



Nota parkeernormen 2016

Samenvatting en rekenvoorbeelden voor ontwikkelaars in Asten

Inleiding

De gemeente Asten heeft in 2016 een nieuwe Nota Parkeernormen vastgesteld. Daarin zijn parkeernormen opgenomen voor ruimtelijke ontwikkelingen, met ruimte voor de nodige flexibiliteit en maatwerk.

In de Nota Parkeernormen staat precies aangegeven welke uitgangspunten gehanteerd zijn en waar rekening mee gehouden moet worden bij het bepalen van de parkeereis voor een ontwikkeling in de gemeente Asten. Ook wordt uitgelegd onder welke voorwaarden van de parkeereis mag worden afgeweken, dus wanneer maatwerk mogelijk is. Daarin is onderscheid gemaakt tussen maatwerk voor de te hanteren norm en maatwerk voor de eis van parkeren op eigen terrein.

Samenvatting Nota Parkeernormen

In deze samenvatting worden voor u, als ontwikkelaar of initiatiefnemer, de spelregels van de Nota Parkeernormen toegelicht met rekenvoorbeelden voor het bepalen van de parkeereis. Dit document is een aanvulling op de Nota Parkeernormen van de gemeente Asten en verwijst regelmatig naar de inhoud van de nota. Het is daarom verstandig dat u, bij het lezen van deze samenvatting, ook de Nota Parkeernormen tot uw beschikking hebt.

Uw parkeereis bepalen

Met behulp van parkeernormen wordt de parkeereis bepaald voor ruimtelijke ontwikkelingen. Parkeernormen worden niet gebruikt om bestaande parkeerdruk in beeld te brengen of te corrigeren. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen waar u als ontwikkelaar in moet voorzien. De Nota Parkeernormen beschrijft in hoofdstuk 2 de uitgangspunten voor de parkeernormen van de gemeente Asten en de regels voor het gebruik.

Waar moet ik rekening mee houden?

Parkeernormen

Bijlage 1 van de Nota Parkeernormen bevat de parkeernormen per gebiedsprofiel. De belangrijkste en meest voorkomende functies zijn opgenomen. Wanneer bepaalde functies niet in de lijst voorkomen, wordt in dat geval door de gemeente een onderbouwde afweging gemaakt welke norm of combinatie van normen moet worden toegepast. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de CROW parkeerkencijfers.

Gebiedsprofielen

De parkeernormen maken onderscheid in drie gebiedsprofielen: centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Paragraaf 2.3 geeft een kaartbeelden met de aanduiding van de gebieden.

Parkeereis

Met de parkeernormen in bijlage 1 van de Nota Parkeernormen kunt u de parkeereis berekenen. Daarbij moet u rekening houden met de omrekenwaardes voor parkeervoorzieningen bij woningen (paragraaf 2.5), dubbelgebruik (paragraaf 2.6) en enkele uitvoeringsregels (paragraaf 2.7).

In de uitvoeringsregels wordt uitgelegd hoe u om moet gaan met bezoekersparkeren, afronding, maatvoering parkeerplaatsen, salderen, functie onbekend, inzet parkeercapaciteit en schoolomgevingen.

Rekenvoorbeelden ruimtelijke ontwikkeling

Voorbeeld 1

Een projectontwikkelaar wil 10 twee-onder-één-kap woningen en een woonwinkel van 800 m² bouwen in het centrum in Asten, net buiten de blauwe zone. Om de parkeervraag op te vangen realiseert de ontwikkelaar een parkeerterrein op eigen terrein. De woningen krijgen een enkele oprit zonder garage.

Voor twee-onder-één-kap woningen geldt een parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per woning, daarmee wordt de parkeereis 17 parkeerplaatsen. Daarvan moeten minimaal 14 parkeerplaatsen worden aangelegd voor de bewoners ($1,4 \cdot 10 = 14$ pp) en 3 parkeerplaatsen voor het bezoek van de woningen ($0,3 \cdot 10 = 3$ pp). Daarvan worden door de aanleg van de opritten acht parkeerplaatsen opgevangen (10 enkele opritten zonder garage zijn in de praktijk 8 parkeerplaatsen). De overige 9 parkeerplaatsen dienen apart nog te worden gerealiseerd.

Voor de woonwinkel moeten minimaal 11 parkeerplaatsen worden aangelegd ($1,3 \cdot (800/100) = 10,4 = 11$ pp).

In het totale plan moeten buiten de al geplande opritten minimaal 9 (woningen) + 11 (winkel) = 20 openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Wanneer het parkeerterrein toegankelijk is voor zowel de werknemers en bezoekers van de winkel, als voor bewoners en bezoekers van de woningen, wordt dubbelgebruik van de parkeerplaatsen toegepast. Dit betekent dat een parkeerplaats 's avonds gebruikt wordt door bewoners en overdag door bezoekers en werknemers van de winkel. Hiervoor moet eerst een maatgevende periode bepaald worden. Dit is in dit geval zaterdagmiddag, waarbij 60% van de bewoners, 60% van het bezoek van de woningen en 100% van het personeel en bezoek van de winkels aanwezig zijn. Dit betekent dat er minimaal 23 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd ($((6 \cdot 0,6) + (3 \cdot 0,6) + 11) = 16,4 = 17$ pp).

Voorbeeld 2

Een bestaand kantoor in het centrum van Asten breidt uit met 600 m² bvo en bouwt tien dure etagewoningen boven het kantoor erbij voor de verkoop. De woningen krijgen één gereserveerde parkeerplaats per woning. Het kantoor heeft een baliefunctie en bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein. Een berekening van de parkeereis is alleen van toepassing op de uitbreiding en de extra parkeerbehoefte die deze genereert.

Voor de uitbreiding van 600 m² bvo moeten minimaal 15 parkeerplaatsen worden gerealiseerd ($2,5 \cdot 600/100 = 15,0 = 15$ pp).

Voor een dure etage in het centrum geldt een parkeernorm van 1,6 parkeerplaats per woning, daarmee wordt de parkeereis 16 parkeerplaatsen. Voor tien etagewoningen moeten minimaal 13 parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor de bewoners ($1,3 \cdot 10 = 13$ pp) en 3 parkeerplaatsen voor bezoek van de woningen ($0,3 \cdot 10 = 3$ pp).

In het totale plan moeten dus minimaal 15 (kantoor) + 16 (etage woningen) = 31 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Hiervan zijn 10 parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners.

Wanneer de parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor zowel de werknemers en bezoekers van de kantoren, als voor de bewoners en bezoekers van de woningen, kan dubbelgebruik van de parkeerplaatsen worden toegepast. De gereserveerde parkeerplaatsen voor bewoners worden niet meegenomen in de berekening voor dubbelgebruik. Voor dubbelgebruik wordt daarom gerekend met 21 parkeerplaatsen. Dit zijn 15 parkeerplaatsen voor het kantoor en 6 parkeerplaatsen voor de woningen ($16 - 10 = 6$).

De parkeerplaatsen worden 's avonds vooral gebruikt door bewoners en overdag door bezoekers en werknemers van het kantoor. Hiervoor moet eerst een maatgevende periode bepaald worden. In dit geval is dat een werkdagmiddag. Dit is de periode dat het kantoor geopend is (100%) en 50% van de bewoners thuis is en 20% van de bezoekersplaatsen bij de woningen gebruikt worden. Dit betekent dat er minimaal 16 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd ($15 + (3 \cdot 0,5) + (3 \cdot 0,2) = 17,1 = 18$ pp). Daarnaast moeten de 10 gereserveerde parkeerplaatsen voor de bewoners worden gerealiseerd. De totale parkeereis is $18 + 10 = 28$ parkeerplaatsen.

Voorbeeld 3

Een vrijstaande woning in de rest bebouwde kom van Heusden wordt omgebouwd tot een kleinschalige sportschool met een bruto vloeroppervlak van 180 m². Op dit moment is er geen parkeervoorziening op eigen terrein aanwezig.

De parkeernorm voor een sportschool in de rest bebouwde kom is 4,8 parkeerplaats per 100 m² bvo. De sportschool vraagt om minimaal 9 parkeerplaatsen ($4,8 \cdot 180 / 100 = 8,6$ pp). Echter, de vraag van de grote woning vervalt, ondanks dat er in de huidige situatie geen feitelijke parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig waren. Dit zijn 2,3 parkeerplaatsen. Er moeten dus minimaal 7 parkeerplaatsen worden gerealiseerd ($8,6 - 2,3 = 6,3 = 7$ pp).

Rekenvoorbeeld schoolomgeving

In een woonwijk in Asten wordt een nieuwe basisschool gebouwd. De school gaat 250 kinderen huisvesten in 8 lokalen. 100 leerlingen in de onderbouw en 150 leerlingen in de bovenbouw.

De parkeervraag van een school bestaat uit twee onderdelen:

- 1 parkeervraag personeel
- 2 parkeervraag brengen en halen kinderen

De parkeernorm voor een basisschool is 0,8 parkeerplaats per klaslokaal. Voor het personeel moeten minimaal 7 parkeerplaatsen worden gerealiseerd ($0,8 \cdot 8 = 6,4 = 7$ pp)

Voor het brengen en halen van kinderen wordt gebruik gemaakt van de rekenmethodiek in bijlage 3 van de Nota Parkeernormen. Deze maakt onderscheid tussen de onderbouw (groep 1 tot en met 3) en bovenbouw (4 tot en met 8). Het autogebruik moet door onderzoek worden bepaald. Dit rekenvoorbeeld gaat uit van gemiddeld gebruik. Dat is voor de onderbouw 45% en de bovenbouw 22,5%.

Voor halen en brengen van kinderen uit de onderbouw moeten minimaal 34 parkeerplaatsen worden gerealiseerd:

$$(100 \cdot 45\% \cdot 0,5 \cdot 0,75 = 16,9 = 17 \text{ pp})$$

Voor de bovenbouw moeten minimaal 15 parkeerplaatsen worden gerealiseerd:

$$(150 \cdot 22,5\% \cdot 0,25 \cdot 0,85 = 7,2 = 8 \text{ pp}).$$

In totaal moeten minimaal 31 parkeerplaatsen worden gerealiseerd:

$$(6,4 + 16,9 + 7,2 = 30,5 = 31 \text{ pp}).$$

Eventueel kan een gedeelte van de vraag worden opgevangen door een Kiss & Ride strook, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn. Deze wordt voornamelijk gebruikt door ouders van leerlingen van de bovenbouw. Ouders van leerlingen in de onderbouw lopen namelijk vaker mee naar binnen, waardoor de Kiss & Ride strook niet efficiënt gebruikt wordt. Uitgangspunt daarbij is dat de Kiss & Ride strook vrij gehouden wordt van parkeerders.

Mogelijkheden voor maatwerk

In de gemeente Asten gelden de parkeernormen en uitgangspunten van de Nota Parkeernormen. Echter, om maatwerk mogelijk te maken kan het college ruimte geven voor de parkeereis. Onder bepaalde omstandigheden is een aangepaste parkeereis passend of kan worden afgeweken van de eis voor parkeren op eigen terrein. Hiervoor zijn regels voor maatwerk opgesteld. Deze regels geven aan in welke gevallen medewerking aan maatwerk kan worden verleend.

Daarnaast kent de Nota Parkeernormen een afwijkingsbepaling. Dat geeft het College van Burgemeester en Wethouders de mogelijkheid af te wijken van de nota voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Asten en die niet passen binnen de parkeernormen en/of maatwerk.

Maatwerk voor de norm

Het is mogelijk om af te wijken van de parkeereis in de volgende gevallen:

1. Bij ontwikkelingen met een geringe toename van de parkeerdruk (<1,5 parkeerplaatsen), met uitzondering van ontwikkelingen met de functie 'wonen'.
2. Bij ontwikkelingen die een oplossing bieden voor de leegstand in het centrum van Asten (korting van maximaal 5 parkeerplaatsen). Deze korting geldt voor alle soorten ontwikkelingen.

3. Bij het actief stimuleren van fietsgebruik, bijvoorbeeld in uw bedrijfsplan en/of arbeidsvoorwaarden en bij de ontwikkeling rekening houdt met de fietsnormen in bijlage 4 (korting van 10%). Deze korting geldt niet voor de functie 'wonen'.
4. Wanneer u voldoet aan een combinatie van 1 tot en met 3 is het stapelen van korting toegestaan. In het meest gunstige geval leidt dit tot een korting van 10% op de parkeereis en een korting van 5 parkeerplaatsen.

De voorwaarden voor maatwerk voor de norm beschrijft paragraaf 3.1 van de Nota Parkeernormen.

Rekenvoorbeelden maatwerk voor de norm

Voorbeeld 1 Ontwikkeling met geringe parkeerdruk (<1,5 parkeerplaats)

Een fysiotherapiepraktijk in Ommel wil uitbreiden. Het betreft een kleinschalige verbouwing, in totaal wordt één behandelkamer toegevoegd. De parkeernorm voor de uitbreiding is 1,4 parkeerplaats per behandelkamer, de parkeereis voor deze ontwikkeling is daarmee 1,4 parkeerplaats. Omdat de parkeereis kleiner is dan 1,5 parkeerplaats, wordt vrijstelling verleend van de parkeereis.

Voorbeeld 2 Oplossen leegstand in centrum van Asten

Een leegstaand kantoor met baliefunctie van 500 m² in het centrum van Asten wordt omgebouwd naar een witgoedzaak. In de huidige situatie zijn 3 parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar.

De parkeernorm voor een kantoor met baliefunctie op deze locatie is 2,5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Het kantoor vraagt minimaal om 13 parkeerplaatsen ($2,5 \cdot 500 / 100 = 12,5 = 13$ pp). De parkeernorm voor witgoedzaak is 4,1 parkeerplaats per 100 m² bvo. Volgens de geldende parkeernorm zou de parkeereis in de huidige situatie 21 parkeerplaatsen zijn ($4,1 \cdot 500 / 100 = 20,5 = 21$ pp).

De functieverandering leidt ertoe dat er $20,5 - 12,5 = 8,0 = 8$ parkeerplaatsen extra moeten worden gerealiseerd. Rekening houdend met de 3 bestaande parkeerplaatsen wordt de parkeereis voor het café na het salderen 11 parkeerplaatsen ($8,0 + 3 = 11,0 = 11$ pp).

Het is toegestaan om 5 van de vereiste 11 parkeerplaatsen van de witgoedzaak af te wentelen op het openbaar gebied, onder de voorwaarde dat de parkeerdruk in de directe omgeving op relevante momenten niet hoger wordt dan 85%. De maatgevende momenten voor witgoedzaak zijn de koopavond en de zaterdagmiddag.

Er zijn in directe omgeving 50 parkeerplaatsen beschikbaar, de gemiddelde parkeerdruk in de directe omgeving is op de relevante momenten 70%. Gemiddeld zijn er 35 parkeerplaatsen bezet. Wanneer 5 parkeerplaatsen extra bezet zijn wordt de parkeerdruk $40 / 50 \cdot 100 = 80\%$.

In dit geval is het toegestaan om een korting op de parkeereis door te voeren van 5 parkeerplaatsen. De parkeereis wordt daarmee $13 - 5 = 8$ parkeerplaatsen op eigen terrein. Aangezien er 3 bestaande parkeerplaatsen aanwezig zijn, moeten voor deze ontwikkeling 5 extra parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden. Vanwege de grootte van het perceel is dat geen probleem.

Voorbeeld 3 Oplossen leegstand in centrum van Asten

De bibliotheek in het centrum van Asten is verhuisd naar een andere locatie. Het oude pand met een oppervlakte van 1.000 m² staat al even leeg. Er zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. Een ontwikkelaar wil het pand ombouwen naar een appartementencomplex met 15 koopappartementen. Het gaat daarbij om 10 middeldure en 5 dure appartementen.

De parkeernorm voor de bibliotheek is 0,5 parkeerplaats per 100 m² bvo. Volgens de geldende parkeernorm zou de parkeereis in de huidige situatie 5 parkeerplaatsen zijn ($0,5 \cdot 1000 / 100 = 5,0 = 5$ pp). De parkeernorm voor een middelduur koopappartement op deze locatie is 1,4 parkeerplaatsen per woning. De parkeernorm voor een duur koopappartement op deze locatie is 1,6 parkeerplaatsen per woning. Het appartementencomplex vraagt minimaal om 16 parkeerplaatsen ($((1,4 \cdot 5) + (1,6 \cdot 5)) = 15,5 = 16$ pp).

De functieverandering leidt ertoe dat er $15,5 - 5,0 = 10,5 = 11$ parkeerplaatsen extra moeten worden gerealiseerd. Er zijn geen bestaande parkeerplaatsen om rekening mee te houden. De parkeereis is 11 parkeerplaatsen.

Het is toegestaan om 5 van de vereiste 11 parkeerplaatsen van het restaurant af te wentelen op het openbaar gebied, onder de voorwaarde dat de parkeerdruk in de directe omgeving op relevante momenten niet hoger wordt dan 85%. Het maatgevende moment voor wonen is een avond.

Er zijn in directe omgeving 30 parkeerplaatsen beschikbaar, de parkeerdruk in de directe omgeving in de avonden is 40%. Gemiddeld zijn er 12 parkeerplaatsen bezet. Wanneer 5 parkeerplaatsen extra bezet zijn wordt de parkeerdruk $17/30 \cdot 100 = 56\%$.

In dit geval is het toegestaan om een korting op de parkeereis door te voeren van 5 parkeerplaatsen. De parkeereis wordt daarmee $11 - 5 = 6$ parkeerplaatsen op eigen terrein. Aangezien er op eigen terrein en in de directe omgeving geen ruimte beschikbaar is voor het realiseren van parkeerplaatsen, kan de ontwikkelaar een beroep doen op het mobiliteitsfonds om de parkeereis af te kopen. Zie paragraaf 3.2 van de Nota Parkeernormen 'Maatwerk voor verplichting eigen terrein'.

Voorbeeld 4 Stimulering fietsnormen

Een bestaand kantoor zonder baliefunctie in Heusden wordt uitgebreid met 250 m². Hierdoor ontstaat een extra parkeereis van 7 parkeerplaatsen ($2,6 \times 250 / 100 = 6,5 = 7$ pp). De ontwikkelaar stimuleert fietsgebruik door een voor het personeel aantrekkelijke fietsregeling op te nemen in de arbeidsvoorwaarden. Bovendien voorziet het bouwplan in een oplaadpunt voor elektrische fietsen.

Rekening houdend met de normen voor fietsparkeerplaatsen in bijlage 4 geldt voor een kantoor een fietsparkeernorm van 1,2 per 100 m² bvo. De fietsparkeereis voor dit kantoor is 3 fietsparkeerplaatsen ($1,2 \times 250 / 100 = 3,0 = 3$ fpp). De ruimte voor deze fietsparkeerplaatsen neemt de ontwikkelaar zichtbaar mee in het bouwplan.

Als gevolg van het stimuleren van fietsgebruik en het rekening houden met de fietsparkeernormen mag een korting op de parkeereis worden doorgevoerd van 10%. De parkeereis wordt na aftrek van de korting 6 parkeerplaatsen ($6,5 - (6,5 \times 0,10) = 5,9 = 6$ pp).

Maatwerk voor verplichting parkeren op eigen terrein

Wanneer u de berekende parkeereis niet of niet volledig op eigen terrein kunt realiseren is in sommige gevallen maatwerk mogelijk. Zie ook voorbeeld 3 van Rekenvoorbeelden maatwerk voor de norm.

Hierbij worden de volgende situaties onderscheiden:

- 1 U geeft een vervangende private parkeerruimte op.
- 2 U realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte.
- 3 U koopt de parkeereis af.

Nadere uitleg over de voorwaarden beschrijft paragraaf 3.2 van de Nota Parkeernormen. Wanneer u, na goedkeuring van de gemeente, in aanmerking komt voor afkoop van de parkeereis, dan maakt u gebruik van het mobiliteitsfonds, zoals beschreven in hoofdstuk 4 van de nota.

Afwijkingsbepaling en overgangsregeling

Nadere informatie over de afwijkingsbepaling en overgangsregeling is te vinden in de paragrafen 3.3 en 3.4 van de Nota Parkeernormen.