3.2 PARKEERNORMEN



3.2.1 INLEIDING

De openbare ruimte moet voor iedereen veilig, toegankelijk en aantrekkelijk zijn. Parkeren maakt daar een belangrijk onderdeel vanuit. De gemeente Albrandswaard dient goed bereikbaar te zijn voor haar inwoners en bezoekers. Daarnaast is het van belang dat sprake is van een goede balans tussen ruimte voor parkeren en de eisen die gesteld worden aan de inrichting van de openbare ruimte.

Goede bereikbarheid is niet alleen voor de auto van wezenlijk belang maar juist ook lopend, met de fiets, het openbaar vervoer of via een combinatie van diverse manieren van vervoer in de keten. Een goede mix van vervoersvormen kan leiden tot een reductie op de oorspronkelijke parkeervraag.

Bij de ontwikkeling van bouwplannen moet de (auto)bereikbaarheid gewaarborgd zijn. Parkeernormen bieden daarbij duidelijke kaders en uitgangspunten.
Voor de totstandkoming van de normen zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- Handboek verkeersmaatregelen uit GVVP Albrandswaard (2012)
- Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (CROW, 2024)
- Passendeparkeernormen.nl (Goudappel)
- Leidraad fietsparkeren (CROW, 2023)
- Kwaliteitsnormen fietsparkeervoorzieningen bij bus-, tram- en metrohaltes (CROW-Fietsberaad, 2013)
- ASVV 2021 (CROW)
- Omgevingsverordening provincie Zuid-Holland (https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR622914)

Auto parkeren
Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Dit is een norm per eenheid (bijvoorbeeld een woning) of per 100 m2 bruto vloeroppervlakte (BVO). Parkeernormen worden enkel gebruikt bij ontwikkelingen waar een omgevingsvergunning nodig is. Denk aan nieuwbouwprojecten, uitbreiding van bestaande bebouwing en functiewijzigingen.

Fietsparkeren
Een fietsparkeernorm zorgt ervoor dat er passende maatregelen getroffen worden voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen. De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen bij de herkomst en bestemming. De fietsparkeernorm draagt daarmee bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Daarnaast levert een fietsparkeernorm een positieve bijdrage aan het kwaliteitsbeeld van de openbare ruimte. De gemeente Albrandswaard heeft daarom, op basis van kencijfers van CROW (het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte), fietsparkeernormen bepaald.

Met het vaststellen van het mobiliteitsplan heeft de gemeente Albrandswaard ook een vastgesteld parkeerbeleid met parkeernormen. Het parkeerbeleid wordt als dynamische beleidsregel aan het omgevingsplan gekoppeld.

Deze beleidsregel/nota parkeernormen is uitsluitend van toepassing op nieuwe ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning vereist is. Dit omvat zowel nieuwbouw- als uitbreidingsprojecten, evenals functiewijzigingen waarbij een vergunning voor de activiteit bouwen of voor het afwijken van het omgevingsplan vereist is. Voor alle overige situaties kunnen de normen alleen ter indicatie van de parkeervraag worden gehanteerd.

3.2.2 STAPPENPLAN TOEPASSEN PARKEERNORMEN

We hanteren voor het toepassen van de parkeernormen een vast stappenplan. Onderstaand figuur geeft dit stappenplan schematisch weer. Daar waar wordt gesproken over parkeerbehoefte en parkeerplaatsen, betreft dit een voorziening voor de auto of fiets. Het schema kan dus worden toegepast voor zowel fiets als auto.

STAPPENPLAN	RESULTAAT PER STAP
1. Normatieve parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
2. Saldering bestaande parkeerbehoefte	- ... parkeerplaatsen
3. Mobiliteitscorrectie (n.v.t. voor fiets)	- ... parkeerplaatsen
4. Vaststelling van de parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	- ... parkeerplaatsen
6. Restcapaciteit openbare ruimte	- ... parkeerplaatsen
7. Toets dubbelgebruik bij stap 6	Resultaat = parkeereis

Het stappenplan kan worden gezien als een rekensom waarmee de parkeerbehoefte kan worden berekend. Op deze rekensom wordt de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies in mindering gebracht. Dit wordt salderen genoemd. Vervolgens heeft de initiatiefnemer de mogelijkheid om op basis van een mobiliteitsonderbouwing een mobiliteitscorrectie toe te passen. Het resultaat dat hieruit volgt is de vastgestelde parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling.

De parkeerbehoefte dient in eerste instantie op eigen terrein opgelost te worden. Wanneer de ruimte hiervoor onvoldoende is, kan de initiatiefnemer onderzoeken of het mogelijk is gebruik te maken van bestaande openbare parkeerplaatsen. Als het volledige stappenplan is doorlopen, wordt de parkeereis vastgesteld. De parkeereis bestaat hiermee uit de vastgestelde parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze behoefte wordt voorzien. De parkeereis wordt vastgelegd in de omgevingsvergunning.

De mobiliteitsnormen worden toegepast op basis van een vast stappenplan, zoals eerder schematisch weergegeven. Hieronder wordt dit stappenplan per stap nader omschreven. Er is gekozen om te beginnen met het invulschema dat doorlopen moet worden voor elke ontwikkeling in de gemeente. Dit schema vormt de leeswijzer voor het hoofdstuk mobiliteitsnormen.

Stap 1: berekenen normatieve parkeerbehoefte

Aan de hand van de parkeernormen wordt de normatieve parkeerbehoefte berekend. De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm te vermenigvuldigen met het aantal woningen, de oppervlakte van de nieuwe gebruiksfunctie of eenheid. Indien de ontwikkeling bestaat uit meerdere gebruiksfuncties wordt voor elke functie afzonderlijk de parkeerbehoefte bepaald, waarna deze bij elkaar worden opgeteld. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Indien een gebruiksfunctie niet is opgenomen in de lijst met parkeernormen wordt in overleg met de gemeente gekozen voor de norm die het meeste overeenkomt met de beoogde functie.
- Wanneer een gebruiksfunctie overeenkomsten heeft met meerdere functies, kan in overleg met de gemeente de gemiddelde norm worden toegepast van de overeenkomende functies.
- De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing voor het totale initiatief wordt cijfermatig afgerond op hele parkeerplaatsen. Hierbij geldt dat 0,4 parkeerplaats naar beneden wordt afgerond en vanaf 0,5 naar boven.

De tabellen met parkeernormen per functie zijn opgenomen in bijlage A.
De tabel met fietsparkeernormen per functie zijn opgenomen in bijlage B.

Opbouw parkeernormen

Bij het berekenen van de parkeernormen houden we rekening met verschillende gebiedstypen. De gemeente Albrandswaard bestaat uit enkele dorpskeren en een aantal landelijke gebieden. Daarom maken we binnen de bebouwde kom geen onderscheid tussen centrum(schil)gebieden. Wel hanteren we bij de gebieden in de directe nabijheid van metrostations krappere parkeernormen die overeenkomen met een centrumgebied. In deze gebieden is de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto immers een stuk sterker. Verder is bezoekersparkeren bij de hoofdgroep wonen niet bij het kengetal in begrepen. Per gebiedstype past hier namelijk een ander kengetal. De volgende opbouw van gebiedstypen is gehanteerd:

- Directe nabijheid metro <400m
- Overig binnen bebouwde kom
- Buiten bebouwde kom

Resultaat stap 1: voor alle functies die in de ruimtelijke ontwikkeling worden gerealiseerd is de normatieve parkeerbehoefte op een navolgbare manier bepaald.

REKENVOORBEELD

Een nieuwe ontwikkeling in de kern Rhoon betreft de functiewijziging van een pand naar 10 woningen groter dan 90 m2. De locatie ligt in een gebied met het profiel 'bebouwde kom'. Voor de ontwikkeling dient de normatieve parkeerbehoefte op basis van de parkeernormen in bijlage A te worden berekend.

Categorie	Aantal	Parkeernorm	Eenheid	Parkeerbehoefte
Woning (bewoners)	10	1,9	Per woning	19
Woning (bezoekers)	10	0,3	Per woning	3
TOTAAL				22

De normatieve parkeerbehoefte voor de toekomstige situatie is 22 parkeerplaatsen.

Stap 2: Saldering bestaande parkeerbehoefte
In stap 2 wordt de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies, die vanwege de ruimtelijke ontwikkeling komen te vervallen, in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functies. Dit principe wordt salderen genoemd. Het hoofdprincipe bij salderen is dat bestaande parkeerplaatsen opnieuw kunnen worden ingezet om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) op te lossen.

Uitgangspunten voor salderen
Door uitgangspunten voor salderen te hanteren, borgen we dat een bestaande parkeerbehoefte op de juiste wijze in mindering wordt gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s):

1. Salderen is mogelijk tot maximaal 5 jaar na het laatste vergunde gebruik: wanneer er sprake is van leegstand van meer dan 5 jaar is het niet meer toegestaan om een oude parkeerbehoefte te salderen. De reden hiervoor is dat na 5 jaar niet mag worden aangenomen dat parkeerplaatsen die oorspronkelijk voor een functie zijn aangelegd nog beschikbaar zijn. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt de termijn van 5 jaar niet.
2. Verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte: bij het salderen van de parkeerbehoefte van één of meerdere bestaande functies kan de situatie zich voordoen dat de maatgevende parkeerbehoefte niet gesaldeerd kan worden. Dit doet zich bijvoorbeeld voor bij een transformatie van een kantoor naar woningen. De gebruikers kennen een andere aanwezigheid gedurende dag/week. In een dergelijke situatie is de werkwijze om de parkeerbehoefte van bestaande en geplande functies voor ieder dagdeel te salderen. Dit gebeurt aan de hand van de aanwezigheidspercentages. De hoogste waarde geldt als de maatgevende parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling. De tabel met aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage C.

Resultaat stap 2: de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies is op de juiste wijze in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 1.

REKENVOORBEELD

In deze situatie is er sprake van een verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte. We berekenen allereerst de parkeerbehoefte per dagdeel van de huidige situatie. Dit doen we op basis van de aanwezigheidspercentages.

Categorie	Aantal	Parkeernorm	Eenheid	Parkeerbehoefte
Arts/maatschap/therapeut	5	3,0	Per behandelkamer	15
Totaal				15

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Sociaal-medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Sociaal-medisch	15,0	11,25	1,5	0,0	1,5	1,5	1,5	1,5

Vervolgens berekenen we ook de parkeerbehoefte van de toekomstige situatie per dagdeel. Dit doen we wederom op basis van de aanwezigheidspercentages.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Wonen (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen (bewoners)	9,0	9,0	16,2	18,0	14,4	10,8	14,4	12,6
Wonen (bezoekers)	0,3	0,6	2,4	0,0	2,1	1,8	3,0	2,1
Totaal	9,3	9,6	18,6	18,0	16,5	12,6	17,4	14,7

Vervolgens brengen we de parkeerbehoefte van de toekomstige situatie in mindering op de huidige situatie. Zo ontstaat de verandering van de parkeerbehoefte per dagdeel.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Huidige situatie	15,0	11,25	1,5	0,0	1,5	1,5	1,5	1,5
Toekomstige situatie	9,3	9,6	18,6	18,0	16,5	12,6	17,4	14,7
Toename/afname	-5,7	-1,65	+17,1	+18,0	+15,0	+11,1	+15,9	+13,2

Door de normatieve parkeerbehoefte van zowel de huidige als toekomstige situatie te vermenigvuldigen met het juiste aanwezigheidspercentage wordt bepaald hoe hoog de parkeerbehoefte per dagdeel is. Het moment waarop deze het hoogst is, is het maatgevende moment die de parkeerbehoefte voor een nieuwe ontwikkeling bepaalt. In het rekenvoorbeeld is een werkdagnacht het maatgevende dagdeel. Op dat moment ontstaat er door de functiewijziging een parkeerbehoefte van 18 parkeerplaatsen

Stap 3: mobiliteitscorrecties

Wanneer de normatieve parkeerbehoefte is berekend en een eventuele parkeerbehoefte van één of meerdere bestaande functie(s) is gesaldeerd, kan in de volgende stap een mobiliteitscorrectie worden toegepast. De mobiliteitscorrectie is een optionele stap, de initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate deze ingezet wordt op, één of meerdere, mobiliteitsconcepten om in een gedeelte van de parkeerbehoefte te voorzien.

De nabijheid van Rotterdam en het metronetwerk dat aansluit op het openbaar vervoernetwerk van deze stad maakt dat delen van Albrandswaard minder auto afhankelijk zijn. Daardoor is het mogelijk om maatregelen in te zetten die bijdragen aan een lagere parkeerbehoefte en is een mobiliteitscorrectie toepasbaar. Deze mobiliteitscorrectie wordt op de normatieve parkeerbehoefte in mindering gebracht. De parkeereis kan verlaagd worden door de parkeerbehoefte op een andere wijze in te vullen, bijvoorbeeld door de nabijheid van openbaar vervoer, de inzet van deelauto's of extra ruimte voor fietsen.

Een initiatiefnemer kan een mobiliteitscorrectie inzetten door via een mobiliteitsconcept aan te tonen hoe er gebruik gemaakt gaat worden van de mobiliteitscorrectie. In de mobiliteitsonderbouwing onderbouwt de initiatiefnemer hoe een deel van de parkeerbehoefte op een andere wijze wordt ingevuld. De mobiliteitsonderbouwing is onderdeel van de aanvraag voor de omgevingsvergunning. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de uitvoering van het mobiliteitsplan, dit wordt als voorwaarde opgenomen in de omgevingsvergunning.

Initiatiefnemers kunnen in de gemeente Albrandswaard gebruik maken van twee mobiliteitscorrecties, waarbij het is toegestaan om de correcties te stapelen. De inzet van deelfietsen- en deelscooters leiden niet tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De twee mogelijke correcties zijn:

- Correctie 1: de ruimtelijke ontwikkeling is gelegen nabij een metrostation of HOV-haltes anderszins;
- Correctie 2: in de ruimtelijke ontwikkeling wordt een autodeelconcept ingezet.

Correctie 1: Nabijheid metrostation

De omgeving van de metrostations, Poortugaal en Rhoon, in de gemeente Albrandswaard biedt mogelijkheden voor alternatieven en bijbehorend een mobiliteitscorrectie. Met de nabijheid van de metro is er voldoende alternatief voor de auto aanwezig. Over het algemeen geldt dat het autobezit lager is naarmate een woning of gebruiksfunctie in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer ligt.

Voor nieuwe bouwontwikkelingen en functiewijzigingen kan in het metrogebied onder voorwaarden een correctie worden toegepast op de parkeernorm. Ook in de overige gebieden binnen de bebouwde kom is een correctie op basis van mobiliteitsalternatieven mogelijk. Omdat deze gebieden verder van het metrostation liggen wordt de toe te passen correctie kleiner zijn.

De mobiliteitscorrectie voor de directe nabijheid van het metrostation is verwerkt in een parkeernorm voor locaties binnen 100 meter van deze voorziening.

Voor locaties die binnen 0-400 meter vallen is er sprake van een schil. Locaties die tussen 400-800 meter vallen is een correctiemogelijkheid van 10% van toepassing op de normatieve parkeernormen.

De afstand wordt bepaald op basis van de loopafstand tussen de ontwikkellocatie en het metrostation. Dit is de daadwerkelijke afstand en geen vogelvlucht afstand.

REKENVOORBEELD

In deze situatie is er sprake van een metrostation op 500 meter loopafstand van de ontwikkellocatie. Hierdoor mag er een correctie van 10% van de parkeerbehoefte gehaald worden.

Parkeerbehoefte – correctie metrostation = 18,0 – 1,8 = 16,2 parkeerplaatsen.

Bij de ontwikkeling wordt één parkeerplaats voor een deelauto gereserveerd. Per 50 woningen geldt daarom een mobiliteitscorrectie van 10%. Voor 10 woningen is dit daarom 2%.

Parkeerbehoefte – correctie deelauto = 16,2 – (16,2 * 0,02) = 15,9 parkeerplaatsen.

Correctie 2: inzet deelautoconcept
De afgelopen jaren is het delen van een auto uitgegroeid tot een serieus alternatief voor de eigen auto. Dit blijkt uit de jaarlijkse Monitor Autodelen van kennisplatform CROW-KpVV. Deelauto's zijn een manier om te voorzien in mobiliteit, waardoor het aantal te realiseren parkeerplaatsen kan afnemen. Rondom de metrostations is het mogelijk om bij een woningbouwontwikkeling, in plaats van reguliere autoparkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor (commerciële) deelauto's te realiseren. In de overige gebieden gaan we hier voorzichter mee om, waardoor de correctiefactor kleiner wordt naarmate de afstand tot de metro groter wordt.

Een mobiliteitscorrectie kan worden ingezet indien voorzien wordt in een mobiliteitsplan met voldoende onderbouwing bij de woningbouwontwikkeling. De deelauto is dan onderdeel van dit mobiliteitsconcept en geeft een onderbouwing van de mobiliteitscorrectie. Daarbij wordt aangetoond dat deelauto's structureel, gedurende een periode van minimaal 10 jaar, exclusief beschikbaar zijn voor de bewoners. Een overeenkomst met de aanbieder van de auto is hier onderdeel van.

De correctiefactor voor de inzet van een deelauto is maximaal 10%, hierbij geldt dat minimaal 1 auto per 50 woningen wordt aangeboden. Indien het aantal woningen groter is, dient het aantal deelauto's evenredig toe te nemen. Indien dit niet het geval is wordt de correctie naar rato verlaagd.

Om ervoor te zorgen dat bezoekers gebruik kunnen maken van de parkeervoorzieningen, moet een deel van gerealiseerde parkeerplaatsen openbaar toegankelijk blijven, zoals vastgesteld in de parkeernormtabellen. Een gedeelte van de parkeerplaatsen in het plangebied blijft altijd openbaar.

Resultaat stap 3: op de resterende normatieve parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling (zoals bepaald in stap 2) zijn op basis van een mobiliteitsplan een of meerdere mobiliteitscorrecties in mindering gebracht.

Stap 4: vaststelling van de parkeerbehoefte
Nadat stap 1 t/m 3 zijn doorlopen, wordt de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling vastgesteld. Dit is het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte worden aanwezigheidspercentages toegepast om de kansen van dubbelgebruik in het gebied te onderzoeken. Nadat de parkeerbehoefte is vastgesteld, worden in stap 5 en 6 de mogelijkheden onderzocht om in de parkeerbehoefte te voorzien.

Resultaat stap 4: het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen (de parkeerbehoefte) van de ruimtelijke ontwikkeling is vastgesteld

REKENVOORBEELD

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling kan op een maatgevende moment 14,1 parkeerplaatsen zijn. Zoals genoemd in stap 1 wordt deze afgerond naar beneden. We hanteren daarom een parkeerbehoefte van 14 parkeerplaatsen.

Stap 5: beschikbaar stellen parkeerplaatsen op eigen terrein
Het uitgangspunt is dat op eigen terrein in de parkeerbehoefte wordt voorzien. Dit geldt voor het aantal parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, kantoormedewerkers, et cetera) en voor het aantal bezoekersparkeerplaatsen. Het kan pragmatisch zijn om het bezoekersparkeren op maaiveld plaats te laten vinden, omdat het parkeren van bezoekers in bijvoorbeeld een parkeergarage consequenties heeft voor het ontwerp en het beheer van een garage.

Met name in gebiedsontwikkelingen worden vaak nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd die, nadat de ontwikkelingen zijn voltooid, tot de openbare parkeercapaciteit gaan behoren. Binnen dit stappenplan worden deze parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein beschouwd. Hierbij vindt geen uitsluiting van openbare parkeerrechten plaats.

Resultaat stap 5: het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling is bepaald.

REKENVOORBEELD

Op het terrein van het pand zijn, naast de parkeerplaats gereserveerd voor de deelauto, vijf reguliere parkeerplaatsen beschikbaar. Een deel van de parkeerbehoefte kan daarom op eigen terrein opgevangen worden. 15 – 5 = 10 parkeerplaatsen dienen in de openbare ruimte opgevangen te worden.*

**Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein. Er dient daarom aangetoond te worden of en hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar of te realiseren zijn op eigen terrein. Indien is aangetoond dat er geen parkeerplaatsen mogelijk zijn op eigen terrein, kan verder worden gegaan met stap 6. Als er (enkele) parkeerplaatsen beschikbaar of te realiseren zijn op eigen terrein, kan het rekenvoorbeeld gevolgd worden om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd dienen te worden.*

Stap 6: gebruik openbare parkeerplaatsen

Wanneer niet binnen het plangebied kan worden voorzien in voldoende parkeervoorzieningen moet worden bekeken of dit in de nabijheid van het plangebied wel mogelijk is. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft, wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte, niet toegestaan. Tenzij door middel van een onafhankelijk parkeeronderzoek wordt aangetoond dat nu en in de toekomst op de openbare weg in de directe omgeving van de functie (zie acceptabele loopafstanden hierna) voldoende parkeercapaciteit (tot maximaal 85% bezettingsgraad) beschikbaar is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. Dit wordt onderzocht op het maatgevende moment. In afweging speelt het effect op de kwaliteit van het openbare gebied, in relatie tot het eventueel aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte, een grote rol. Hierbij moet gerealiseerd worden dat de openbare ruimte maar 1 keer kan worden ingezet. Het is dus altijd belangrijk om hier een goede afweging in te maken.

Het parkeerbeleid is gericht op de ruimtelijke kwaliteit van het openbaar gebied en het verhogen van de leefbaarheid. Het stimuleren van meervoudig gebruik (van private parkeerplaatsen) en gebouwde parkeervoorzieningen dragen hier aan bij. Bij het zoeken van parkeergelegenheid op openbare ruimte kan dan ook gekeken worden naar mogelijk dubbelgebruik (zie stap 7).

Acceptabele loopafstanden

De locatie van de parkeerplaatsen ten opzichte van de bestemming is afhankelijk van de acceptabele loopafstanden. Hoe verder van de bestemming geparkeerd moet worden, hoe meer ongewenst parkeren optreedt. Bij de realisatie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte moet de acceptabele loopafstand in acht genomen worden.

Resultaat stap 6: de beschikbare parkeercapaciteit in de nabije openbare ruimte is op de juiste wijze in mindering gebracht op de vastgestelde parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 4.

Stap 7: dubbelgebruik

Bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. Wanneer binnen een nieuwe ontwikkeling meerdere functies worden gerealiseerd, kan het zijn dat de parkeerbehoefte van de verschillende functies gedurende de dag of week verschilt. De parkeerplaats dient dan altijd vrij toegankelijk te zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is niet samenvalt voor de verschillende functies. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen is een optimalisatie van de benutting van de parkeercapaciteit te bereiken en zijn in de praktijk minder parkeerplaatsen benodigd.
Het berekenen van de mate van dubbelgebruik vindt plaats op basis van parkeernormen en aanwezigheidspercentages op maatgevende momenten (bijlage C).

FUNCTIE	MAXIMAAL ACCEPTABELE LOOPAFSTAND
Wonen (eerste auto)	100 meter
Wonen (tweede en volgende auto)	200 meter
Wonen bezoekers	200 meter
Werknemer (detailhandel/kantoor)	300 meter
Winkelbezoeker winkelen	200 meter (tot ingang winkelgebied)
Winkelbezoeker boodschappen	100 meter
Culturele en maatschappelijke functies	300 meter
Vrijetijdsvoorziening	300 meter
Gezondheidsvoorziening	100 meter

TABEL 1 | ACCEPTABELE LOOPAFSTANDEN

REKENVOORBEELD

Om te onderzoeken of er in de openbare ruimte voldoende restcapaciteit beschikbaar is, is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Op het maatgevende dagdeel bepaald in stap 2 (werkdagnacht) is met behulp van een parkeerdrukmeting de bezettingsgraad in kaart gebracht. Hierbij wordt het totale aanbod aan parkeerplaatsen vergeleken met het aantal geparkeerde auto's op de beschikbare parkeerplaatsen.

Dagdeel	Capaciteit	Bezetting	Bezettingsgraad	Restcapaciteit
Werkdagnacht	106	66	62,3%	40

Binnen het onderzoeksgebied zijn in totaal 106 parkeerplaatsen beschikbaar. Tijdens het maatgevende moment (werkdagnacht) waren er 66 parkeerplaatsen bezet. De bezettingsgraad is daarom 62,3%. Er zijn nog 40 parkeerplaatsen beschikbaar.
Als de vastgestelde parkeerbehoefte wordt opgeteld bij de huidige bezetting ontstaat de toekomstige theoretische bezetting: 10 + 66 = 76 parkeerplaatsen.

Bij een bezetting van 76 parkeerplaatsen ontstaat een bezettingsgraad van (76 / 106) * 100 = 71,6%. De maximale acceptabele bezettingsgraad is 85%. De toekomstige parkeersituatie blijft dus acceptabel.

3.2.3 DE INRICHTING VAN DE PARKEERPLAATS

Na het berekenen van de parkeerbehoefte wordt deze getoetst aan het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter of gelijk is dan de parkeerbehoefte voldoet het plan aan de parkeernormen. Wanneer dit niet het geval is, wordt bekeken of de ontwikkeling kan worden aangepast. Uitganspunt is dat het geplande parkeeraanbod binnen het plangebied te realiseren is. Parkeerplaatsen voor bezoekers zijn daarbij openbaar toegankelijk.

Parkeerplaatsen horen bij de ontwikkellocatie

Om aan een parkeernorm te voldoen, realiseert de ontwikkelaar parkeerplekken. Dit kan bijvoorbeeld in een parkeergarage onder het nieuwe gebouw of op maaiveld op eigen terrein. Deze plekken zijn bedoeld voor de gebruikers van de nieuwe functies, zoals de bewoners of de werknemers. Deze plekken horen dus bij de nieuwbouw. Indien nodig wordt bij de vergunningverlening vastgelegd dat deze parkeerplekken niet doorverkocht of verhuurd mogen worden aan derden. De parkeerplekken zijn namelijk nodig om een parkeertekort in de directe omgeving te voorkomen.

Maatvoering parkeervakken

Naast het minimale aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Voor de toetsing van bouwplannen op maatvoering van parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt de maatvoering gehanteerd die altijd gebaseerd is op de meest actuele richtlijnen van het CROW. Voor parkeren op eigen terrein bij bedrijven wordt ook gekeken naar de NEN 2443 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages'. Daarbij gaat het enkel om het parkeren van mogelijke gebruikers en bezoekers, niet om bedrijfsvoertuigen zoals vrachtwagens.

Daarnaast dient een parkeergelegenheid op een verantwoorde manier te bereiken zijn, waarbij de toerit voldoende breed is, de toegang niet te steil is en er voldoende ruimte is om de auto in te parkeren zonder risico op beschadiging, door bijvoorbeeld voldoende manoeuvreerruimte te realiseren.

Parkeren op eigen terrein

Het aanwezige parkeeraanbod op eigen terrein wordt niet altijd op de beoogde wijze gebruikt, bijvoorbeeld als een garage wordt omgevormd naar woon- of bergruimte. Dit betreft doorgaans aanpassingen waarvoor geen omgevingsvergunning vereist is. Daardoor is er ook geen (handhavend) toezicht mogelijk op het verdwijnen van parkeergelegenheid. Het berekenen van het juiste parkeeraanbod op eigen terrein is daarom belangrijk en hiervoor zijn rekenfactoren opgenomen. In onderstaande tabel is een overzicht van parkeervoorzieningen opgenomen met een indicatieve factor voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (bijlage A). Deze rekenfactoren moeten worden toegepast bij de beoordeling van de vraag of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. De toepassing van de rekenfactoren kan betekenen dat de parkeereis groter is dan de berekende parkeerbehoefte. In bijlage D zijn deze rekenfactoren opgenomen.

Afwijkingsmogelijkheden

Het college van burgemeester en wethouders kan in de te verlenen omgevingsvergunning besluiten dat niet hoeft te worden voorzien in de parkeerbehoefte of een deel van de parkeerbehoefte als wordt voldaan aan één van de volgende afwijkingsmogelijkheden:

- Maatwerk: de afwijking moet onderbouwd worden aan de hand van specifieke kenmerken van de locatie, functie of doelgroep van het project.
- Locatie: er moet sprake zijn van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de parkeerbehoefte of waar het in redelijkheid onmogelijk is of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de parkeerbehoefte.

Het afkopen van parkeerplaatsen behoort op dit moment nog niet tot de mogelijkheden. De gemeente onderzoekt in een later stadium welke mogelijkheden zij hiervoor wil creëren.

WONEN

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M		OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM		BUITEN BEBOUWDE KOM		
	BEWONERS	BEZOEKERS (EXCLUSIEF)	BEWONERS	BEZOEKERS (EXCLUSIEF)	BEWONERS	BEZOEKERS (EXCLUSIEF)	EENHEID
Koophuis, vrijstaand	1,5	0,1	1,9	0,15	2,1	0,2	Woning
Koophuis, twee-onder-een-kap	1,4	0,1	1,8	0,15	1,9	0,2	Woning
Koophuis, tussen/hoek	1,2	0,1	1,7	0,15	1,8	0,2	Woning
Koopappartement, >100 m2	1,3	0,1	1,7	0,15	1,8	0,2	Woning
Koopappartement, 75-100 m2	1,1	0,1	1,3	0,15	1,4	0,2	Woning
Koopappartement, <75 m2	1,0	0,1	1,3	0,15	1,3	0,2	Woning
Huurhuis, vrije sector	1,0	0,1	1,3	0,15	1,4	0,2	Woning
Huurhuis, sociale huur	0,8	0,1	1,1	0,15	1,1	0,2	Woning
Huurappartement, vrije sector, >100 m2	1,0	0,1	1,3	0,15	1,3	0,2	Woning
Huurappartement, vrije sector, 75-100 m2	0,7	0,1	1,0	0,15	1,0	0,2	Woning
Huurappartement, vrije sector, <75 m2	0,6	0,1	0,9	0,15	0,9	0,2	Woning
Huurappartement, sociale huur, >100 m2	0,7	0,1	1,0	0,15	1,0	0,2	Woning
Huurappartement, sociale huur, 75-100 m2	0,6	0,1	0,9	0,15	0,9	0,2	Woning
Huurappartement, sociale huur, <75 m2	0,5	0,1	0,8	0,15	0,8	0,2	Woning
Huurappartement sociale huur of vrije sector, <30 m2	0,3	0,1	0,5	0,15	0,5	0,2	Woning
Kamerverhuur, studenten en niet-zelfstandig	0,1	0,1	0,2	0,15	0,3	0,2	Kamer
Aanleunwoning, serviceflat	0,8	0,1	0,8	0,15	0,9	0,2	Woning
Kleine eenpersoonswoning (tiny house)	0,3	0,1	0,4	0,15	0,4	0,2	Woning

WERKEN

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,1	2,6	5%	100 m2 bvo
Commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,1	2,9	3,6	20%	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,4	2,4	5%	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	1,1	1,1	5%	100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,9	2,0	10%	100 m2 bvo
Opslagruimte (particulier)	10,0	10,0	10,0	N.v.t.	Per vestiging

WINKELEN EN BOODSCHAPPEN

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Buurtsupermarkt	1,9	3,5	3,5	89%	100 m2 bvo
Full-service supermarkt	3,4	5,2	5,2	93%	100 m2 bvo
Groothandel specialist	5,2	5,9	5,9	80%	100 m2 bvo
Groothandel algemeen	6,4	6,4	6,4	80%	
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	3,1	3,7	3,7	72%	100 m2 bvo
(Week)markt	0,2	0,2	0,2	85%	100 m2 bvo
Kringloopwinkel	1,3	1,9	2,3	89%	100 m2 bvo
Bruin- en witgoedzaken	4.0	7,9	9,3	92%	100 m2 bvo
Meubel- en woonboulevard	2,1	2,4	2,4	93%	100 m2 bvo
Bouwmarkt	1,9	2,4	2,5	87%	100 m2 bvo
Tuincentrum	2,3	2,6	2,9	89%	100 m2 bvo
Groencentrum	2,3	2,6	2,9	89%	100 m2 bvo

SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Bibliotheek	0,5	1,2	1,4	97%	100 m2 bvo
Museum	0,6	1,1	1,1	95%	100 m2 bvo
Bioscoop	3,2	11,2	13.7	94%	100 m2 bvo
Theater/schouwburg	7,4	9,8	12,0	87%	100 m2 bvo
Casino	5,7	6,5	8,0	86%	100 m2 bvo
Bowlingcentrum	1,6	2,8	2,8	89%	Per bowling-baan
Biljart- en snookercentrum	0,9	1,4	1,8	87%	Per tafel
Dansstudio	1,6	5,5	7,4	93%	100 m2 bvo
Fitnesscentrum/sportschool	1,7	6,3	7,4	90%	100 m2 bvo
Wellnesscentrum/sauna	9,3	9,3	10,3	99%	100 m2 bvo
Sporthal (binnen)	1,6	2,9	3,5	96%	100 m2 bvo
Tenniscentrum	0,3	0,5	0,5	87%	100 m2 bvo
Padelcentrum	0,6	1,0	1,0	87%	100 m2 bvo
Squashhal	1,6	2,7	3,2	84%	100 m2 bvo
Zwembad	10,7	11,5	13,3	97%	100 m2 bassin
Sportveld (buiten)	20,0	20,0	20,0	95%	Ha netto terrein
Jachthaven	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	Ligplaats
Golfbaan	n.v.t.	96,0	118,3	98%	Per 18 holes, 60ha)
Golf oefencentrum (pitch en putt)	51,1	51,1	56,2	93%	Per centrum
Kinderboerderij	3,1	4,7	5,1	97%	Per gemid-delde boerderij
Manege	n.v.t.	0,4	0,4	90%	Per box
Volkstuin	n.v.t.	1,4	1,5	n.v.t.	Per 10 tuinen

HORECA EN RECREATIE

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Camping	n.v.t.	1,2	1,2	90%	Standplaats
Hotel (1, 2 en 3 sterren)	2,1	5,0	6,8	77%	Per 10 kamers
Hotel (4 en 5 sterren)	5,3	10,6	12,6	65%	Per 10 kamers
Café/bar/cafetaria	5,0	6,0	6,0	90%	100 m2 bvo
Restaurant	9,0	13,0	13,0	80%	100 m2 bvo
Discotheek	6,9	20,8	20,8	99%	100 m2 bvo

GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE)VOORZIENINGEN

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
(Huisartsen)praktijk/therapeut	2,1	3,0	3,3	57%	Behandelkamer
Apotheek	2,3	3,2	3,2	45%	Per apotheek
Gezondheidscentrum	1,6	2,2	2,5	55%	Per behandelkamer
Penitentiaire inrichting	1,7	3,3	3,7	37%	Per 10 cellen
Begraafplaats/Crematorium	31,6	31,6	31,6	97%	Gelijktijdige plechtigheid
Religiegebouw	0,2	0,2	0,2	99%	Zitplaats
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	60%	Wooneenheid

ONDERWIJS

FUNCTIE	DIRECTE NABIJHEID METRO <400M	OVERIG BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	AANDEEL BEZOEKERS (INCLUSIEF)	EENHEID
Kinderdagverblijf	1,0	1,4	1,5	0%	100 m2 bvo
Basisonderwijs (exclusief kiss & ride)	0,8	0,8	0,8	48%	Per leslokaal
Middelbare school	3,7	4,9	4,9	11%	Per 100 leerlingen
ROC	4,7	5,8	5,9	46%	Per 100 leerlingen

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	EENHEID
Woningen en kantoren			
Huis	5,5	5,5	Woning
Appartement (met fietsenberging)	2,5	2,5	Woning
Appartement (zonder fietsenberging)	0,8	0,8	Woning
Bezoekers wonen	0,8	0,8	Woning
Kantoren (personeel)	1,0	1,3	100 m2 bvo
Kantoren (bezoekers)	5,5	5,5	Per balie
Detailhandel			
Winkelcentrum	2,8	2,8	100 m2 bvo
Supermarkt	3,0	3,0	100 m2 bvo
Bouwmarkt/tuincentrum	0,3	0,3	100 m2 bvo
Onderwijs			
Basisschool (leerlingen)	10,0	10,0	Leslokaal
Basisschool (medewerkers)	0,5	0,5	Per 10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)	11,0	11,0	100 m2 bvo
Middelbare school (medewerkers)	0,5	0,5	100 m2 bvo
ROC (leerlingen)	11,0	11,0	100 m2 bvo
ROC (medewerkers)	0,8	0,8	100 m2 bvo
Horeca			
Fastfood restaurant	6,5	3,5	100 m2 bvo
Restaurant	11,5	11,5	100 m2 bvo
Café	6,5	6,5	100 m2 bvo

	BINNEN BEBOUWDE KOM	BUITEN BEBOUWDE KOM	EENHEID
Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen			
Apotheek (bezoekers)	7,0	7,0	Per locatie
Apotheek (medewerkers)	4.5	4.5	Per locatie
Gezondheidscentrum (bezoekers)	2,0	2,0	100 m2
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,5	0,5	100 m2
Begraafplaats/crematorium	5,5	5,5	Per 100 zitplaatsen
Religiegebouw	41,0	41,0	Per 100 zitplaatsen
Vervoer			
Bushalte	6,0	6,0	Per halte
Metrohalte	63,0	63,0	Per halte
Carpoolplaats	0,9	0,9	Autoparkeerplaats
Sport, cultuur en ontspanning			
Bibliotheek	3,5	3,5	100 m2 bvo
Bioscoop	1,5	1,5	100 m2 bvo
Theater	19,0	19,0	Per 100 zitplaatsen
Museum	1,0	1,0	100 m2 bvo
Sportfuncties (binnen)	4,0	4,0	100 m2 bvo
Sportfuncties (buiten)	57,5	57,5	Ha netto terrein
Zwembad	29,0	29,0	100 m2 bvo

FUNCTIE	WERKDAG OCHTEND	WERKDAG MIDDAG	WERKDAG AVOND	WERKDAG NACHT	KOOP-AVOND	VRIJDAG MIDDAG	VRIJDAG AVOND	ZATERDAG MIDDAG	ZATERDAG AVOND	ZONDAG MIDDAG
Wonen (bewoners)	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Wonen (bezoekers)	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor, bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfunctie (binnen)	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfunctie (buiten)	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop, theater, podium	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal-medisch	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeg/ verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis (patiënten incl. bezoek)	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis (medewerkers)	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

REKENFACTOREN PARKEREN OP EIGEN TERREIN

PARKEERVOORZIENING	THEORETISCH AANTAL	BEREKENINGS-AANTAL	OPMERKING
Enkele oprit zonder garage	1	0.8	Oprit min. 5.0 m. diep en 2.5 m. breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1.0	Oprit min. 10.0 m. diep en 2.5 m. breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1.7	Oprit min. 5.0 m. diep en 4.5 m. breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0.4	Garage min. 5.0 m. diep en 2.8 m. breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0.5	Garage min. 5.0 m. diep en 2.8 m. breed
Garage met enkele oprit	2	1.0	Oprit min. 5.0 m. diep en 2.5 m. breed
Garage met lange oprit	3	1.3	Oprit min. 10.0 m. diep en 2.5 m. breed
Garage met dubbele oprit	3	1.8	Oprit min. 5.0 m. diep en 4.5 m. breed
Parkeervak/parkeerplaats	1	1,0	
Parkeren op de rijbaan	1	1.0	Per 6 m. aaneengesloten trottoirband zonder inritten = 1 parkeerplaats