- Sportveld
- Stadion
- Ski- en snowboardhal
- Jachthaven
- Kinderboerderij (stadsboerderij)
- Manege (paardenhouderij)
- Dierenpark
- Attractie- en pretpark
- Plantentuin (botanische tuin)

Hoofdgroep Horeca en recreatie

Binnen deze categorie wordt een aantal functies onderscheiden. De grootste parkeervraag wordt veroorzaakt door bezoekers.

Van de onderstaande functies kunnen slechts globale kencijfers van het CROW gebruikt worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. De parkeernormen vormen het uitgangspunt voor de parkeereis, maar gemotiveerd en onderbouwd kan hiervan worden afgeweken.

- Café/bar/cafetaria. De parkeerbehoefte bij deze functie is in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en van het autogebruik van de bezoekers.
- Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant). De parkeerbehoefte bij deze functie is in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en van het autogebruik van de bezoekers.
- Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw

Een B&B is een kleinschalige overnachtingaccommodatie die tot de kleinschalige verblijfsrecreatie gerekend wordt. De B&B voorziening is een nevenfunctie naast het wonen. Daarom is de eerste gastenkamer vrijgesteld en valt deze binnen de normale norm voor woning.

Hoofdgroep Zorg- en maatschappelijke instellingen

Binnen deze categorie wordt een aantal functies onderscheiden.

De parkeernorm voor de functie ziekenhuis geldt voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:

- bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden

- dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)

Van de onderstaande functies kunnen slechts globale kencijfers van het CROW gebruikt worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. De parkeernormen vormen het uitgangspunt voor de parkeereis, maar gemotiveerd en onderbouwd kan hiervan worden afgeweken.

- Religiegebouw
- Verpleeg- en verzorgingstehuis. Bij de parkeernorm wordt ervan uitgegaan dat er voornamelijk een parkeervraag is van medewerkers en bezoekers. En dat de bewoners/patiënten geen eigen auto bezitten.

Hoofdgroep Onderwijs

De grootste parkeer- en verkeersdrukte bij kinderdagverblijven en basisscholen ontstaat door het brengen en halen van kinderen. Dit verschilt per school en locatie en is daarom niet opgenomen in de parkeernormen. Hiervoor moet per geval een aparte berekening gemaakt worden en daarvoor is lokaal maatwerk noodzakelijk.

3.4 Maximale loopafstanden

Als bovengrens voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de ingang van de nieuwe ruimtelijke functie zijn maximale loopafstanden bepaald. In onderstaande tabel zijn de maximale loopafstanden voor verschillende doelgroepen opgenomen. Deze afstanden gelden voor de kortste looproute vanaf de ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening.

Hoofdfunctie	Maximale loopafstand (m)	
	Zone A	Overige zones
Wonen	250	100
Winkelen	300	200
Werken	400	200
Gezondheidszorg	100	100
Ontspanning	200	100

3.5 Compensatie bij verwijdering parkeerplaatsen

Bij bouwinitiatieven op een bestaande parkeervoorziening of waardoor bestaande parkeercapaciteit verloren gaat, moet compensatie plaatsvinden van het bestaande parkeerareaal. Compensatie van het verlies aan capaciteit moet zodanig binnen het project plaatsvinden dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving. Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichten voor deze parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd (ook financieel). In de regel vereist dit maatwerk en aanvullende afspraken tussen de initiatiefnemer en de gemeente. Bij gebiedsontwikkelingen en/of inbreilocaties is het denkbaar – zo niet onvermijdelijk – dat hierover (afwijkende) afspraken gemaakt worden. Uitgangspunt hierbij blijft dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet mogen leiden tot (toename van) een parkeertekort in de omgeving.

3.6 Gehandicapten

Voor openbare gebouwen dient tenminste 1 gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd te worden. In openbare en private parkeervoorzieningen dient minimaal 2% van het totale aantal plaatsen te bestaan uit gehandicaptenparkeerplaatsen. Als de verwachte parkeerbehoefte voor gehandicapten afwijkt, bijvoorbeeld bij zorginstellingen, dan is maatwerk vereist. De gehandicaptenparkeerplaats (en) dienen zo dicht mogelijk en maximaal 50m van de (hoofd)ingang van een gebouw liggen. Bij de maatvoering moet worden voldaan aan de richtlijnen van het CROW. Ook kunnen aan de hand van monitoring in praktijk aangewezen gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangepast.

3.7 Oplaadvoorzieningen

Met de toename van het bezit van elektrische voertuigen groeit de vraag naar laadmogelijkheden. Nieuwe ontwikkelingen en bouwplannen moeten hierop anticiperen. Met de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) is er een verplichting voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving. De verplichting wordt vastgelegd in het Bouwbesluit en er moet bij de ontwikkeling van bouwplannen rekening mee worden gehouden.

4 Parkeren in balans

Met de parkeernormen uit het voorgaande hoofdstuk wordt bepaald wat de verwachte parkeervraag is van een ruimtelijke ontwikkeling. Voor parkeervraagstukken wordt in eerste instantie de eis gesteld dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost. Als het bouwplan niet of niet geheel voorziet in de parkeereis op eigen terrein, dan moet in beginsel het bouwprogramma aangepast worden. Als dat niet mogelijk is, dan biedt dit hoofdstuk een aantal mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis. Niet in alle gevallen is het namelijk noodzakelijk om voor elke gebruiker een aparte parkeerplaats aan te leggen. Uitgangspunt is om parkeren in balans te brengen met andere ruimtelijke ambities. Het college maakt een afweging of toepassing van bepaalde maatregelen leidt tot een betere ruimtelijke kwaliteit en waarbij parkeren in balans is: niet teveel, niet te weinig en de juiste parkeerder op de juiste locatie. Op deze manier wordt de omgeving beschermd en is de parkeeroplossing toekomstbestendig. Bij het toepassen van de hieronder beschreven afwijkingsmogelijkheden zijn goed onderzoek en motivering van de initiatiefnemer noodzakelijk.

4.1 Dubbelgebruik

Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om bij een ruimtelijke ontwikkeling de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen (voor elke gebruiker een aparte parkeerplaats), doch slechts een deel ervan. Parkeerplaatsen kunnen vaak door gebruikers van meerdere functies worden gebruikt. Bijvoorbeeld als er woningen boven een winkelcentrum worden gesitueerd. De parkeervraag van woningen is het hoogste 's avonds en 's nachts. Dat zijn momenten wanneer de parkeervraag bij winkels juist laag is. Dan is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk indien de parkeerplaatsen een grote mate van openbaarheid kennen.

Om inzichtelijk te maken wanneer de parkeervraag voor een bepaalde ruimtelijke functie het hoogste is, heeft het CROW hiernaar onderzoek gedaan. De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn weergegeven in bijlage 4. De aanwezigheidspercentages geven de mate aan van aanwezigheid van geparkeerde voertuigen ten opzichte van het drukste dagdeel. De percentages kunnen worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Bij woningen worden bewoners en bezoekers specifiek onderscheiden. Specifieke of lokale omstandigheden, bijvoorbeeld zondagsopenstellingen van detailhandel, kunnen ertoe leiden dat de aanwezigheidspercentages voor specifieke projecten aangepast moeten worden.

In de praktijk blijkt dat dubbelgebruik soms moeilijk te organiseren is omdat parkeerplaatsen fysiek worden afgeschermd. Bijvoorbeeld als een parkeergarage onder een woongebouw alleen toegankelijk is met een toegangspas en niet toegankelijk is voor bezoekers. Dan is dubbelgebruik niet mogelijk. Of als parkeerplaatsen worden verkocht aan specifieke gebruikers. Dan is de gebruik van de parkeervoorziening voor bezoekers en andere parkeerders niet mogelijk. Daarom wordt bij het bepalen van de parkeereis in eerste instantie niet uitgegaan van dubbelgebruik. Pas als de initiatiefnemer kan aantonen dat dubbelgebruik in de praktijk realistisch is, wordt bij het bepalen van de parkeereis hiermee rekening gehouden. Concreet betekent dit dat bij toepassing van dubbelgebruik niemand de beschikking krijgt over een eigen privé parkeerplaats, maar dat alle plaatsen voor iedereen (bewoners, bezoekers, werknemers) toegankelijk zijn.

4.2 Restcapaciteit bestaande openbare parkeerplaatsen

Bij een ruimtelijke ontwikkeling moet de initiatiefnemer in beginsel zelf zorgen voor genoeg parkeerplaatsen binnen het bouwplan. Het kan echter voorkomen dat er in de openbare ruimte een restcapaciteit bestaat waarvan gebruik gemaakt kan worden om de parkeervraag op te vangen. Bijvoorbeeld als er in de omgeving parkeerplaatsen aanwezig zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die niet meer bestaat. Deze parkeerplaatsen kunnen dan door de gemeente worden vrijgegeven als parkeerplaatsen voor toekomstige ontwikkelingen. Het kan ook zijn dat openbare parkeerplaatsen specifiek bij aanleg of in een ruimtelijk plan zijn aangewezen als parkeerplaatsen voor toekomstige ontwikkelingen, om zo op voorhand te anticiperen op een toekomstige parkeervraag.

De gemeente kan toestemming geven om bestaande parkeerplaatsen te gebruiken om een nieuwe parkeervraag op te vangen en maakt daarbij de afweging of dit past in de bestaande en de te verwachten ruimtelijke situatie. Een initiatief mag niet leiden tot een (toename van) parkeertekort in de openbare ruimte. Als er binnen 10 jaar (autonome) ontwikkelingen worden verwacht die het gebruik van de parkeerplaatsen in het betreffende gebied beïnvloeden, moet ook hiermee rekening worden gehouden.

De maximale bezettingsgraad is 85% (met toevoeging van de nieuwe parkeervraag). Om de bezettingsgraad te bepalen moeten er voldoende gegevens over de bestaande en te verwachten parkeersituatie voorhanden zijn. Als dat niet het geval is kan de gemeente of initiatiefnemer een professioneel uitgevoerd parkeeronderzoek door een onafhankelijke partij laten uitvoeren, op kosten van de initiatiefnemer.

Gebruik maken van restcapaciteit bestaande parkeerplaatsen is uitdrukkelijk geen recht, maar een maatwerkoplossing die de gemeente in overleg met initiatiefnemer onder bepaalde omstandigheden kan toestaan. Indien gebruik wordt gemaakt van restcapaciteit bestaande parkeerplaatsen dan krijgt de initiatiefnemer geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht voor deze parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen blijven openbaar en in bezit van de gemeente. Voor het gebruik maken van restcapaciteit bestaande parkeerplaatsen is de bijdrageregeling van toepassing (zie paragraaf 4.6)

4.3 Particuliere parkeerplaatsen buiten het plangebied

Soms kan een oplossing voor de parkeervraag worden gevonden op privaat terrein van derden. Aan de structurele beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen worden eisen gesteld. Het gebruik van particuliere parkeerplaatsen buiten het plangebied dient met contractafspraken door de initiatiefnemer duidelijk en aannemelijk te zijn gemaakt voor een periode van ten minste 15 jaar. Het kan alleen als er binnen acceptabele loopafstand een structurele restcapaciteit op het betreffende parkeerterrein aanwezig is. Dit moet blijken uit een professioneel uitgevoerd parkeeronderzoek door een onafhankelijke partij. Hierbij moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de verschillende functies die al van het betreffende parkeerterrein gebruik maken. Als er binnen 10 jaar ontwikkelingen worden verwacht die het gebruik van de parkeerplaatsen beïnvloeden, moet ook hiermee rekening worden gehouden. Ook is het van belang dat de parkeergelegenheid toegankelijk is en blijft voor alle beoogde gebruikers, inclusief bezoekers.

4.4 Stimuleren van actieve en duurzame vervoerswijzen

De gemeente stimuleert het gebruik van actieve en duurzame vervoerswijzen zoals openbaar vervoer, deelfervoer, fiets en voet. Er kan een reductie op de parkeernorm plaatsvinden indien door de ontwikkelende partij wordt aangetoond dat gebruik wordt gemaakt van duurzame en actieve mobiliteit onderbouwd in een mobiliteitsplan. Een reductie kan alleen worden toegepast indien er in het betreffende gebied en omgeving sprake is van parkeerregulering. Het kan gaan om blauwe zone, betaald parkeren en vergunningenparkeren voor bewoners. In gebieden zonder parkeerregulering is geen sturingsmogelijkheid om eventueel uitwijkgedrag naar omliggende parkeerplaatsen te voorkomen. Het risico voor parkeeroverlast is dan te groot en daarom worden in gebieden zonder parkeerregulering geen reducties toegepast.

Onder een mobiliteitsplan wordt in dit geval verstaan een breed en samenhangend pakket van mobiliteitsmaatregelen passend bij de doelgroep van de woningen. Waarbij in ieder geval het gebruik van actieve en duurzame vervoerswijzen voor bewoners wordt gestimuleerd en waarin structureel volwaardige alternatieven voor de eigen auto worden geboden. Het mobiliteitsplan moet in ieder geval ingaan op het aanbieden van deelmobiliteit en het extra ruimte bieden aan lopen en fietsen. In het mobiliteitsplan wordt aangegeven op welke wijze bewoners structureel toegang krijgen tot mobiliteitsopties zoals trein, bus, tram, metro, ov-fietsen, deelauto's en elektrische scooters. Een reductie kan worden toegepast als bij een woningbouwontwikkeling in gereguleerd parkeergebied structureel aan alle bewoners een commercieel aangeboden deelfervoerconcept ter beschikking wordt gesteld, met een onderbouwde mix van vervoermiddelen. De gemeente vindt verder het stimuleren en faciliteren van actieve mobiliteit vervoer belangrijk voor een leefbare omgeving met gezonde bewoners. Wandelaars en fietsers moeten makkelijk en veilig de woning kunnen bereiken. Ook het beperken van risico op diefstal en beschadiging van fietsen behoort hiertoe. In het mobiliteitsplan moet duidelijk worden gemaakt op welke wijze hieraan wordt ingespeeld.

Er zijn 4 reductiefactoren vastgesteld met bijbehorende berekeningsmethode. Als de reductiefactoren worden toegepast dan wordt de parkeernorm verlaagd.

1. Nabijheid OV-knooppunt:
Als een woningbouwontwikkeling wordt gerealiseerd binnen 300 meter van een OV-knooppunt wordt de parkeernorm verminderd met 0,1. Dit gebied is aangeduid in bijlage 1.
2. Deelfietsen:
Als bij een woningbouwontwikkeling in gereguleerd parkeergebied structureel *) aan alle bewoners commercieel aangeboden bijzondere deelfietsconcepten (zoals bakfietsen) en/of elektrische deelscooters ter beschikking worden gesteld, wordt de parkeernorm met 0,1 verlaagd. De verhouding is 1 commercieel aangeboden deelfiets/deelscooter in plaats van 2 autoparkeerplaatsen. Het benodigde aantal deelfietsen en/of elektrische deelscooters wordt berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met 0,05. De uitkomst wordt altijd naar boven afgerond. De benodigde stallingsruimte voor de deelfietsen wordt opgeteld bij de reeds benodigde stallingsruimte.
3. Deelauto's:
Als bij een woningbouwontwikkeling in gereguleerd parkeergebied structureel *) aan alle bewoners commercieel aangeboden deelauto's ter beschikking worden gesteld op geoormerkte deelauto-parkeerplaatsen, wordt de parkeernorm met 0,1 verlaagd. De verhouding is één autoparkeerplaats met deelauto in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Het benodigde aantal deelauto's wordt berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met 0,025. De uitkomst wordt altijd naar boven afgerond. De geoormerkte parkeerplaatsen voor de deelauto's worden opgeteld bij de parkeereis.

4. Extra fietsparkeerruimte:

Als een woningbouwontwikkeling in gereguleerd parkeergebied voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen, dan wordt de parkeernorm met 0,1 verlaagd. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd in een centrale afgesloten ruimte op eigen terrein en bedoeld zijn voor langparkeerders (bewoners, werkers, studenten). De collectieve voorziening is eenvoudig en comfortabel bereikbaar vanaf de openbare weg. In de collectieve voorziening wordt tevens rekening gehouden met stallingsruimte voor bijzondere fietsen en scooters, oplaadpunten voor elektrische fietsen, etc... Het minimaal benodigde aantal extra fietsparkeerplaatsen wordt berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met 0,5. De verhouding is vijf extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats.

**) dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar*

De goedkeuring van het mobiliteitsplan en de toekenning van de reductie op de parkeernorm door het college van B&W vindt altijd plaats voorgaand aan de vergunningaanvraag. De gemeente hecht grote waarde aan het feit dat uitvoering van het mobiliteitsplan in de omgevingsvergunning wordt geborgd en dat de onderdelen op basis waarvan reductie is verleend van de parkeernorm ook daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Bewoners en gebruikers van ontwikkelingen waarvoor geheel of gedeeltelijk reductie is verleend van de parkeereis, hebben geen recht op een parkeervergunning voor parkeren in het openbaar gebied.

4.5 Aanleg nieuwe openbare parkeerplaatsen buiten het plangebied

Initiatiefnemers kunnen een verzoek doen om extra parkeeraanbod te realiseren in het omliggende openbaar gebied. In sommige gevallen heeft dit voordelen voor de omgeving vanwege mogelijkheden van dubbelgebruik. De gemeente beoordeelt of er binnen acceptabele loopafstand gelegenheid is om nieuwe parkeerplaatsen te realiseren. Bij deze beoordeling wordt onder andere rekening gehouden met draagvlak in de omgeving, de bestaande en toekomstige parkeerdruk, de verkeersveiligheid en de bomen- en groenstructuren in de omgeving van het plangebied. De kosten van de realisatie van de parkeerplaatsen en eventuele aanvullende kosten worden doorberekend aan de initiatiefnemer. Dit geeft de initiatiefnemer of toekomstige gebruiker echter geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht. De parkeerplaatsen worden openbaar toegankelijk en komen in bezit en beheer van de gemeente. Bij aanleg van openbare parkeerplaatsen buiten het plangebied is de bijdrageregeling van toepassing (zie paragraaf 4.6)

4.6 Bijdrageregeling aanleg, gebruik en instandhouding

Indien sprake is van aanleg van nieuwe openbare parkeerplaatsen of gebruik van restcapaciteit bestaande openbare parkeerplaatsen (zoals beschreven in de voorgaande paragrafen), dan brengt de gemeente een bijdrage in rekening voor de kosten van aanleg, gebruik en/of instandhouding. Concrete afspraken worden gemaakt in een overeenkomst, waarbij vooraf duidelijk moet zijn welke parkeerplaatsen worden aangelegd of vrijgegeven.

Naast een bijdrage in de kosten voor de parkeerplaats, kunnen ook kosten in rekening worden gebracht voor bijvoorbeeld het compenseren van groenvoorzieningen en proceskosten voor onderzoek en (participatie)proces. Een bestaande parkeerplaats die bij aanleg door het college is aangewezen als een parkeerplaats bedoeld voor toekomstige ontwikkelingen, wordt gerekend als zijnde nieuwe parkeerplaats.

Voor toepassing van de bijdrageregeling zijn onderstaande richtbedragen opgesteld. Daarbij worden in zone A en B hogere kosten in rekening gebracht vanwege de hoge dichtheden in deze gebieden, waardoor ook de grondprijzen hoger zijn. In deze gebieden is een aanvullende parkeervraag vanwege ruimtelijke beperkingen steeds vaker alleen oplosbaar in gebouwde parkeervoorzieningen. De kosten voor aanleg en beheer en onderhoud van deze plaatsen zijn aanzienlijk.

Richtbedragen bijdrageregeling parkeerplaatsen.

In zone A en B

Nieuwe parkeerplaats: € 20.000,-

Bestaande parkeerplaats € 10.000,-

In zone C en D

Nieuwe parkeerplaats: € 5.000,-

Bestaande parkeerplaats € 2.500,-

Deze bedragen zijn exclusief BTW en per parkeerplaats, prijspeil 2022.

Aan het betalen van een bijdrage kan de aanvrager van een omgevingsgunning en toekomstige gebruiker(s) geen rechten ontlenen aangaande het parkeren in de openbare ruimte en/of parkeervoorziening. Het stelt de aanvrager en toekomstige gebruiker(s) niet vrij van het betalen van een jaarlijks abonnement, dan wel het betalen van een jaarlijkse vergunning/ontheffing of het betalen bij een parkeermeter of een parkeerautomaat

5 Stappenplan

Bij beoordeling van een bouwplan voor wat betreft het parkeren worden verschillende stappen doorlopen. De werkwijze voor het bepalen van de parkeereis wordt in het onderstaand stappenplan toegelicht.

Stap 1. Vaststellen programma

De initiatiefnemer moet bij een aanvraag de functies specificeren en aantallen woningen en/of de oppervlakten per functie aanleveren, zodanig dat voldoende duidelijk is wat de ontwikkeling precies inhoudt.

Stap 2. Vaststellen parkeerbehoefte.

De parkeervraag wordt per functie berekend door de oppervlakte van de functie of eventuele andere eenheid te vermenigvuldigen met de parkeernorm uit deze nota. De som van de parkeervraag van alle functies vormt de parkeervraag. Indien van toepassing kan gebruik worden gemaakt van de salderingsregeling (zie paragraaf 2.5).

Stap 3. Bepalen mogelijkheden dubbelgebruik

De parkeervraag hoeft - indien het plan meerdere functies kent - niet per definitie de parkeerdruk te zijn die in de praktijk wordt verwacht. Bij sommige functies verschilt de onderlinge parkeervraag namelijk per dagdeel. Dit kan er toe leiden dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. De parkeervraag per dagdeel van elke afzonderlijke functie wordt berekend door de normatieve parkeervraag van de betreffende functie te vermenigvuldigen met het verwachte aanwezigheidspercentage. De som van de parkeervraag van de afzonderlijke functies vormt de gestapelde werkelijke parkeervraag. Dit leidt tot een parkeerbalans per dagdeel.

Stap 4. Bepalen reductiefactoren

Voor het stimuleren van actieve en duurzame vervoerswijzen zijn mogelijk reductiemogelijkheden van toepassing. Dit moet zijn onderbouwd in een mobiliteitsplan en zijn goedgekeurd door het college.

Stap 5. Parkeereis

De hoogste gestapelde werkelijke parkeervraag vormt de parkeereis. Zoveel parkeerplaatsen moeten in en/of rond het plan aanwezig zijn om in de parkeerbehoefte van de betreffende functies te voorzien. Ten behoeve van het bezoekersaandeel of bij het toepassen van dubbelgebruik wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn. De parkeereis wordt afgerond op hele getallen.

Stap 6. Toetsing.

Nadat de parkeereis is bepaald, wordt getoetst of in het ingediende verzoek voldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen. Bij deze toetsing wordt rekening wordt gehouden met aanvullende eisen voor parkeren op eigen terrein en acceptabele loopafstanden. Wordt de toename van de parkeerbehoefte gerealiseerd op het terrein dat bij het project hoort? Zo ja, dan wordt er voldaan aan de parkeerregels en volgt stap 12. Zo nee, dan volgt stap 7.

Stap 7. Mogelijkheden aanpassing van het bouwprogramma.

Als het bouwplan niet voorziet in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, dan moet de vraag worden gesteld of het programma zodanig aangepast kan worden dat alsnog wordt voldaan aan het uitgangspunt van voldoende parkeren op eigen terrein. Als de initiatiefnemer heeft aangetoond dat het redelijkerwijs niet mogelijk is om te voldoen aan het uitgangspunt van parkeren op eigen terrein (bijvoorbeeld een fysieke onmogelijkheid of negatieve rendementsberekening) dan volgt stap 8.

Stap 8. Benutten parkeerplaatsen buiten het plangebied.

In afwijking van het uitgangspunt van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, kan de initiatiefnemer verzoeken om bestaande parkeerplaatsen buiten het eigen terrein te gebruiken. Dit kan voor benutten van bestaande openbare parkeerplaatsen en/of het benutten van bestaande particuliere parkeerplaatsen. De haalbaarheid moet worden aangetoond met een professioneel parkeeronderzoek en worden verwerkt in een parkeerbalans van het totale onderzoeksgebied. Het gebruik van particuliere parkeerplaatsen moet voor 15 jaar contractueel gegarandeerd zijn. Indien dit leidt tot voldoende parkeerplaatsen volgt stap 10. Zo niet, dan volgt stap 9.

Stap 9. Bouwen van nieuwe openbare parkeerplaatsen.

In afwijking van het uitgangspunt van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, kan de initiatiefnemer verzoeken om extra openbare parkeerplaatsen aan te leggen. De gemeente maakt dan een afweging of het maatschappelijk belang van het bouwplan zwaarder weegt dan andere maatschappelijk belangen van de omgeving. Indien aanleg van nieuwe openbare parkeerplaatsen leidt tot voldoende parkeerplaatsen volgt stap 10. Zo niet, dan wordt de initiatiefnemer terugverwezen naar stap 7 of wordt moet worden geconcludeerd dat het bouwplan onmogelijk is.

Stap 10. Financiële bijdrage.

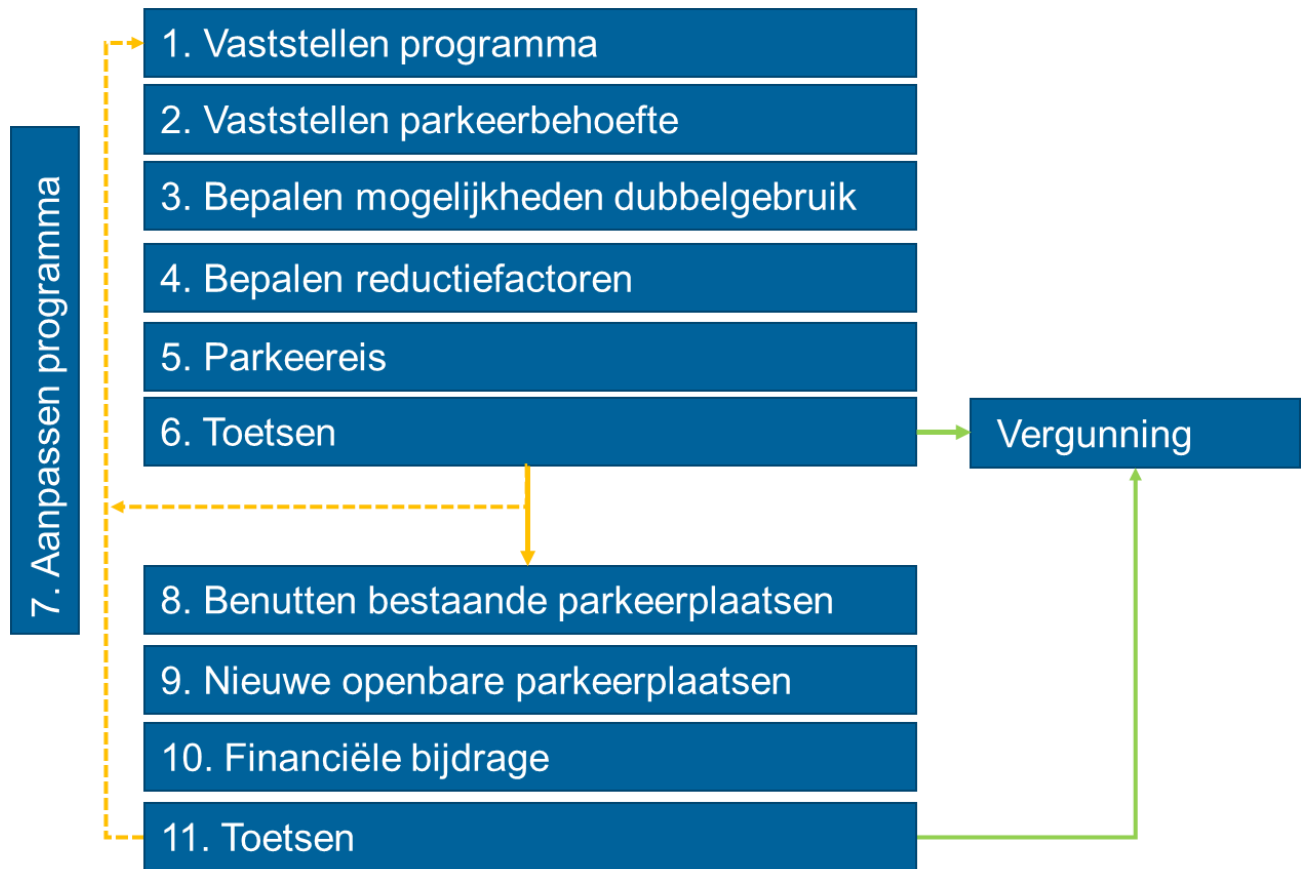
Er wordt bepaald of er een financiële bijdrage wordt gevraagd voor aanleg, gebruik en instandhouding. Hiervoor zijn (richt)bedragen vastgesteld in deze nota. Als er overeenstemming is bereikt tussen gemeente en initiatiefnemer, dan kan een door het college ontheffing worden verleend van het uitgangspunt van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Afspraken worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst en/of de vergunningsvoorwaarden.

Stap 11. Toetsing.

Er wordt opnieuw getoetst of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Als dat niet het geval is moet het bouwplan worden aangepast (stap 7). Als dat wel het geval is volgt stap 12.

Stap 12. Vergunning.

Indien stap 12 is bereikt, dan kan de omgevingsvergunning voor wat betreft het aantal parkeerplaatsen worden verleend. In alle andere gevallen kan de omgevingsvergunning niet worden verleend op grond van de beleidsregels.



Bijlages

Bijlage 1: Gebiedsindeling

Bijlage 2: Parkeernormen fiets

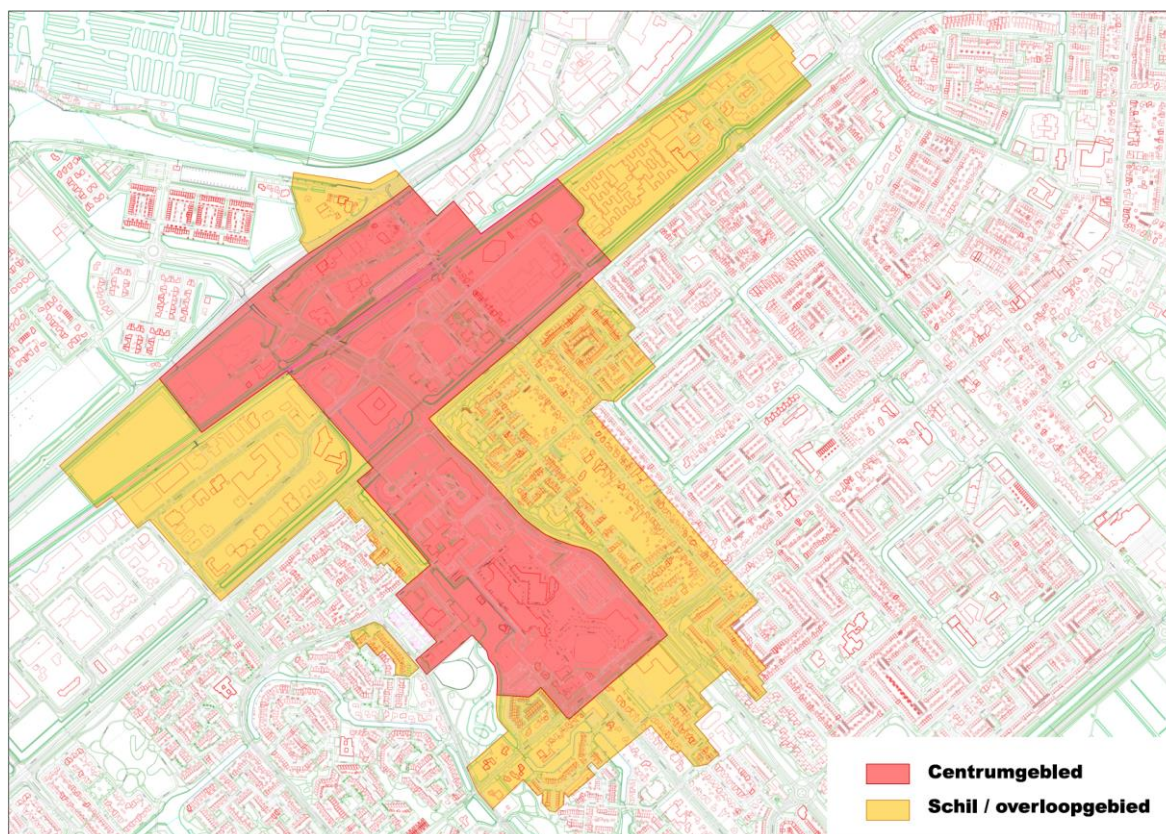
Bijlage 3: Parkeernormen auto

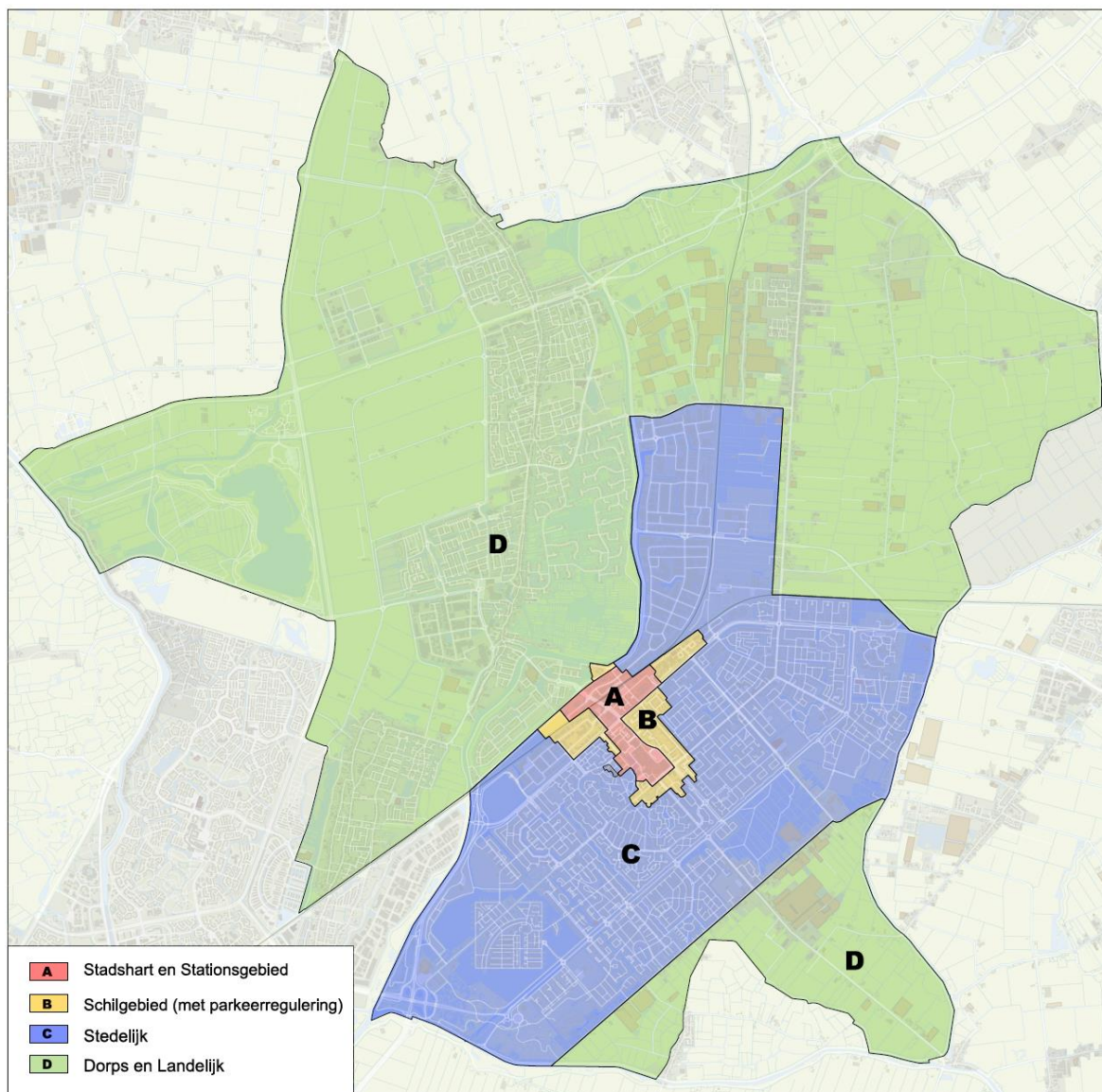
Bijlage 4: Aanwezigheidscijfers

Bijlage 5: Voorbeeldberekeningen

Bijlage 1 Gebiedsindeling.

- A. Stadshart en Stationsgebied
- B. Gereguleerde schil om centrumgebied
- C. Stedelijk
- D. Dorps en landelijk





Bijlage 2 Parkeernormen Fiets

	Parkeernormen Fiets						
	Functie	Korte omschrijving	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Wonen	Grondgebonden woning (bewoners)	Minimaal 4 plekken. Bij voorkeur 1 plek extra.	kamer	1,2	1,2	1,2	1,2
	Appartementen (bewoners)	Minimaal 2 plekken.	kamer	0,9	0,9	0,9	0,9
	Appartementen (bezoekers)		woning	1,0	0,5	0,5	0,5
	Studentenhuis/ kamerverhuur		kamer	1,0	1,0	1,0	1,0
Werken	Kantoor personeel		100 m² BVO	2,4	1,8	1,8	1,8
	Kantoor bezoekers	uitsluitend voor kantoren met veel bezoekers of baliefunctie. Minimaal 6 plaatsen.	per balie	6,0	6,0	6,0	6,0
	Arbeidsintensief	weinig personeel, weinig bezoek: loods, opslag, transportbedrijf	100 m² BVO	0,5	0,5	0,5	0,5
	Arbeidsintensief	industrie, laboratorium, werkplaats	100 m² BVO	1,0	1,0	1,0	1,0
Winkelen	Winkels		100 m² BVO	3,0	3,0	3,0	3,0
	Supermarkt		100 m² BVO	3,2	3,2	3,2	3,2
	Grootschalige winkels	bijvoorbeeld bouwmarkten, meubelwinkels	100 m² BVO	0,3	0,3	0,3	0,3
	Tuincentrum		100 m² BVO	0,3	0,3	0,3	0,3
Onderwijs	Basisonderwijs - leerlingen		per 10 leerlingen	6,0	6,0	6,0	6,0
	Basisonderwijs - medewerkers		per 10 leerlingen	0,5	0,5	0,5	0,5
	Middelbaar en hoger onderwijs - leerlingen		per 100m² BVO	12,0	12,0	12,0	12,0
	Middelbaar en hoger onderwijs - medewerkers		per 100m² BVO	0,7	0,6	0,5	0,5
	ROC leerlingen		per 100m² BVO	14,4	14,4	14,4	14,4
	ROC medewerkers		per 100m² BVO	1,1	1,1	1,1	1,1
	Kinderdagverblijf		per 100m² BVO	2,0	2,0	2,0	2,0
Zorg	Apotheek - bezoekers		locatie	8,4	8,4	8,4	8,4
	Apotheek - medewerkers		locatie	4,0	4,0	4,0	4,0
	Zorgfuncties - bezoekers	Bijvoorbeeld tandarts, huisarts, fysiotherapie, consultatiebureau	per 100m² BVO	1,6	1,6	1,6	1,6
	Zorgfuncties - medewerkers	Bijvoorbeeld tandarts, huisarts, fysiotherapie, consultatiebureau	per 100m² BVO	0,5	0,5	0,5	0,5
	Crematorium / crematorium		gelijktijdige plechtigheid	6,0	6,0	6,0	6,0
	Ziekenhuis bezoekers		per 100m² BVO	0,5	0,5	0,5	0,5
	Ziekenhuis medewerkers		per 100m² BVO	0,7	0,7	0,7	0,7
Sociaal Cultureel	Bibliotheek		100 m² BVO	3,6	3,6	3,6	3,6
	Bioscoop		100 m² BVO	9,4	5,2	1,7	1,7
	Fitness		100 m² BVO	7,2	4,4	2,4	2,4
	Museum		100 m² BVO	1,1	1,1	1,1	1,1
	Sportthal	ook toernooien en wedstrijden	100 m² BVO	3,0	3,0	3,0	3,0
	Sportveld		ha netto terrein	50,0	50,0	50,0	50,0
	Sportzaal	bijvoorbeeld gymzaal zonder	100 m² BVO	4,8	4,8	4,8	4,8
	Stadion		100 zitplaatsen	10,8	10,8	10,8	10,8
	Evenementen		100 bezoekers	38,4	38,4	38,4	38,4
	Theater		100 zitplaatsen	28,8	25,2	21,6	21,6
	Zwembad openlucht		100 m² bassin	33,6	33,6	33,6	33,6
	Zwembad overdekt		100 m² bassin	24,0	24,0	24,0	24,0
Horeca	Fastfoodrestaurant		100 m² BVO	12,0	12,0	4,2	4,2
	Café		100 m² BVO	8,4	8,4	8,4	8,4
	Restaurant eenvoudig		100 m² BVO	8,4	8,4	8,4	8,4
	Restaurant luxe		100 m² BVO	2,4	2,4	2,4	2,4

Bijlage 3 Parkeernormen Auto

Parkeernormen Auto (Inclusief bezoekersparkeren)						
1. Hoofdcategorie Wonen						
Functie	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Aandeel bezoekers *
Grondgebonden woningen: KOOP						
Vrijstaand	woning	1,6	1,8	2,1	2,2	0,3
2-onder-1-kap		1,5	1,7	2,0	2,1	0,3
Tussenwoning / hoekwoning		1,4	1,6	1,8	1,9	0,3
Grondgebonden woningen: HUUR						
Middelduur en Vrije sector	woning	1,4	1,6	1,8	1,9	0,3
Sociale huur		1,2	1,3	1,4	1,5	0,3
Niet - Grondgebonden woningen: KOOP						
Appartement/etagewoning groot (> 125 m² BVO)	woning	1,4	1,6	1,9	2,0	0,3
Appartement/etagewoning middel (> 75 m² ≤ 125 m² BVO)		1,3	1,5	1,7	1,8	0,3
Appartement/etagewoning klein (≤ 75 m² BVO)		1,2	1,3	1,5	1,6	0,3
Studio (≤ 45 m² BVO) ⁽¹⁾		1,1	1,2	1,4	1,5	0,3
Niet - Grondgebonden woningen: HUUR						
Appartement/etagewoning groot (> 125 m² BVO)	woning	1,3	1,5	1,7	1,8	0,3
Appartement/etagewoning middel (> 75 m² ≤ 125 m² BVO)		1,1	1,2	1,4	1,5	0,3
Appartement/etagewoning klein (≤ 75 m² BVO)		1,0	1,1	1,3	1,4	0,3
Studio (≤ 45 m² BVO) ⁽¹⁾		0,9	1,0	1,2	1,3	0,3
Kamerverhuur zelfstandig ⁽²⁾	slaaplek/bed	0,5	0,6	0,7	0,7	0,2
Kamerverhuur onzelfstandig ⁽³⁾		0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
Niet - Grondgebonden woningen: SOCIALE HUUR						
Appartement/etagewoning (> 75 m² BVO)		1,0	1,1	1,3	1,4	0,3
Appartement/etagewoning klein (≤ 75 m² BVO)		0,9	1,0	1,2	1,3	0,3
Studio (≤ 45 m² BVO) ⁽¹⁾		0,8	0,9	1,1	1,2	0,3
Overige woningen						
Aanleunwoning, serviceflat ⁽⁴⁾	per wooneenheid	0,4	1,1	1,1	1,1	0,3
* Aandeel bezoekers is opgenomen in de parkeernorm						
(1) Een studio of een kamerappartement is een klein appartement bestaande uit één kamer, meestal bedoeld voor een éénpersoons huishouden. De ene kamer van het appartement doet dienst als woon- en slaapkamer, meestal is er ook een keukenhoek. Het toilet en de doucheruimte zijn de enige aparte ruimtes.						
(2) Kamer die uitkomt op een gemeenschappelijke gang of hal. Zonder eigen keuken en badkamer. Ook tijdelijke huisvestiging van						
(3) Kamers in studentenhuizen en hospitakamers						
(4) Zelfstandige woonvorm verbonden met zorgfaciliteiten in de directe nabijheid. Vooral bestemd voor bejaarden of ouderen die nog redelijk						

Parkeernormen Auto (Inclusief bezoekersparkeren)							
2. Hoofdcategorie Werken							
Functie	Korte omschrijving	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Aandeel bezoekers *
Kantoor	Administratief en zakelijk en relatief weinig bezoekers.	100 m2 b.v.o.	1,2	1,6	1,7	2,1	5%
Commerciele diensten en kantoren met balie.	Kantoren met baliefunctie en relatief veel bezoekers. Bijvoorbeeld banken, gemeentehuis, makelaar, uitzendbureau,	100 m2 b.v.o.	1,6	1,9	2,3	2,9	20%
Arbeidsintensief	Relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers per oppervlakte. Bijvoorbeeld industrie, laboratorium, werkplaats.	100 m2 b.v.o.	1,4	1,8	2,2	2,4	5%
Arbeidsextensief	Relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers per oppervlakte. Bijvoorbeeld loods, opslag, transportbedrijf.	100 m2 b.v.o.	0,7	0,8	1,0	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven.	100 m2 b.v.o.	1,1	1,4	1,6	1,9	5%

* Aandeel bezoekers is opgenomen in de parkeernorm

Parkeernormen Auto (Inclusief bezoekersparkeren)							
3. Hoofdcategorie Winkelen en Boodschappen							
Functie	Korte omschrijving	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Aandeel bezoekers *
Kleine supermarkt	Kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m2 verkoop vloeroppervlakte). Meestal een duidelijk afgebakend lokaal verzorgingsgebied.	100 m2 b.v.o.	1,9	2,7	3,4	3,5	89%
Supermarkt	Reguliere supermarkt tussen 600 en 2.500m² verkoop vloeroppervlakte met uitgebreid assortiment en speciale afdelingen voor vlees, brood, kaas.		3,3	4,3	5,2	5,2	93%
Grote supermarkt	Grote supermarkt vanaf 2.500m² verkoop vloeroppervlakte. Zeer groot assortiment. Bijvoorbeeld Albert Heijn XL.		5,9	6,8	7,7	7,7	84%
Hoofdwinkelcentrum / Kernwinkelgebied	Grootschalig winkelgebied met meerdere winkels en andere voorzieningen die voor een belangrijk deel gericht zijn op het zogenaamde funshoppes en het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie. Regionaal verzorgingsgebied.		3,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	92%
Winkelcentrum / lokaal centrumgebied	Winkelgebied met meerdere winkels voor dagelijkse en niet-dagelijkse boodschappen en aanvullende voorzieningen. Verzorgingsgebied overstijgt de directe omgeving.		n.v.t.	3,7	4,5	4,5	79%
Buurtwinkelcentrum / ondersteunende boodschappenstructuur	Winkelgebied met voornamelijk een boodschappenfunctie en soms aangevuld met enkele niet-dagelijkse winkels. Verzorgingsgebied overstijgt niet de directe omgeving.		n.v.t.	3,1	3,7	3,7	76%
Weekmarkt (bij winkels)	1 kraam = 6m² + 1 ppl per standhouder		0,2	0,2	0,2	0,2	85%
Kringloopwinkel			n.v.t.	1,2	1,7	1,9	89%
Bruin/witgoedwinkel	Bijvoorbeeld MediaMarkt, Coolblue, BCC, Expert		3,7	5,6	7,4	7,9	92%
Woonwarenhuis/-winkel	Verf, behang, zonwering, slapen, etc.		1,2	1,6	1,7	1,9	91%
Bouwmarkt	Bijvoorbeeld Hornbach, Praxis, Gamma		n.v.t.	1,8	2,3	2,4	87%
Meubel-/woonboulevard			n.v.t.	1,9	2,3	2,4	93%
Tuincentrum	Het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen. Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals dierartikelen, seizoensartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).		n.v.t.	2,3	2,6	2,6	89%
Groencentrum	Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een hoveniersbedrijf of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuin-centrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk). Er worden geen of heel weinig aanverwante of seizoensartikelen verkocht.		n.v.t.	2,3	2,6	2,6	89%
Groothandel (specialist)	Een groothandel in levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging voor een specifieke productgroep op een bedrijventerrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als ondernemer inkopen kan doen.		n.v.t.	5,7	5,9	5,9	80%
Groothandel (algemeen)	Een groothandel is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als ondernemer inkopen kan doen.		n.v.t.	6,4	6,4	6,4	80%
Outletcentrum	Een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m2 wvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels.		n.v.t.	8,8	9,6	10,1	94%

* Aandeel bezoekers is opgenomen in de parkeernorm

Parkeernormen Auto (Inclusief bezoekersparkeren)							
7. Sociaal culturele instellingen							
Functie	Korte omschrijving	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Aandeel bezoekers *
Bibliotheek		100 m² BVO	0,5	0,8	1,1	1,2	97%
Museum	Globale kencijfers. Toepassen met marge.	100 m² BVO	0,4	0,6	1,0	1,1	95%
Bioscoop	Bij bioscopen moet rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%) Parkeernormen gaan uit van de piekbezetting.	100 m² BVO	3,2	7,9	11,0	11,2	94%
Filmhuis/filmtheater	Een filmtheater of filmhuis is een uitgaansgelegenheid met een ideële/culturele doelstelling waar films bekeken kunnen worden. Het betreft voornamelijk kleinschaligere, artistieke films, die in het algemeen een minder groot publiek trekken dan de films in een bioscoop.	100 m² BVO	2,6	5,2	7,7	7,9	97%
Schouwburg / Theater	100 zitplaatsen = 300 m² BVO	100 m² BVO	7,3	7,9	9,8	9,8	87%
Musicaltheater	Een musicaltheater is een grootschalig theater waar (vaak langlopende) theaterproducties gepresenteerd worden. Dagelijks zijn er een of twee voorstellingen, voornamelijk 's avonds.	100 m² BVO	2,9	3,4	3,9	4,0	86%
Casino		100 m² BVO	5,7	6,1	6,5	6,5	86%
Bowlingcentrum	Als solitaire functie	100 m² BVO	1,6	2,2	2,8	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum		100 m² BVO	0,9	1,1	1,4	1,4	87%
Dansstudio		100 m² BVO	1,5	3,8	5,4	5,5	93%
Sportschool/fitnessstudio	Met fitnessstudio/sportschool wordt bedoeld om kleinschaligere voorzieningen (indicatie: circa 750 m² bvo) waar voor het overgrote deel alleen gebruikgemaakt wordt van fitnessapparaten.	100 m² BVO	1,4	3,4	4,7	4,8	87%
Fitnesscentrum	Bij een fitnesscentrum gaat het om zogenoemde grotere multifunctionele centra (> 1.500 m² bvo) die een breed pakket aan activiteiten aanbieden. Dit betreft zowel individueel trainen als groepslessen, diverse vormen van fitness zoals cardiofitness, krachttraining, spinning en aerobics, eventueel in beperkte mate aangevuld met wellnessvoorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.	100 m² BVO	1,7	4,4	6,2	6,3	90%
Wellnesscentrum	Combinatie van sauna's, thermen en kuurcentra. Kuurcentra bieden naast saunabaden ook vaak geneeskundige therapieën aan en vaak zijn faciliteiten om te overnachten, een massage-/beautysalon en horeca aanwezig. Het verzorgingsgebied van de bedoelde wellnessvoorzieningen is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.	100 m² BVO	n.v.t.	n.v.t.	9,3	9,3	99%
Sauna / hammam	Publieke badinrichting waar saunabaden genomen kunnen worden.	100 m² BVO	2,5	4,6	6,6	6,7	99%
Sporthal		100 m² BVO	1,5	2,1	2,7	2,9	96%
Squashhal		100 m² BVO	1,6	2,4	2,7	2,7	84%
Sportzaal	Bij grotere aantallen bezoekers (bijvoorbeeld bij evenementen) is de parkeerbehoefte vaak groter	100 m² BVO	1,1	1,9	2,7	2,9	94%
Tennishal		100 m² BVO	0,3	0,4	0,5	0,5	87%
Zwembad overdekt		100 m² bad	n.v.t.	10,7	11,5	11,5	97%
Zwembad openlucht		100 m² bad	n.v.t.	10,1	12,9	12,9	99%
Zwembad combi	Zwembad met zowel overdekte als openluchtzwembassins. Bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht.	100 m² bad					
Zwemparadijs	Een zwemparadijs is vaak onderdeel van een andere voorziening, zoals een vakantiepark	100 m² BVO	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	99%
Stadion/tribune	Globale kencijfers. Toepassen met marge.	zitplaats	0,1	0,1	0,1	0,1	99%
Sportveld	Globale kencijfers. Toepassen met marge.	hectare terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
Kunstijsbaan (<400m)	Kleinere ijsbanen (voor bijvoorbeeld ijshockey en kunstrijsen op de schaats).	100 m² BVO	1,2	1,4	1,7	1,9	98%
Kunstijsbaan (400m)	Sobere semi-overdekte of overdekte 400 meter kunstijsbaan, zonder grootschalige tribunes of andere extra's, maar wel geschikt voor wedstrijden.	100 m² BVO	n.v.t.	2,1	2,4	2,6	98%
Ski-snowboardhal	Globale kencijfers. Toepassen met marge.	100 m² BVO	n.v.t.	n.v.t.	2,4	2,5	98%
Jachthaven	Globale kencijfers. Toepassen met marge.	ligplaats	0,6	0,6	0,6	0,6	
Golfoefencentrum	omvang ca. 6 ha.	centrum	n.v.t.	n.v.t.	50,7	50,7	93%
Golfbaan (18 holes)	60-70 ha	18 holes; 60 ha.	n.v.t.	n.v.t.	95,6	96,0	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal	Zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de twee en twaalf jaar die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en een attractiepark. Er zijn bijvoorbeeld klimtoestellen, luchtkussens, ballenbakken en glijbanen.	100 m² BVO	2,9	3,7	4,4	4,7	97%
Indoorspeeltuin (groot)	Groter dan 3.500 m² bvo	100 m² BVO	3,5	4,3	5,3	5,6	98%
Kinderboerderij		boerderij	2,9	3,7	4,4	4,7	97%
Manege (forse marges)	Globale kencijfers. Toepassen met marge.	box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Dierenpark	Globale kencijfers. Toepassen met marge.	ha netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
Attractie-/pretpark	Globale kencijfers. Toepassen met marge.	ha netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,0	8,0	99%
Volkstuinjes		10 tuinjes	n.v.t.	1,3	1,4	1,4	100%
Plantentuin (botanisch)		gemiddelde tuin	n.v.t.	7,5	10,5	10,5	99%

* Aandeel bezoekers is opgenomen in de parkeernorm

Parkeernormen Auto (Inclusief bezoekersparkeren)							
6. Horeca en Recreatie							
Functie	Korte omschrijving	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Aandeel bezoekers *
Camping		Standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark	Huisjescomplex	bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,6	1,7	91%
Hotel 1*	uitsluitend basisvoorzieningen	10 kamers	0,4	0,8	2,3	2,4	77%
Hotel 2*	beperkt aanvullende voorzieningen	10 kamers	1,3	2,2	3,9	4,1	80%
Hotel 3*	middenklasse	10 kamers	2,0	3,1	4,7	5,0	77%
Hotel 4*	eersteklas	10 kamers	3,2	4,9	6,8	7,2	73%
Hotel 5*	luxehotel	10 kamers	5,0	7,6	10,1	10,6	65%
Café / bar / cafetaria		100 m² BVO	5,0	5,0	6,0	6,0	90%
Restaurant		100 m² BVO	9,0	9,0	13,0	13,0	80%
Discotheek		100 m² BVO	6,1	12,3	18,4	20,8	99%
bed & breakfast	De B&B voorziening is een nevenfunctie naast het wonen	gastenkamer	0,5	0,5	0,5	0,5	
Evenement/beurs/congresses	Globale kencijfers. Toepassen met marge	100 m² BVO	4,0	5,5	7,5	8,5	99%
Fastfoodrestaurant		100 m² BVO	9,0	9,0	13,0	13,0	99%

* Aandeel bezoekers is opgenomen in de parkeernorm

Parkeernormen Auto (Inclusief bezoekersparkeren)							
5. Hoofdcategorie Zorg en maatschappelijke voorzieningen							
Functie	Korte omschrijving	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Aandeel bezoekers *
Huisartsenpost		1 behandelkamer	2,1	2,5	3,0	3	57%
Apotheek		Apotheek	2,3	2,8	3,2	3,2	45%
Fysiopraktijk		1 behandelkamer	1,3	1,5	1,8	1,8	57%
Consultatiebureau	Kinderen	1 behandelkamer	1,3	1,6	1,9	1,9	50%
Consultatiebureau	Ouderen	1 behandelkamer	1,3	1,6	1,9	1,9	38%
Tandartsenpraktijk		1 behandelkamer	1,6	2	2,4	2,4	47%
Gezondheidscentrum	Een gezondheidscentrum is een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of een consultatiebureau.	1 behandelkamer	1,6	1,9	2,2	2,2	55%
Ziekenhuis		100 m² BVO	1,4	1,5	1,7	1,7	29%
Crematorium		gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	99%
Begraafplaats		gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting	Gevangenis	10 cellen	1,7	2,2	3,3	3,3	37%
Religiegebouw	Globale kencijfers. Toepassen met marge	zitplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	
Verpleeg-/verzorginstehuis	Instelling voor verpleging buiten een ziekenhuis of een instelling waar voornamelijk ouderen wonen omdat ze verzorging of verpleging nodig hebben die in de oorspronkelijke woonsituatie niet wordt geboden.	wooneenheid	0,6	0,6	0,6	0,6	60%

* Aandeel bezoekers is opgenomen in de parkeernorm

Parkeernormen Auto (Inclusief bezoekersparkeren)							
4. Hoofdcategorie Onderwijsinstellingen							
Functie	Korte omschrijving	Eenheid	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Aandeel bezoekers *
Basisonderwijs	Exclusief halen en brengen (1)	per lokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	0%
Middelbaar onderwijs	Bezoekers zijn leerlingen	per 100 leerlingen	3,3	4,0	4,3	4,9	11%
ROC	Bezoekers zijn leerlingen	per 100 leerlingen	4,2	4,8	5,2	5,8	7%
Hogeschool		per 100 leerlingen	8,3	8,9	9,5	10,7	72%
Kinderdagverblijf	exclusief halen en brengen	per 100m² BVO	0,9	1,1	1,2	1,4	0%
Avondonderwijs	Bezoekers zijn studenten	per 10 studenten	4,0	5,0	6,0	6,8	95%

* Aandeel bezoekers is opgenomen in de parkeernorm

(1) De grootste parkeer- en verkeersdruk bij basisscholen ontstaat door het halen en brengen van kinderen. De hoeveelheid auto's die hiermee gemoeid is, is mede afhankelijk van de grootte van de school (aantal kinderen), hoeveel kinderen begeleid naar school komen, hoeveel kinderen met de auto worden gebracht, hoeveel kinderen er overblijven en vooral de signatuur van de school (openbaar of bijzonder, algemeen of speciaal). Hiervoor is lokaal maatwerk noodzakelijk.

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

Moment van de dag 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%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/etc.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch (arts/ therapeut/consultatiebureau)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingstehuis/- flat/aanleunwoning	100%	100%	50%	50%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten incl. bezoek	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bijlage 5. Voorbeelden berekening parkeereis

Voorbeeld 1.

Op een lege kavel in zone D wordt een project gerealiseerd met 20 woningen, 20 sociale huurappartementen, een Vomar supermarkt en een huisartsenpost.

Stap 1. Vaststellen programma

Het bouwplan bestaat uit de volgende functies:

- 15 rijwoningen (koop)
- 4 twee-onder-een kap (koop) met een oprit voor 1 auto en een garage
- 1 vrijstaande woning (koop) met een brede oprit (ruimte voor 2 auto's) met garage
- 10 appartementen van 60 m2 (sociale huur)
- 10 studio's (sociale huur)
- 1000 m2 supermarkt (middelgroot)
- Huisartsenpost met 3 behandelkamers

Stap 2. Vaststellen parkeerbehoefte.

Functie.	Groep	aantal	eenheid	norm	parkeerbehoefte
vrijstaand	bewoners	1	woning	1,9	1,9
2^1 kap	bewoners	4	woning	1,8	7,2
rijwoningen	bewoners	15	woning	1,6	24,0
appartementen < 75 m2 sociale huur	bewoners	10	woning	1,0	10,0
studio's sociale huur	bewoners	10	woning	0,9	9,0
bezoek woningen	bezoekers	40	woning	0,3	12,0
supermarkt	algemeen	10	100 m2 bvo	5,2	52,0
huisartsenpost	algemeen	3	behandelkamer	3,0	9,0
Totaal					125,1

Stap 3. Bepalen mogelijkheden dubbelgebruik

De parkeerbehoefte wordt aan de hand van de aanwezigheidspercentages omgezet naar een parkeerbehoefte per dagdeel.

Parkeerbilans Op basis van parkeernormen nota 2022																														
			Geen dubbelgebruik		Dubbelgebruik																									
Omschrijving	Eenheid	Parkeernorm	% Aantal	% Aantal	Werkdag-ochtend Aantal	% Aantal	Werkdag-middag Aantal	% Aantal	Werkdag-avond Aantal	% Aantal	Kooppavond Aantal	% Aantal	Werkdag-nacht Aantal	% Aantal	Zaterdag-middag Aantal	% Aantal	Zaterdag-avond Aantal	% Aantal	Zondag-middag Aantal	% Aantal										
Woningen																														
Bewoners																														
Koop, vrijstaand	1	1,9	100%	1,9	50%	1,0	50%	1,0	90%	1,7	80%	1,5	100%	1,9	60%	1,1	80%	1,5	70%	1,3										
Koop, twee-onder-één-kap	4	1,8	100%	7,2	50%	3,6	50%	3,6	90%	6,5	80%	5,8	100%	7,2	60%	4,3	80%	5,8	70%	5,0										
Koop, tussenhoek (rijwoning)	15	1,6	100%	24,0	50%	12,0	50%	12,0	90%	21,6	80%	19,2	100%	24,0	60%	14,4	80%	19,2	70%	16,8										
Sociale Huur, etage appartement, klein (≤ 75 m2 bvo)	10	1,0	100%	10,0	50%	5,0	50%	5,0	90%	9,0	80%	8,0	100%	10,0	60%	6,0	80%	8,0	70%	7,0										
Sociale Huur, Studio (≤ 45 m² BVO)	10	0,9	100%	9,0	50%	4,5	50%	4,5	90%	8,1	80%	7,2	100%	9,0	60%	5,4	80%	7,2	70%	6,3										
bezoekers woningen	40	0,3	100%	12,0	10%	1,2	20%	2,4	80%	9,6	70%	8,4	0%	0,0	60%	7,2	100%	12,0	70%	8,4										
Supermarkt	10	5,2	100%	52,0	30%	15,6	60%	31,2	40%	20,8	80%	41,6	0%	0,0	100%	52,0	40%	20,8	0%	0,0										
Huisartsenpraktijk	3	3,0	100%	9,0	100%	9,0	75%	6,8	10%	0,9	10%	0,9	0%	0,0	10%	0,9	10%	0,9	10%	0,9										
Totaal afgerond naar boven				126,0		52		67		79		53		53		92		76		46										

De hoogste parkeerbehoefte is op de koopavond.

Stap 4. Bepalen reductiefactoren

Binnen zone D is er geen sprake van parkeerregulering. Ook is er geen OV-knooppunt. Er zijn daarom geen reducties van toepassing.

Stap 5. Parkeereis

De parkeereis voor het bouwplan wordt vastgesteld op 93 parkeerplaatsen.

Stap 6. Toetsing.

De twee-onder-een kap woningen krijgen een oprit voor 1 auto en een garage. Een oprit voor 1 auto en een garage wordt geteld als 1 parkeerplaats.

De vrijstaande woning krijgt een brede oprit (ruimte voor 2 auto's) met garage. Dit wordt meegeteld als 2 parkeerplaatsen.

Daarnaast worden bij de supermarkt, de sociale huurwoningen en de huisartsenpraktijk 90 openbare parkeerplaatsen gerealiseerd.

In totaal worden er $(4 + 2 + 90)$ 96 parkeerplaatsen gerealiseerd.
Er zijn dus voldoende parkeerplaatsen opgenomen.

Stap 11. Verlenen omgevingsvergunning.

De omgevingsvergunning kan wat betreft parkeren worden verleend.

Voorbeeld 2.

Er is een plan ingediend om een voormalige winkel met dienstwoning in Zone C te verbouwen. Er worden er 4 appartementen van 65 m2 gerealiseerd. De winkel wordt deels omgezet in een klein kantoor.

Stap 1. Vaststellen programma

In de huidige situatie is er:

- 150 m2 detailhandel/ondersteunende boodschappen
- 1 etagewoning koop, 130 m2

Het (ver)bouwplan bestaat uit de volgende functies:

- 50 m2 kantoor (zonder baliefunctie)
- 4 koop appartementen kleiner dan 75 m2

In de bestaande situatie zijn er geen parkeerplaatsen op eigen terrein. In de nieuwe situatie komen er 4 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Stap 2. Vaststellen parkeerbehoefte.

Functie.	Groep	aantal	eenheid	norm	parkeerbehoefte
Appartement koop klein	bewoners	4	woning	1,2	4,8
bezoek woningen	bezoekers	4	woning	0,3	1,2
kantoor	algemeen	50 m2	100 m2 bvo	1,7	0,9
Totaal					6,9

De initiatiefnemer kan aanspraak maken op de salderingsregeling. Op basis van de parkeernormen kan een inschatting worden gemaakt van de huidige parkeerbehoefte.

Functie.	Groep	aantal	eenheid	norm	parkeerbehoefte
Appartement koop groot	bewoners	1	woning	1,6	1,6
bezoek woningen	bezoekers	1	woning	0,3	0,3
winkel	algemeen	150 m2	100 m2 bvo	3,7	5,6
Totaal					7,5

Stap 3. Bepalen mogelijkheden dubbelgebruik

De parkeerbehoefte wordt aan de hand van de aanwezigheidspercentages omgezet naar een parkeerbehoefte per dagdeel. De parkeerbehoefte van de bestaande functies wordt ook berekend.

Parkeerbilans																
Op basis van parkeernormen nota 2022																
			Geen dubbelgebruik		Dubbelgebruik											
Omschrijving	Eenheid	Parkeernorm	Maximaal bij 100% invulling	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag					
			% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	
Woningen																
Bewoners																
Koop, etage, appartement groot (>125 m2 BVO)	-1	1,6	100%	-1,6	50%	-0,8	50%	-0,8	90%	-1,4	80%	-1,3	100%	-1,6	60%	-1,0
Koop, etage appartement, klein (≤ 75 m2 bvo)	4	1,2	100%	4,8	50%	2,4	50%	2,4	90%	4,3	80%	3,8	100%	4,8	60%	2,9
Bezoekers	-1	0,3	100%	-0,3	10%	0,0	20%	-0,1	80%	-0,2	70%	-0,2	0%	0,0	60%	-0,2
Bezoekers	4	0,3	100%	1,2	10%	0,1	20%	0,2	80%	1,0	70%	0,8	0%	0,0	60%	0,7
Kantoor (zonder baliefunctie)	0,5	1,7	100%	0,9	100%	0,9	100%	0,9	5%	0,0	5%	0,0	0%	0,0	0%	0,0
Buurtwinkelcentrum / ondersteunende boodschappen	-1,5	3,7	100%	-5,6	30%	-1,7	60%	-3,3	10%	-0,6	75%	-4,2	0%	0,0	100%	-5,6
Totaal afgerond naar boven				-1,0		1		-1		4		-1		4		-4

De avond- en nachtperiode is maatgevend. Dan is de toename van de parkeerbehoefte 4 parkeerplaatsen.

Stap 4. Bepalen reductiefactoren

Binnen zone C is er geen sprake van parkeerregulering. Ook is er geen OV-knooppunt. Er zijn daarom geen reducties van toepassing.

Stap 5. Parkeereis

De parkeereis wordt vastgesteld op 4 parkeerplaatsen op eigen terrein. De parkeerbehoefte is in de avond hoger, namelijk 6 parkeerplaatsen. Echter op basis van jurisprudentie mag dit worden verrekend met de bestaande parkeerbelasting in de omgeving.

Stap 6. Toetsing.

In het bouwplan worden 4 parkeerplaatsen aangelegd. Dat is voldoende.

Stap 11. Verlenen omgevingsvergunning.

De omgevingsvergunning kan wat betreft parkeren worden verleend.

Voorbeeld 3.

In Zone A wordt een aanvraag ingediend om een appartementencomplex te realiseren. In de omgeving geldt een gereguleerd parkeerregime.

Stap 1. Vaststellen programma

Het initiatief bestaat uit de volgende functies:

- 20 koopappartementen van 100 m2.
- 100 koopappartementen van 60 m2.
- 50 studio's koop

Het bouwplan voorziet in een parkeergarage van 100 parkeerplaatsen die toegankelijk zijn voor de bewoners en bezoekers van de bewoners. Naast de reguliere (wettelijke) mogelijkheden om fietsen te stallen komt er ook een extra fietsenberging voor 85 fietsen.

Daarnaast heeft de initiatiefnemer een mobiliteitsplan samengesteld. Een aanbieder van deelmobiliteit stelt voor een periode van minimaal 10 jaar 9 deelfietsen en 5 deelauto's beschikbaar aan alle bewoners van het complex.

Stap 2. Vaststellen parkeerbehoefte.

Functie.	Groep	aantal	eenheid	norm	parkeerbehoefte
Koop, etage, appartement, midden	bewoners	20	woning	1,0	20,0
Koop, etage appartement, klein	bewoners	100	woning	0,9	90,0
Koop, Studio	bewoners	50	woning	0,8	40,0
bezoek woningen	bezoekers	170	woning	0,3	51,0
Totaal					201

Stap 3. Bepalen mogelijkheden dubbelgebruik

De parkeerbehoefte wordt aan de hand van de aanwezigheidspercentages omgezet naar een parkeerbehoefte per dagdeel.

Parkeerbilans Op basis van parkeernormen nota 2022														
			Geen dubbelgebruik		Dubbelgebruik									
Omschrijving	Eenheid	Parkeernorm	Maximaal bij 100% invulling	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag			
			% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal
Koop, etage, appartement, midden (> 75 m2 ≤ 125 m)	20	1,0	100% 20,0	50% 10,0	50% 10,0	90% 18,0	80% 16,0	100% 20,0	60% 12,0	80% 16,0	70% 14,0			
Koop, etage appartement, klein (≤ 75 m2 bvo)	100	0,9	100% 90,0	50% 45,0	50% 45,0	90% 81,0	80% 72,0	100% 90,0	60% 54,0	80% 72,0	70% 63,0			
Koop, Studio (≤ 45 m² BVO)	50	0,8	100% 40,0	50% 20,0	50% 20,0	90% 36,0	80% 32,0	100% 40,0	60% 24,0	80% 32,0	70% 28,0			
bezoekers	170	0,3	100% 51,0	10% 5,1	20% 10,2	80% 40,8	70% 35,7	0% 0,0	60% 30,6	100% 51,0	70% 35,7			
Totaal afgerond naar boven			201,0	81	86	176	156	150	121	171	141			

Stap 4. Bepalen reductiefactoren

Het complex ligt binnen 300 meter van het OV-knooppunt. Ook wordt er volop ingezet op het stimuleren van actieve en duurzame mobiliteit. Er is sprake van gereguleerd parkeren. Er is dus een maximale reductie van 0,4 op de parkeernorm mogelijk.

Parkeerbilans Op basis van parkeernormen nota 2022														
			Geen dubbelgebruik		Dubbelgebruik									
Omschrijving	Eenheid	Parkeernorm	Maximaal bij 100% invulling	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag			
			% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal	% Aantal
Koop, etage, appartement, midden (> 75 m2 ≤ 125 m)	20	0,6	100% 12,0	50% 6,0	50% 6,0	90% 10,8	80% 9,6	100% 12,0	60% 7,2	80% 9,6	70% 8,4			
Koop, etage appartement, klein (≤ 75 m2 bvo)	100	0,5	100% 50,0	50% 25,0	50% 25,0	90% 45,0	80% 40,0	100% 50,0	60% 30,0	80% 40,0	70% 35,0			
Koop, Studio (≤ 45 m² BVO)	50	0,4	100% 20,0	50% 10,0	50% 10,0	90% 18,0	80% 16,0	100% 20,0	60% 12,0	80% 16,0	70% 14,0			
bezoekers	170	0,3	100% 51,0	10% 5,1	20% 10,2	80% 40,8	70% 35,7	0% 0,0	60% 30,6	100% 51,0	70% 35,7			
Totaal afgerond naar boven			133,0	47	52	115	102	82	80	117	94			

Stap 5. Parkeereis

De parkeereis wordt vastgesteld op 117 parkeerplaatsen.

Stap 6. Toetsing.

In het bouwplan worden 100 parkeerplaatsen aangelegd terwijl er 117 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Er is dus een tekort van 17 parkeerplaatsen.

Stap 7. Mogelijkheden aanpassing van het bouwprogramma .

Als het bouwplan niet voorziet in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, dan moet de vraag worden gesteld of het programma zodanig aangepast kan worden dat alsnog wordt voldaan aan het uitgangspunt van voldoende parkeren op eigen terrein. De initiatiefnemer heeft verzocht om eerst de mogelijkheden te onderzoeken om parkeerplaatsen buiten het bouwplan te benutten of te bouwen.

Stap 8. Benutten parkeerplaatsen buiten het plangebied.

Er is in de directe omgeving is eerder een gemeentelijke parkeergarage aangelegd met parkeerplaatsen voor toekomstige ontwikkelingen. Uit parkeeronderzoek blijkt dat er in deze parkeergarage voldoende vrije parkeerplaatsen zijn om de extra parkeervraag te faciliteren. Het college geeft toestemming om deze parkeerplaatsen in te zetten.

Stap 9. Bouwen van nieuwe openbare parkeerplaatsen.

Er zijn in de omgeving geen andere mogelijkheden om het aantal parkeerplaatsen te verhogen.

Stap 10. Financiële bijdrage.

Omdat er gebruik wordt gemaakt van gemeentelijke parkeerplaatsen is er sprake van een financiële bijdrage. De initiatiefnemer betaalt een bijdrage in de kosten voor aanleg, gebruik en instandhouding voor 17 parkeerplaatsen. Uitgaande van het richtbedrag, bedragen de kosten (17 x 20.000 euro) 340.000 euro. Deze afspraken worden vastgelegd in een overeenkomst.

Stap 11. Toetsing.

De parkeervraag wordt deels opgelost op eigen terrein en deels in een parkeergarage van de gemeente. De vergunning kan worden verleend.