



# Nota parkeernormen 2016

## Samenvatting en rekenvoorbeelden voor ontwikkelaars in Bergeijk

### Inleiding

De gemeente Bergeijk heeft in 2017 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 Bergeijk. 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 Bergeijk 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 Bergeijk 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 twee gebiedsprofielen: het kernwinkelgebied en de rest. Paragraaf 2.2 geeft een kaartbeeld met de aanduiding van de gebiedsindeling.

#### *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 2.4), dubbelgebruik (paragraaf 2.5) en enkele uitvoeringsregels (paragraaf 2.6).

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

### *Fietsparkeernormen*

Hoofdstuk 3 van de Nota Parkeernormen beschrijft de toepassing van fietsparkeernormen. Deze zijn van toepassing op geselecteerde voorzieningen waarvan het aannemelijk is dat relatief veel bezoekers met de fiets komen. Bij deze functies is er de mogelijkheid om te kiezen voor een betere fietsbereikbaarheid door de fietsparkeernorm toe te passen. Bij het gebruik van de fietsparkeernorm is een lagere parkeernorm (minimale grens parkeerkcijfer) voor de auto van toepassing. In bijlage 1 van de Nota Parkeernormen is per functie aangegeven wat de lagere parkeernorm is bij het toepassen van de fietsparkeernorm. Voor de functies waar de fietsparkeernorm van toepassing is, zijn fietsparkeernormen opgenomen in bijlage 4 van de Nota Parkeernormen.

### Rekenvoorbeelden ruimtelijke ontwikkeling

#### *Voorbeeld 1*

Een projectontwikkelaar wil tien twee-onder-een-kap woningen en een woonwinkel van 800 m<sup>2</sup> bouwen in het centrum in Bergeijk. Om de parkeervraag op te vangen realiseert de ontwikkelaar een parkeerterrein op eigen terrein. Deze ontwikkelaar kiest ervoor om geen fietsvoorzieningen te realiseren. De woningen krijgen een enkele oprit met garage.

Voor woningen geldt een parkeernorm van 2,0 parkeerplaats per woning, daarmee wordt de parkeereis 20,0 parkeerplaatsen. Daarvan moeten minimaal 3 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor het bezoek van de woningen ( $0,3 \cdot 10 = 3,0$  pp). Door de aanleg van de opritten met garage worden theoretisch 12,0 parkeerplaatsen ( $1,2 \cdot 10$  enkele inritten met garage) opgevangen, zie paragraaf 2.4 tabel 2: omrekenwaardes voorzieningen woningen. De overige 8,0 parkeerplaatsen dienen apart nog te worden gerealiseerd.

Voor de woonwinkel moeten minimaal 13,6 parkeerplaatsen worden aangelegd ( $1,7 \cdot (800/100) = 13,6$  pp).

In het totale plan moeten op basis van de parkeernormen, buiten de geplande opritten, minimaal 8,0 (woningen) + 13,6 (winkel) = 21,6 openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Echter, als het parkeerterrein toegankelijk is voor zowel de werknemers en bezoekers van de winkel, als voor bewoners en bezoekers van de woningen, mag dubbelgebruik van de parkeerplaatsen worden toegepast. Zie paragraaf 2.6, tabel 2 van de Nota Parkeernormen. Voor dubbelgebruik moet eerst de 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 18,4 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd ( $5 \text{ pp bewoners} \times 0,6 + 3 \text{ pp bezoekers} \times 0,6 + 13,6 \text{ pp woonwinkel} \times 1,0 = 18,4 \text{ pp}$ ). Daarnaast moeten bij de woningen 10 inritten met garage worden gerealiseerd. De totale parkeervraag van deze ontwikkeling komt daarmee op  $26,4 = 27$  parkeerplaatsen. Zie tabel 1 voor een schematische uitwerking van dit voorbeeld.

Uitgangspunten	Aantal	parkeernorm	
Twee-onder-een-kap-woning	10 woningen	2,0 pp/woning	Waarvan 0,3 pp/woning voor bezoeker
Winkel	800 m <sup>2</sup> bvo	1,7 pp/ 100m <sup>2</sup> bvo	91% bezoekers
<b>Parkeervraag bepalen</b>			
Bewoners woningen	10 woningen	1,7 pp/woning	17,0 parkeerplaatsen
Bezoekers woningen	10 woningen	0,3 pp/woning	3,0 parkeerplaatsen
Winkel	800 m <sup>2</sup> bvo	1,7 pp/ 100m <sup>2</sup> bvo	13,6 parkeerplaatsen
			<b>33,6 parkeerplaatsen totaal</b>
<b>Verrekenen parkeren eigen terrein</b>			
Inritten met garage	10 opritten	1,2pp/inrit met garage	-12,0 parkeerplaatsen
			<b>21,6 parkeerplaatsen openbaar</b>
<b>Dubbelgebruik bepalen voor openbare parkeervraag</b>			
	<b>Parkeervraag</b>	<b>Aanwezigheid maatgevend moment (zaterdagmiddag)</b>	
Bewoners woningen	5,0 (= 17,0 – 12,0)	60%	3,0 parkeerplaatsen
Bezoekers woningen	3,0	60%	1,8 parkeerplaatsen
Winkel	13,6	100%	13,6 parkeerplaatsen
		<b>Openbaar</b>	<b>18,4 parkeerplaatsen</b>
		<b>Inritten</b>	<b>12,0 parkeerplaatsen</b>
		<b>TOTALE PARKEERVRAAG</b>	<b>26,4 = 27 parkeerplaatsen</b>

tabel 1: schematische uitwerking voorbeeld 1

### Voorbeeld 2

Een bestaand kantoor in Luyksgestel breidt uit met 600 m<sup>2</sup> 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, door de uitbreiding komen er twee balies bij, 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. De ontwikkelaar wil graag fietsvoorzieningen realiseren voor personeel en bezoekers.

Voor de uitbreiding van het kantoor geldt een parkeernorm van 3,0 pp/100 m<sup>2</sup>. Echter, omdat de ontwikkelaar fietsvoorzieningen realiseert op basis van de fietsparkeernormen geldt een parkeernorm van 2,7 pp/100 m<sup>2</sup>. Voor de uitbreiding van 600 m<sup>2</sup> bvo moeten minimaal 16,2 parkeerplaatsen worden gerealiseerd ( $2,7 \cdot 600 / 100 = 16,2$  pp).

Voor een dure etage geldt een parkeernorm van 2,1 parkeerplaats per woning, daarmee wordt de parkeereis 21,0 parkeerplaatsen. Voor tien etagewoningen moeten minimaal drie parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor bezoek van de woningen ( $0,3 \cdot 10 = 3$  pp).

In het totale plan moeten dus minimaal 16,2 (kantoor) + 21,0 (etage woningen) = 37,2 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 27,2 parkeerplaatsen. Dit zijn 16,2 parkeerplaatsen voor het kantoor en 11,0 parkeerplaatsen voor de woningen ( $21,0 - 10,0 = 11,0$ ).

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 ( $((8 \cdot 0,5) + (3 \cdot 0,2) + (16,2 \cdot 1,0)) = 20,7$  pp). Daarnaast moeten de 10 gereserveerde parkeerplaatsen voor de bewoners worden gerealiseerd. De totale parkeereis is  $20,7 + 10,0 = 30,7 = 31$  parkeerplaatsen. Zie tabel 2 voor een schematische uitwerking van dit voorbeeld.

Uitgangspunten	Aantal	parkeernorm	
Dure etage	10 woningen	2,1 pp/woning	Waarvan 0,3 pp/woning voor bezoeker
Kantoor met balie functie	600 m <sup>2</sup> bvo	2,7 pp/ 100m <sup>2</sup> bvo	20% bezoekers
<b>Parkeervraag bepalen</b>			
Bewoners woningen	10 woningen	1,8 pp/woning	18,0 parkeerplaatsen
Bezoekers woningen	10 woningen	0,3 pp/woning	3,0 parkeerplaatsen
Kantoor met balie functie	600 m <sup>2</sup> bvo	2,7 pp/ 100m <sup>2</sup> bvo	16,2 parkeerplaatsen
			<b>37,2 parkeerplaatsen totaal</b>
<b>Verrekenen parkeren eigen terrein</b>			
Gereserveerde parkeerplaatsen	10 parkeerplaatsen	1,0pp/gereserveerde pp	-10 parkeerplaatsen
			<b>27,2 parkeerplaatsen openbaar</b>
<b>Dubbelgebruik bepalen voor openbare parkeervraag</b>			
	<b>Parkeervraag</b>	<b>Aanwezigheid maatgevend moment (werkdagmiddag)</b>	
Bewoners woningen	8,0 (= 18,0 - 10,0)	50%	4,0 parkeerplaatsen
Bezoekers woningen	2,4	20%	0,5 parkeerplaatsen
Kantoor met balie functie	16,2	100%	16,2 parkeerplaatsen
		<b>Openbaar</b>	<b>20,7 parkeerplaatsen</b>
		<b>Gereserveerd</b>	<b>10,0 parkeerplaatsen</b>
		<b>TOTAAL BENODIGDE PARKEERPLAATSEN</b>	<b>30,7 = 31 parkeerplaatsen</b>

tabel 2: schematische uitwerking voorbeeld 2

Naast de 31 autoparkeerplaatsen moet de ontwikkelaar, op basis van de fietsparkeernormen in bijlage 4 van de Nota Parkeernormen, fietsparkeerplaatsen realiseren. De fietsparkeernorm voor personeel is 1,2 fietspp per 100 m<sup>2</sup>, per balie komen daar nog 5 fietsparkeerplaatsen bij. In totaal moet de ontwikkelaar dus  $7,2 (1,2 * 600/100) + 10,0 (2 \text{ balies} * 5,0) = 17,2 = 18$  fietsparkeerplaatsen realiseren.

### Voorbeeld 3

Een vrijstaande woning in Walik wordt omgebouwd tot een kleinschalige sportschool met een bruto vloeroppervlak van 180 m<sup>2</sup>. Deze ontwikkelaar kiest ervoor om geen fietsvoorzieningen te realiseren. 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 m<sup>2</sup> bvo. De sportschool vraagt om minimaal 9 parkeerplaatsen ( $4,8 \times 180 / 100 = 8,6$  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).

Uitgangspunten	Aantal	parkeernorm	
Sportschool	180 m <sup>2</sup> bvo	4,8 pp/100m <sup>2</sup> bvo	87%
Woning >90 m <sup>2</sup>	1 woning	2,3 pp/ woning	Waarvan 0,3 pp/woning voor bezoeker
<b>Parkeervraag bepalen</b>			
Sportschool	180 m <sup>2</sup> bvo	4,8 pp/ 100m <sup>2</sup> bvo	8,6 parkeerplaatsen
			<b>8,6 parkeerplaatsen totaal</b>
<b>Salderen</b>			
Woning >90 m <sup>2</sup>	1 woning	2,0pp/woning	-2,3 parkeerplaatsen
			<b>6,3 parkeerplaatsen openbaar</b>
		<b>TOTAAL BENODIGDE PARKEERPLAATSEN</b>	<b>6,3 = 7 parkeerplaatsen</b>

tabel 3: schematische uitwerking voorbeeld 3

### Rekenvoorbeeld schoolomgeving

In een woonwijk in Bergeijk 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

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

2 parkeervraag brengen en halen kinderen

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 16,9 parkeerplaatsen worden gerealiseerd: ( $100 \cdot 45\% \cdot 0,5 \cdot 0,75 = 16,9 = 17$  pp)

Voor de bovenbouw moeten minimaal 7,2 parkeerplaatsen worden gerealiseerd: ( $150 \cdot 22,5\% \cdot 0,25 \cdot 0,85 = 7,2 = 8$  pp).

In totaal moeten minimaal 31 parkeerplaatsen worden gerealiseerd:

( $6,4 + 16,9 + 7,2 = 30,5 = 31$  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 Bergeijk 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 Bergeijk en die niet passen binnen de parkeernormen en/of maatwerk.

### 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.

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 4.1 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 bijlage 7 van de nota.

### Afwijkingsbepaling en overgangsregeling

Nadere informatie over de afwijkingsbepaling en overgangsregeling is te vinden in de paragrafen 4.5 en 4.6 van de Nota Parkeernormen.