NOTA PARKEERNORMEN RHEDEN 2015

Parkeernormen

Vastgesteld: 28 mei 2015

gemeente Rheden

Inhoudsopgave

1 Inleiding 1
1.1 Wijziging Bro leidt tot Nota Parkeernormen Rheden 2015 1
1.2 Verankering parkeernormen in bestemmingsplan 1
1.3 Leeswijzer 2

2 Parkeernormen voor auto's 3
2.1 Parkeerbehoefte 3
2.2 Parkeerplaatsverplichting 5
2.3 Aanvullende eisen 7

3 Parkeernormen voor fietsen 10
3.1 Parkeernormen 10
3.2 Aanvullend eisen 11

4 Uitvoering parkeerverplichting voor auto's 12
4.1 Voldoen aan parkeernormen 12
4.2 Stappenplan bepalen parkeerplaatsverplichting 13

5 Slot 16

Bijlage Gebruiksregel Parkeren

1 Inleiding

Parkeernormen bepalen de parkeerverplichting bij ruimtelijke ontwikkelingen. De toepassing van parkeernormen heeft als doel om een positieve invloed te hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid en een duurzame economische ontwikkeling van de kernen. Daarnaast mogen de belangen van derden bij ontwikkelingen niet onevenredig worden geschaad.

1.1 Wijziging Bro leidt tot Nota Parkeernormen Rheden 2015

De voorliggende Nota Parkeernormen Rheden 2015 beschrijft hoe in de gemeente zal worden omgegaan met het parkeren. Dit werd altijd geregeld in de bouwverordening. In een bijlage bij de bouwverordening staan de parkeernormen. Door een wijziging in het Besluit ruimtelijke ordening komen de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening te vervallen per 1 juli 2018. Sinds 29 november 2015 geldt al dat bij de vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen geen gebruik meer mag worden gemaakt van de bouwverordening.
Om die reden zijn de parkeernormen uit de bouwverordening bezien en is voorts in deze nota vastgelegd hoe wordt gewerkt met de parkeernormen.

In de praktijk zijn wij content met de huidige parkeernormen. Zij zijn goed toepasbaar. Er bestaat een goede balans tussen het mogelijk maken van ontwikkelingen en het voorkomen van overlast voor de omgeving. Deze nota bevat daarom beperkte wijzigingen ten opzichte van de bestaande parkeernormen. Aan onze normen voor wonen is de norm voor vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen toegevoegd. Er is voorts ook een aparte norm opgenomen voor discountsupermarkten. Onze normen zijn veelal lager dan in andere gemeenten wordt gehanteerd.

De nota beschrijft voor de meest komende functies de parkeernormen. De wijze waarop hieraan uitvoering werd en wordt gegeven, is thans uitgeschreven.
Daarnaast is van belang dat de parkeernormen en de wijze waarop hieraan uitvoering wordt gegeven, juridisch zal worden verankerd in de vast te stellen bestemmingsplannen. Daarvoor is de Nota Parkeernormen Rheden 2015 het allesomvattende document.

1.2 Verankering parkeernormen in bestemmingsplan

Bij het opstellen van bestemmingsplannen wordt in de regels (juridisch bindend) verankerd dat voldaan moet worden aan de parkeernormen van de gemeente.
In een bijlage bij de regels van het bestemmingsplan worden vervolgens de specifieke parkeernormen en de toepassingsmethodiek opgenomen.
De parkeereis die verbonden wordt aan een ruimtelijke ontwikkeling wordt in dat plangebied dus aan het bestemmingsplan ontleend.
Dit betekent dat voor de gebieden waarvoor nog een bestemmingsplan moet worden vastgesteld, de bouwverordening van toepassing blijft. Vanzelfsprekend zal bij de toets aan de bouwverordening de in deze nota uitgeschreven uitvoeringswijze worden gevolgd.

Voor 1 juli 2018 moeten alle bestemmingsplannen voorzien zijn van een parkeerregeling. Hieraan kan voldaan worden door zo nodig een 'paraplubestemmingsplan' vast te stellen met daarin een parkeerregeling voor die gebieden waarvoor nog geen bestemmingsplan is vastgesteld.

Daartoe zal in de bestemmingsplannen een gebruiksregel worden opgenomen die is afgeleid van de huidige artikelen in de bouwverordening. In de bijlage bij deze nota is een voorbeeld regeling opgenomen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 en 3 worden de parkeernormen voor auto's respectievelijk fietsen beschreven.
De toepassingsmethodiek om te komen tot de parkeereis voor auto's bij ruimtelijke ontwikkelingen komt aan de orde in hoofdstuk 4.
De nota wordt afgesloten met te beschrijven hoe wordt gehandeld in die gevallen waarin de nota niet voorziet en dat in een bestemmingsplan een andere parkeerverplichting kan worden opgenomen.

2 Parkeernormen voor auto's

2.1 Parkeerbehoefte

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte dient rekening te worden gehouden met de volgende aspecten.

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

De gemeente Rheden valt qua stedelijkheidsgraad -in zijn geheel- in de categorie matig stedelijk met 1.262 adressen per vierkante kilometer. Voor de duidelijkheid binnen de gehele gemeente hanteert de gemeente één parkeernorm per functie voor het totale grondgebied binnen de gemeente. Dit is gebaseerd op de stedelijke zone 'Rest bebouwde kom' uit ASVV2012 van het CROW.

b. Toepassing parkeernormen
Op basis van de ASVV2012, is een lijst met parkeernormen voor de gemeente opgesteld. De gemeente werkt binnen de kaders van het verkeer en vervoerbeleid met 'vaste parkeernormen' (zonder bandbreedte). Dit biedt duidelijkheid voor alle belanghebbenden die met parkeernormen de betreffende parkeerbehoefte moeten berekenen. Bij de realisatie van nieuwe functies is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen (vraagvolgend). In deze nota parkeernormen wordt daarom uitgegaan van parkeernormen die gebaseerd zijn op de huidige situatie (zie de tabellen in paragraaf 2.1.1). Komt een functie niet voor in die tabellen dan zal gebruik gemaakt worden van de kencijfers zoals beschreven in ASVV2012, of een latere editie, van het CROW.

c. Afronding naar volledige parkeerplaatsen
Bij de berekening van de parkeerbehoefte wordt gebruikt gemaakt van de in paragraaf 2.2.1 opgenomen tabellen. Het volgens deze parkeernormen voor auto's benodigde aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond op een hele parkeerplaats.

2.1.1 Parkeernormen per functie
In onderstaande tabellen zijn de parkeernormen per hoofdfunctie weergegeven. Per functie wordt per eenheid, vaak per vierkante meter bruto vloeroppervlak, de norm aangegeven op basis waarvan de parkeerbehoefte kan worden vastgesteld.
Het bezoekersaandeel is onderdeel van de parkeernorm; het geeft aan welk deel van de parkeernorm of berekende parkeerbehoefte voor bezoekers van de betreffende functie is meegenomen. Het bezoekergedeelte dat onderdeel uitmaakt van de parkeernorm dient daarom openbaar toegankelijk te zijn.

Hoofdfunctie Wonen	Eenheid	Norm	Aandeel bezoekers
Vrijstaande woning, 2 onder 1 kapwoning	woning	1,60	0,40
Eengezinswoning, rijwoning, appartement	woning	1,40	0,40
Studio (max. 1 slaapkamer), woning voor alleenstaande	woning	0,90	
Service appartement voor zorgbehoevende	woning	0,80	
Studentenwoning	woning	0,25	
Verzorgingshuis	woning	0,50	
Verpleeginrichting	100 m² bvo	0,33	
Gezinsvervangend tehuis	100 m² bvo	0,33	

Hoofdfunctie Winkel	Eenheid	Norm	Aandeel bezoekers
Streekverzorgende winkel(centra)	100 m² bvo	3,50	
Dorp-, wijk-, buurtverzorgende winkel(centra)	100 m² bvo	2,50	
Fullservice supermarkt	100 m² bvo	3,00	
Discountsupermarkt	100 m² bvo	4,00	

Hoofdfunctie Bedrijven	Eenheid	Norm	Aandeel bezoekers
Arbeidsintensief / bezoekers extensief (industrie, werkplaats etc.)	100 m² bvo	1,70	
Arbeidsextensief / bezoekers intensief (loods, opslagruimte etc.)	100 m² bvo	0,70	
Garage servicestation	100 m² bvo	2,50	
Showroom	100 m² bvo	1,20	
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100 m² bvo	2,80	
Kantoor zonder baliefunctie	100 m² bvo	1,90	

Hoofdfunctie Horeca en (verblijfs)recreatie	Eenheid	Norm	Aandeel bezoekers
Restaurant	100 m² bvo	10,00	
Cafe, cafetaria	100 m² bvo	5,00	
Hotel, motel	kamer	1,10	
Discotheek	100 m² bvo	1,90	

Hoofdfunctie Maatschappelijke instellingen	Eenheid	Norm	Aandeel bezoekers
Medische en maatschappelijke diensten (arts, groene kruis, apotheek, fysiotherapie, schoon-heidssalon, tandarts etc.)	100 m² bvo	2,70	
Ziekenhuis	bed	1,50	
Religiegebouw	zitplaats	0,20	
Religiegebouw (alternatieve berekeningswijze)	100 m² bvo	10,00	
Vereniging, clubgebouw	100 m² bvo	2,00	
Bioscoop, schouwburg, concertzaal, theater	zitplaats	0,30	

Museum, bibliotheek	100 m² bvo	0,70	
Begraafplaats, crematorium	begrafenis, crematie	30,00	

Hoofdfunctie Onderwijs	**Eenheid**	**Norm**	**Aandeel bezoekers**
Dagverblijf, creche, sociale werkplaats	Maximaal gelijktijdig aanwezig personeel (excl. kiss and ride)	0,70	
basisonderwijs	leslokaal	0,80	
Voortgezet onderwijs	leslokaal	0,80	
MBO, hoger onderwijs	leslokaal	6,00 + 20 per collegezaal	
Avondonderwijs	student	0,80	

Hoofdfunctie Recreatie	**Eenheid**	**Norm**	**Aandeel bezoekers**
Sporthal	100 m² bvo	2,50	
Sportveld, exclusief kantine en kleedruimtes	hectare netto terrein	20,00 +0,2 per zitplaats bij wedstrijd-functie	
Zwembad	100 m² bassin	10,00	
Sportschool, -studio, dansstudio	100 m² bvo	3,00	
Squashbaan	baan	1,50	
Tennisbaan	baan	3,00	
Manege	box	0,50	
Volkstuin	perceel	0,30	
Jachthaven	ligplaats	0,50	

Tabellen 2.1.1: autoparkeernormen

2.2 Parkeerplaatsverplichting

Nadat het benodigde aantal parkeerplaatsen volgens de norm is bepaald, kan worden beoordeeld of aanleiding bestaat om de aanleg van een ander aantal parkeerplaatsen te verplichten. Daarbij wordt gelet op de mogelijkheid om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken en de wijze waarop bij woningen het gebruik van de parkeerplaatsen op het bijbehorende terrein in de praktijk zal plaatsvinden.

2.2.1 Aanwezigheidspercentages

Bij de berekening van de parkeerplaatsverplichting wordt bij het realiseren van meerdere (verschillende) functies gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers (bewoners, bezoekers, werknemers) aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een groot deel van de bewoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Hierdoor kan bij functiemenging beoordeeld worden of rekening kan worden gehouden met het dubbelgebruik van parkeervoorzieningen.
De aanwezigheidspercentages zijn ontleend aan ASVV2012. Als de volledige parkeer-behoefte van een functie gedurende een periode volledig aanwezig is geldt een aanwezigheidspercentage van 100%.
De tabel met aanwezigheidspercentages is hieronder opgenomen.

Functies	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woonruimte	50%	60%	100%	90%	100%	60%	70%	70%
Seniorenwoning	80%	80%	100%	90%	100%	80%	80%	90%
Kantoor, bedrijven	100%	100%	5%	10%	0%	5%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	5%	0%	0%
Detailhandel	30%	70%	20%	100%	0%	100%	0%	0%
Sociaal-culturele voorzieningen	10%	40%	100%	100%	5%	60%	90%	25%
Sportfuncties	30%	50%	100%	90%	0%	100%	90%	85%
Bioscoop, theater, podium	5%	25%	90%	90%	0%	50%	100%	50%
Sociaal-medische voorzieningen	100%	100%	30%	15%	0%	15%	5%	5%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
Horeca, vermaak	30%	40%	90%	95%	5%	75%	100%	45

Tabel 2.2.1: aanwezigheidspercentages

2.2.2 Reductiefactor parkeerplaatsen op bijbehorend terrein

De mate waarop het aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie 'wonen' wordt bepaald is afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of gedeeltelijke parkeerplaats meetelt. De praktijkervaring is dat privé parkeer-voorzieningen niet altijd als zodanig worden gebruikt.

De hieronder opgenomen tabel uit de ASVV 2012, geeft aan met welk getal gerekend wordt bij diverse typen privé-parkeervoorzieningen, het zogenaamde berekeningsaantal.

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

Tabel 2.2.2: berekeningswijze 'reductiefactor parkeren op bijbehorend terrein'

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

- een enkele oprit is minimaal 5m lang en 3,5m breed;
- een lange oprit is minimaal 10m lang en 3,5m breed;
- een dubbele oprit is minimaal 5,5 meter breed;
- een garage is minimaal 5m lang en 2,5m breed (binnenwerks);
- een dubbele garage is minimaal 5m lang en 4,5m breed (binnenwerks);
- een zodanige situering dat het veilig in- en uitrijden is gewaarborgd;
- voor maatvoeringen van parkeergarages en parkeerterreinen op het bijbehorende terrein toetst de gemeente aan de publicatie ontwerpwijzer gebouwde parkeervoorzieningen (CROW publicatie 293 ontwerpwijzer parkeergarages en ASVV2012);
- bij haaks parkeren: een verhard vak van ten minste 5,00 m bij 2,50 m;
- bij langs parkeren: een verhard vak van ten minste 5,50 m bij 2,00 m.

2.2.3 Afronding naar volledige parkeerplaatsen

Bij de berekening van de parkeerverplichting wordt gebruikt gemaakt van de in paragraaf 2.2.1 tot en met 2.2.2 opgenomen tabellen. Het volgens deze parkeernormen voor auto's benodigde aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond op een hele parkeerplaats.

2.3 Aanvullende eisen

Indien de functie van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten aanvullende behoefte anders dan in de parkeernormen beschreven, worden de onderstaande bruikbaarheidvereisten beoordeeld.

2.3.1 Aanvullende eis voor laden en lossen

Indien de functie van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden en lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde gedeelte dat bij dat gebouw behoort.
Op basis van rijcurves wordt de bruikbaarheid van de laad en los mogelijkheid getoetst. Voor maatvoeringen wordt getoetst aan het gestelde in de ASVV2012.

2.3.2 Aanvullende eis voor scholen, kinderdagverblijven en BSO locaties

Naast de eis dat in de parkeerruimte voor het personeel op het bijbehorende terrein wordt voorzien, wordt ook bekeken in hoeverre het nodig is voorzieningen op te nemen voor het met de auto halen en brengen van kinderen. De hiervoor te gebruiken kiss and ride stroken zijn bedoeld voor het onmiddellijk in en uit laten stappen van passagiers. Het is niet toegestaan daarop te parkeren.

Het aantal kiss and ride plaatsen wordt volgens de berekeningen in onderstaande tabellen bepaald.

Benodigde aantal kiss and ride plaatsen	**Formule**
Basischool	
- onderbouw (groep 1 tot met 3)	aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen
- bovenbouw (groep 4 tot en met 8)	aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen
Kinderdagverblijf en Buitenschoolse Opvang	aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen

Tabel 2.3.2: berekeningswijze 'benodigde aantal kiss and ride'

Voor de input van de formule wordt gebruik gemaakt van de volgende tabel.

Doelgroep	**% halen en brengen met de auto**	**Reductiefactor parkeerduur**	**Reductiefactor aantal kinderen per auto**
Groep 1 t/m 3	30 – 60 %	0,50	0,75
Groep 4 t/m 8	5 – 40 %	0, 25	0,85
Kinderdagverblijf en BSO	50 – 80 %	0,25	0,75

Tabel 2.3.2: input gegevens t.b.v. berekening halen en brengen

2.3.3 Aanvullende eis gehandicapten parkeerplaatsen

De gehandicaptenparkeerplaatsen maken onderdeel uit van het aantal parkeerplaatsen behorend bij de parkeerplaatsverplichting en komen dus niet boven op de berekende verplichting.
Bij de realisatie van de gehandicaptenparkeerplaats dient deze parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw te liggen. De afstand bedraagt waar mogelijk minder dan 25 meter.
De voor gehandicapten gereserveerde plaats bij haaks parkeren heeft een verhard oppervlak van ten minste 3,50 bij 5,00 meter.

Bij openbare voorzieningen wordt er naar gestreefd om 2% van de openbare parkeerplaatsen in te richten als gehandicaptenparkeerplaats.

2.3.4 Aanvullende eis voor kleinschalig beroep/bedrijf aan huis

In de bestemmingsplannen wordt het uitoefenen door de bewoner van een bedrijf of beroep aan huis onder voorwaarden toegelaten. Zo mag onder andere de oppervlakte van die ruimte(n) niet groter zijn dan 50 m² en mag naast de bewoner tegelijkertijd niet meer dan 1 persoon werkzaam zijn. Zodat sprake is van kleinschalige activiteiten.
Het betreft hier in de regel een activiteit die zonder personeel wordt uitgeoefend. De verwachte parkeerdruk is dan laag. Deze woningen zullen voorts nagenoeg altijd in een woonwijk liggen en hun parkeerdruk overdag hebben. In woonwijken is op werkdagen overdag over het algemeen voldoende ruimte voor het parkeren aanwezig.
Voor deze beroeps- of bedrijfsactiviteit aan huis wordt derhalve geen parkeereis gesteld.

Betreft het kleinschalige activiteiten waarbij een personeelslid aanwezig is, dan dient het op het bijbehorende terrein 1 parkeerplaats gerealiseerd te worden.
Wanneer op het bijbehorende terrein niet voorzien kan worden in de benodigde parkeervoorziening, kan ontheffing worden verleend voor het parkeren in het openbare gebied indien aangetoond wordt dat geen sprake is van een onevenredige toename van de parkeerdruk op de omgeving.

3 Parkeernormen voor fietsen

Naast het parkeren van auto's zijn bij diverse functies normen te stellen ten aanzien van de beschikbaarheid van fietsparkeerplaatsen.

3.1 Parkeernormen

De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de kencijfers fietsparkeervoorzieningen uit publicatie 317 'Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie' van het CROW (2012).
Het volgens deze fietsparkeernormen berekende benodigde aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond tot een hele parkeerplaats.

Functie	**Eenheid**	**Norm**
Winkels en dienstverlenende bedrijven		
- streekverzorgende winkel (centra)	100 m² bvo	2,7
- dorp-, wijk-, buurtverzorgende winkel(centra)	100 m² bvo	2,9
Kantoren		
- zonder baliefunctie	100 m² bvo	1,2
- met baliefunctie	100 m² bvo	5,0
Onderwijsinstellingen		
- basisschool	10 leerlingen	5,4
- voortgezet onderwijs	100 m² bvo	14,4
- hoger onderwijs	100 m² bvo	12,9
Sportcomplexen		
- sporthal	100 m² bvo	2,5
- sportveld met tribune	100 bezoekerscapaciteit	30
- sportveld	wedstrijdveld	30
- zwembad	100 m² bassin	20
Uitgaansgelegenheden		
- theater	100 zitplaatsen	18
- concertzaal	100 zitplaatsen	18
- bioscoop	100 m² bvo	1,4
- discotheek	100 (zit)plaatsen	18
Zorginstelling		
- ziekenhuis	100 m² bvo	0,7
- verpleeg-, verzorgingshuis	100 m² bvo	0,7

Tabel 3.1: fietsparkeernormen

3.2 Aanvullende eisen

Naast het aantal fietsparkeerplaatsen is ook de bruikbaarheid en het gebruik van die parkeervoorzieningen van belang.

3.2.1 Maatvoering

De maatvoering van een fietsparkeerplaats moet voldoende zijn om een fiets te parkeren/stallen. Ook voor het plaatsen van de fiets is voldoende (manoeuvreer)ruimte nodig. Omtrent voorzieningen voor het parkeren en stallen van fietsen is de publicatie 230 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' van het CROW (2006) van toepassing.

3.2.1 Ligging fietsparkeervoorzieningen

De fietsparkeervoorzieningen moeten aantrekkelijk zijn gelegen. Bij solitaire bestemmingen waar men kort hoeft te zijn zoals bijvoorbeeld een supermarkt of een bank moet de afstand tussen parkeerplaats en bestemming een beperkt aantal meters zijn. Als de verblijftijd langer is (bijvoorbeeld voor centrumbezoek – meerdere voorzieningen) dan worden langere loopafstanden eerder geaccepteerd. De fietsparkeervoorzieningen dienen in dat geval geconcentreerd op de (drukst bereden) aanrijroutes te worden gerealiseerd.

4 Uitvoering parkeerplaatsverplichting voor auto’s

Voor de verkeersaspecten bij ruimtelijke ontwikkelingen is het berekenen van de parkeerplaatsverplichting essentieel. De parkeerplaatsverplichting is het aantal parkeerplaatsen dat een initiatiefnemer moet aanleggen bij een voorgenomen functie. Dit wordt berekend aan de hand van vastgestelde parkeernormen. De parkeernormen die gelden binnen de gemeente zijn in hoofdstuk 2 ‘Parkeernormen voor auto’s’ opgenomen. Aan het invullen van de parkeerplaatsverplichting worden in hoofdstuk 2 een aantal eisen gesteld, die komen voort uit de Bouwverordening. Zo zijn regels opgesteld over hoe parkeren op bijbehorende terrein wordt meegeteld, ook is de minimale fysieke maat-voering van parkeren op bijbehorende terrein geformuleerd.

4.1 Voldoen aan parkeernormen

In, op of onder een bouwwerk dan wel op of onder het bijbehorende terrein dient blijvend voorzien te zijn in voldoende parkeergelegenheid volgens de parkeernormen.
Doordat de parkeernormen onderdeel uitmaken van de gebruiksregels van het bestemmingsplan is het voorzien in voldoende parkeergelegenheid ook verplicht indien de activiteit op het terrein zonder omgevingsvergunning mogelijk is.
Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt tussen nieuwbouwplannen, verbouwplannen en/of functiewijzigingen.

De aanvrager dient ten behoeve van de berekening aan te leveren uit welke functies en bijbehorende oppervlakten zijn plan is opgebouwd.

Nieuwbouw en/of volledige functiewijziging
Bij nieuwbouwplannen en bij algehele functiewijziging wordt de parkeerplaatsverplichting berekend aan de hand van de parkeernormentabel van hoofdstuk 2.

Verbouw en/of gedeeltelijke functiewijziging
Bij verbouwplannen, waaronder ook uitbreidingsplannen worden begrepen, en bij gedeeltelijke functiewijzigingen wordt bij de berekening van de parkeereis ervan uitgegaan dat de huidige parkeersituatie een feit is. Een reeds aanwezig tekort komt niet voor rekening van de initiatiefnemer. Indien op een locatie een uitbreiding plaatsvindt of een functie wordt toegevoegd, zal slechts voor die extra oppervlakte of die toegevoegde functie voorzien moeten worden in de parkeernorm. Uiteraard moeten opgeheven parkeerplaatsen wel gecompenseerd worden.

Wanneer het totale gebouw, inclusief de uitbreiding, als geheel voldoende parkeer-plaatsen heeft, voldoet het bouwplan eveneens aan de parkeerplaatsverplichting conform de Nota Parkeernormen Rheden 2015.

4.2 Stappenplan bepalen parkeerplaatsverplichting

Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van onderstaande vier stappen.

Stap 1: bepalen parkeerbehoefte
De parkeerbehoefte wordt bepaald volgens de tabellen in hoofdstuk 2.

Stap 2: aantonen parkeren op bijbehorend terrein
Een aanvraag omgevingsvergunning dient in beginsel op het bijbehorend terrein aan de parkeerplaatsverplichting te voldoen. Met het begrip "bijbehorend terrein" in deze nota wordt bedoeld: de ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan en de vigerende bestemming.

Stap 3: controle parkeren op bijbehorend terrein door gemeente
De ingediende parkeerbehoefteberekening bij de aanvraag wordt door de gemeente gecontroleerd, zowel op de juiste toepasbaarheid van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages als op de afwijkingsgronden van parkeren op eigen terrein. De aanvraag is door de gemeente zelf beoordeeld als zijnde niet zodanig aanpasbaar dat de parkeereis in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort, kan worden gerealiseerd zonder dat dit het functioneren buitensporig wordt belemmerd.

Luidt de conclusie dat voldaan kan worden aan de parkeerplaatsverplichting, dan vormt het aspect parkeren geen belemmering voor de ontwikkeling.

Zoals ook thans is geregeld in de bouwverordening kunnen burgemeester en wethouder toch meewerken aan de ontwikkeling. Dat kan door gebruik te maken van hun afwijkingsbevoegdheid of door gebruik te maken van de hardheidsclausule.

4.2.1 Afwijkingsbevoegdheid

Indien de parkeerplaatsverplichting niet op het bijbehorende terrein kan worden gerealiseerd, dan hebben burgemeester en wethouders de bevoegdheid om af te wijken van dit beginsel. Dit betekent dat (een deel) van het parkeren in de openbare ruimte zal plaatsvinden.
Van deze bevoegdheid wordt slechts gebruik gemaakt indien de aanvrager bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aantoont dat het aanleggen van parkeerplaatsen op bijbehorend terrein fysiek in geen enkele vorm mogelijk is zonder dat dit het functioneren belemmert.

Stap 4: onderzoek realiseren parkeerbehoefte in de openbare ruimte
Indien het realiseren van parkeren op eigen terrein (deels) onmogelijk is, wordt al dan niet op verzoek van de aanvrager door de gemeente onderzocht of het mogelijk is om in de openbare ruimte te zoeken naar een oplossing. Hierbij worden drie manieren onderzocht.

a. Parkeermogelijkheden in de directe omgeving
Wanneer is aangetoond dat er geen parkeermogelijkheden zijn op bijbehorend terrein, is parkeren op bestaande plaatsen (in de openbare ruimte) mogelijk een optie. Indien parkeercapaciteit in de openbare ruimte beschikbaar is, heeft dit gevolgen voor de inspanningsverplichting om alternatieven te zoeken. Wanneer op een andere wijze in de parkeerbehoefte wordt voorzien, door het toewijzen van parkeerplaatsen uit de openbare ruimte, dient onderzocht te worden in hoeverre er restcapaciteit van parkeergelegenheid in de openbare ruimte aanwezig is. Dit kan op twee manieren:
1. door middel van tellingen, of
2. door middel van een berekening van de theoretische parkeerbehoefte van andere functies in de directe omgeving.

Tellingen worden op verschillende tijdstippen en verschillende dagen verricht, zodat onderscheid gemaakt kan worden in het parkeren door verschillende groepen. Het doel is de maximale bezettingsgraad te bepalen. Als indicatie van de grens van de beschikbare parkeercapaciteit wordt in de verkeerskunde een bezettingspercentage van 85% gehanteerd. Ofwel: 85% van de beschikbare parkeercapaciteit mag bezet zijn. De overige 15% is nodig voor het opvangen van "zoekverkeer" en groei van het autobezit. De maximale parkeerbezetting is richtinggevend voor de maximaal aanwezige beschikbare parkeerplaatsen voor het kunnen toewijzen als afwijking van de parkeerplaatsverplichting op bijbehorend terrein. Ook hierbij spelen loopafstanden een rol (tabel 4.2.1).
Wanneer een ingrijpende maatregel (bijvoorbeeld grootschalige nieuwbouw) plaatsvindt, kan niet altijd worden volstaan met tellingen. Dit omdat in de huidige situatie geparkeerd wordt door bewoners of gebruikers van de sloopbouw. Daarbij zijn (recente) tellingen niet altijd voorhanden. Voor nieuwbouwplannen worden in principe vanuit de gemeente geen tellingen verricht in verband met de bijkomende kosten. Voor de bestaande situatie bij deze grootschalige nieuwbouw worden daarom tellingen uitgevoerd en voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt de parkeervraag bepaald door middel van de normen in deze nota.

b. Centrale parkeervoorziening
De gemeente onderzoekt de mogelijkheden van het toerekenen van de parkeerplaats-verplichting van de nieuwe functie(s) aan een toekomstige openbare parkeergarage of parkeerterrein, die in de nabije omgeving wordt gerealiseerd.

c. Aanleg nieuwe parkeerplaatsen
De gemeente onderzoekt de mogelijkheden van het aanleggen van nieuwe parkeer-plaatsen op loopafstand van de ontwikkellocatie op kosten van de aanvrager. Wat een acceptabele loopafstand is, wordt beoordeeld bij de aanvraag omgevingsvergunning en is afhankelijk van de functie, het specifieke gebied waar het bouwplan gerealiseerd wordt en een aantal ruimtelijke aspecten aan een looproute zoals sociale veiligheid en aantrekkelijkheid.
De richtlijnen van het CROW voor acceptabele loopafstanden worden hierbij als uitgangspunt gebruikt. Daarbij wordt uitgegaan van een gemiddelde loopsnelheid van 5 kilometer per uur. Deze zijn weergegeven de volgende tabel.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden	
Wonen	100 meter	(1,0 tot 1,5 minuten)
Winkelen supermarkt	100 meter	(1,0 tot 1,5 minuten)
Winkelen funshoppen	200 – 600 meter	(2,5 tot 7,5 minuten)
Werken	200 – 800 meter	(2,5 tot 9,5 minuten)
Ontspanning	100 meter	(1,0 tot 1,5 minuten)
Gezondheidszorg	100 meter	(1,0 tot 1,5 minuten)
Onderwijs	100 meter	(1,0 tot 1,5 minuten)

Tabel 4.2.1:Richtlijn acceptabele loopafstanden

Wanneer de gemeente de mogelijkheid ziet om parkeerplaatsen in de openbare ruimte op acceptabele loopafstand te realiseren gelden voor de aanleg van deze nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte de volgende ontwerpeisen:

- bij haaks parkeren: een verhard vak van ten minste 5,00 m bij 2,50 m;
- bij langs parkeren: een verhard vak van ten minste 5,50 m bij 2,00 m;
- bij een voor gehandicapte gereserveerde plaats bij haaks parkeren: een verhard vak van ten minst 5,00 m bij 3,50 m;
- voor maatvoeringen van grootschalige parkeergarages en parkeerterreinen toetst de gemeente aan de publicatie ontwerpwijzer gebouwde parkeervoorzieningen (CROW publicatie 293 ontwerpwijzer parkeergarages, ASVV2012).

Luidt de conclusie dat op deze wijze de benodigde parkeerplaatsen in het openbare gebied kunnen worden aangelegd, dan maken burgemeester en wethouders gebruik van hun afwijkingsbevoegdheid.
Indien hieraan niet kan worden voldaan, bestaat de mogelijkheid om in bijzondere gevallen gebruik te maken van de hardheidsclausule.

4.2.2 Hardheidsclausule

Wanneer geen fysieke mogelijkheden aanwezig zijn om de parkeereis op bijbehorend terrein te realiseren of op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte op te vangen of te realiseren conform de gestelde ontwerpeisen kan het college van burgemeester en wethouders indien gewenst de ontwikkeling toetsen aan de hardheidsclausule om mee te kunnen werken aan de voorgenomen ontwikkeling.

Stap 5: eindafweging
Het verlenen van medewerking zonder dat aan de parkeerbehoefte wordt voldaan en zonder vervangende parkeerruimte, is voorbehouden voor zeer bijzondere omstandigheden.
Van deze bevoegdheid wordt slechts gebruik gemaakt indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

5 Slot

Daar waar de Nota Parkeernormen Rheden 2015 niet in voorziet, is de ASVV 2012 of publicatie 317 van het CROW (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) van toepassing, dan wel een latere uitgave.
Hierbij dient als basis de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk' te worden aangehouden en dient uitgegaan te worden van de 'gemiddelde parkeerkencijfers' voor de stedelijke zone 'rest bebouwde kom' voor het totale grondgebied van de gemeente Rheden.

In afwijking van deze Nota Parkeernormen Rheden 2015 kan bij bestemmingsplan in specifieke gevallen een op die locatie toegesneden parkeerverplichting worden opgenomen. Dit wordt dan als zodanig in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen en in de regels vertaald. In die gevallen gaat het gestelde in het bestemmingsplan voor op hetgeen in deze nota is gesteld.

Bijlage Gebruiksregel Parkeren

Gebruiksregel parkeren

Lid 1 Terreininrichting
Onverminderd het bepaalde in de overige artikelen in deze regels mogen de gronden uitsluitend worden gebruikt overeenkomstig de bestemming indien de betreffende bouwpercelen zodanig worden ingericht dat voldoende ruimte aanwezig is om zowel het parkeren of stallen van auto's, vrachtauto's en fietsen als ook het eventuele laden en lossen van goederen op het bijbehorende terrein te kunnen afwikkelen. Indien ten behoeve van het stallen of parkeren van auto's in, op of onder een gebouw ruimte wordt aangebracht zoals hierboven is beschreven, moet worden voldaan aan het gestelde in de Bijlage Parkeernormen.

Lid 2 Parkeergelegenheid
Onverminderd het bepaalde in de overige artikelen in deze regels, geldt dat in, op of onder een bouwwerk dan wel op of onder het bijbehorende terrein voorzien dient te zijn in voldoende parkeergelegenheid volgens de normen zoals opgenomen in de Bijlage Parkeernormen.

Lid 3 Afwijkingen van de gebruiksregels
Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van:
a. het bepaalde in lid 1 en lid 2 voor zover op andere wijze in de nodige parkeergelegenheid wordt voorzien;
b. het bepaalde in lid 1 en lid 2 voor zover het niet voldoen aan gemeentelijke normen door bijzonder omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

Velp | Rheden | De Steeg | Ellecom
Dieren | Spankeren | Laag-Soeren

Gemeentehuis Hoofdstraat 3 | 6994 AB De Steeg | postbus 9110 | 6994 ZJ De Steeg
T (026) 49 76 911 | **F** (026) 49 76 518 | **E** gemeente@rheden.nl | www.rheden.nl