Nota Parkeernormen 2016

Beleid, maatwerk en toepassing

Gemeente Asten

Colofon

Titel:	Nota Parkeernormen 2016
Auteurs(s):	Eline Swinkels
Opdrachtgever:	Gemeente Asten
Projectnaam:	Nota Parkeernormen
Projectnummer:	1375
Datum:	28 juli 2016
Status:	Definitief

Contactadres voor deze publicatie:

Accent adviseurs
Luchthavenweg 13E
5657 EA EINDHOVEN
T 040 – 30 300 95
E contact@accentadviseurs.nl
I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor goed

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs.

Inhoudsopgave

Pagina

1 Inleiding 5

1.1 Aanleiding 5
1.2 Wat is een parkeernorm? 6
1.3 Juridische positie van parkeernormen 6
1.4 Leeswijzer 7

2 Parkeernormen 8

2.1 Inleiding 8
2.2 Uitgangspunten parkeernormen 8
2.3 Gebiedsindeling 9
2.4 Parkeernormen per gebiedsprofiel 10
2.5 Parkeervoorzieningen bij woningen 11
2.6 Dubbelgebruik 11
2.7 Uitvoeringsregels 12

3 Maatwerk 15

3.1 Maatwerk voor de norm 15
3.2 Maatwerk voor verplichting eigen terrein 16
3.3 Parkeerdruk meten 18
3.4 Afwijkingsbepaling 18
3.5 Overgangsregeling 18

4 Mobiliteitsfonds 19

4.1 Wat houdt een mobiliteitsfonds in? 19
4.2 Mobiliteitsfonds Asten 20
4.3 Hoogte afkoopsom 20

Begrippenlijst

Bijlagen

Bijlage 1: Parkeernormen per gebiedsprofiel

Bijlage 2: Afmetingen parkeerplaatsen

Bijlage 3: Halen en brengen bij scholen

Bijlage 4: Fietsparkeernormen

Bijlage 5: Loopafstanden

Bijlage 6: Parkeerdruk meten

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Asten beschikt over een vastgestelde Nota Parkeernormen uit 2011. Inmiddels zijn nieuwe landelijke parkeerkencijfers van het CROW beschikbaar.

Bovendien blijkt in de praktijk dat, op basis van de Nota Parkeernormen 2011, aan sommige beoogde ontwikkelingen geen medewerking verleend kan worden. Initiatieven voor ontwikkelingen vragen om maatwerk. De huidige parkeernormen van Asten bieden daar onvoldoende handvatten voor. Dat is niet wenselijk.

De gemeente Asten heeft daarom de wens voor een nieuw beleidsdocument uitgesproken: een Nota Parkeernormen met realistische en actuele parkeernormen, met ruimte voor de nodige flexibiliteit.

Doelstelling Nota Parkeernormen

Voor de nota parkeernormen geldt de volgende doelstelling:

Doelstelling
Het bieden van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Asten, om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Met behulp van dit toetsingskader moet worden voorkomen dat als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan.

Opdracht en resultaat

Het vertrekpunt zijn de doelstelling en een aantal richtinggevende kaders en discussiepunten. Het resultaat is een beleidsdocument, de Nota Parkeernormen, aangevuld met een zogenaamde 'factsheet'. Dit is een los document waarin voor ontwikkelaars of andere initiatiefnemers de spelregels worden uitgelegd.

1.2 Wat is een parkeernorm?

Iedere ruimtelijke functie zoals wonen, werken en winkelen trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer aan en vraagt daarmee ook om een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte. De parkeernormen die in deze nota worden voorgesteld, bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort.

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen en met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en gebruik van een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

1.3 Juridische positie van parkeernormen

De parkeernormen in deze Nota Parkeernormen hebben betrekking op nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies, daar waar een omgevingsvergunning en/of wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Wanneer een aanvraag tot een wijziging van het bestemmingsplan wordt aangevraagd toetst de gemeente of dit past in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Bij deze toetsing wordt onder andere gekeken of voldaan kan worden aan de parkeernormen die horen bij het bouwplan.

Parkeren en het bestemmingsplan

Wanneer een gemeente parkeereisen op wil opleggen dan is de gemeente verplicht om deze op te nemen in het bestemmingsplan. Dit vanwege een reparatiewet die op 29 november 2014 in werking is getreden (Reparatiewet BZK, Staatsblad 2014 Jaargang 2014, Nr. 458). De reparatiewet betreft de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Gemeenten dienen de reparatiewet voor 1 juli 2018 op te nemen in bestemmingsplannen. Er is een overgangstermijn voor bestaande bestemmingsplannen tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen. Deze kunnen niet meer als vangnet dienen en dienen te zijn ondergebracht in het bestemmingsplan.

Wanneer de gemeenteraad een nieuw bestemmingsplan vaststelt, treedt de nieuwe regeling per direct in werking. De stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn dan niet meer van toepassing. Dat kan dus ook eerder dan 1 juli 2018 het geval zijn.

Verwerking in bestemmingsplan

Op korte termijn moet bekeken worden of ontwerpbestemmingsplannen eventueel moeten worden aangepast, vóór ze definitief worden vastgesteld. Afhankelijk van de situatie kan gekozen worden voor een voorwaardelijke verplichting in de regels of een verwijzing naar de Nota Parkeernormen.

Daarnaast is het wenselijk om de Nota Parkeernormen onder te brengen in een zogenaamd 'paraplubestemmingsplan'. Met een paraplubestemmingsplan is het mogelijk om de onderliggende bestemmingsplannen gedeeltelijk te herzien zodat bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen de bouwaanvraag getoetst kan worden aan het bestemmingsplan als het gaat om het onderdeel parkeren.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk één staan de aanleiding en het juridische kader beschreven voor deze Nota Parkeernormen. De uitgangspunten voor de parkeernormen van Asten beschrijft hoofdstuk twee. De mogelijkheden om maatwerk te bieden worden in hoofdstuk drie uitgelegd en het mobiliteitsfonds komt in hoofdstuk vier aan de orde. De rapportage sluit af met een begrippenlijst.

2 Parkeernormen

2.1 Inleiding

Met behulp van parkeernormen wordt voor ruimtelijke ontwikkelingen de parkeereis bepaald. Parkeernormen worden niet gebruikt om bestaande parkeerdruk in beeld te brengen. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet realiseren. In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor de parkeernormen van Asten en de regels voor het gebruik vermeld

2.2 Uitgangspunten parkeernormen

De parkeernormen zijn geformuleerd op basis van onderstaande uitgangspunten:

Parkeren op eigen terrein

Bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt de parkeervraag in basis op eigen terrein gerealiseerd of, dit geldt vooral voor grootschalige ontwikkelingen, binnen het plangebied. Bezoekersparkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk te zijn.

Minimale grens

Een berekende parkeerbehoefte kan een minimale of een maximale grens zijn. Uitgangspunt in Asten is de minimale grens. De minimale grens houdt in dat het berekende aantal parkeerplaatsen de ondergrens is. Als men meer parkeerplaatsen wil realiseren dan de norm aangeeft, is dat toegestaan. Er mogen echter niet minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Volgend parkeerbeleid

Uitgangspunt is een volgend parkeerbeleid. De huidige situatie is daarbij het gegeven. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op de bestaande parkeervraag. Het oplossen van eventuele bestaande parkeerdruk-problemen wordt niet bij een initiatiefnemer neergelegd, zoals bij sturend parkeerbeleid wel het geval kan zijn.

CROW

De parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW, publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012. Wanneer het CROW de parkeerkencijfers actualiseert wordt de Nota Parkeernormen hierop aangepast.

Stedelijkheidsgraad

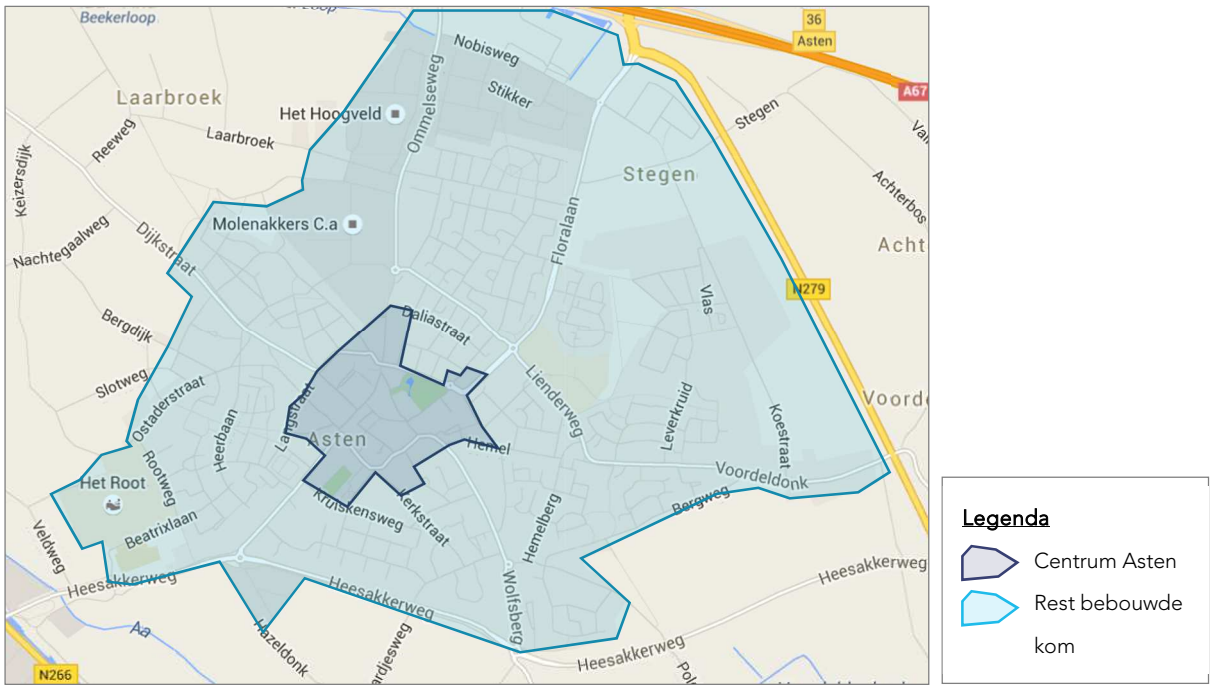
De parkeerkencijfers van het CROW maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. Deze is voor de gemeente Asten "weinig stedelijk", op basis van de demografische kerncijfers van het CBS per gemeente.

Bandbreedte

De parkeerkencijfers van het CROW geven een bandbreedte aan, minimaal en maximaal. Als uitgangspunt voor Asten wordt het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden als basis voor de parkeernorm.

2.3 Gebiedsindeling

In de kern Asten wordt voor het toepassen van parkeernormen onderscheid gemaakt tussen centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Dit onderscheid is gebaseerd op het uitgangspunt dat het autobezit in het centrum lager is en dat voorzieningen beter bereikbaar zijn met andere vervoerswijzen, zoals bijvoorbeeld openbaar vervoer of de fiets. Het gebied centrum komt alleen voor in de kern Asten en bevat het winkelcentrum en de schil daar om heen. De rest van de woongebieden en industrieterreinen in Asten, Heusden en Ommel vallen onder rest bebouwde kom. Alles buiten de bebouwde kom valt onder buitengebied. In figuur 1, figuur 2 en figuur 3 zijn de deelgebieden in de kernen van Asten weergegeven.



figuur 1: gebiedsindeling kern Asten



figuur 2: gebiedsindeling kern Ommel



figuur 3: gebiedsindeling kern Heusden

2.4 Parkeernormen per gebiedsprofiel

In bijlage 1 zijn de parkeernormen per gebiedsprofiel opgenomen. 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.

2.5 Parkeervoorzieningen bij woningen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein uitgangpunt. Bij woningbouwprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. Daarmee zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruik voor het parkeren van een voertuig, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Gevolg is dat auto's toch regelmatig op de openbare weg parkeren. Bij de toetsing moet dit worden meegenomen. Hiervoor hanteert Asten enkele rekenwaardes conform de landelijke richtlijnen van het CROW. Deze zijn opgenomen in tabel 1.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	
Garage met enkele oprit	2	1,2	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,5	
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Oprit minimaal 5,0 meter breed

tabel 1: omrekenwaardes parkeervoorzieningen woningen (bron: CROW publicatie 317), aangepast op gemeentelijk inrittenbeleid

Parkeren op de rijbaan komt veel minder vaak voor in een gebied waar het parkeren gereguleerd is (blauwe zone). Daarom wordt tabel 1 alleen toegepast in gebieden waar geen sprake is van parkeerregulering.

In de gemeente Asten is een blauwe zone ingesteld in de kern Asten. In dit gebied kan bij ruimtelijke ontwikkelingen worden uitgegaan van het theoretische aantal parkeerplaatsen.

2.6 Dubbelgebruik

De gemeente Asten kiest ervoor om rekening te houden met dubbelgebruik, daardoor is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen van de dag en de week.

Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn voor alle mogelijke parkeerders. Zo kan een oprit bij een woning niet mee worden geteld voor dubbelgebruik. In tabel 2 zijn de aanwezigheidspercentages van het CROW opgenomen voor de verschillende functies en voor de verschillende momenten.

	werkdag-overdag	middag	avond	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag avond	zondag-middag
Woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Kantoor/ bedrijven	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Sociaal cultureel	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%
Sociaal medisch	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%	90%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%
Café	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
Bioscoop/ theater	15%	30%	90%	90%	60%	100%	60%
Sport	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%

tabel 2: aanwezigheidspercentages

2.7 Uitvoeringsregels

Op basis van de tabellen met parkeernormen in bijlage 1 wordt per ontwikkeling of bouwplan de parkeereis berekend. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager minimaal moet realiseren, waarbij rekening is gehouden met:

- de parkeernormen voor het betreffende gebiedsprofiel
- omrekenfactoren voor parkeren bij woningen
- aanwezigheidspercentages
- bestaande parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' kunnen worden toegeschreven

De volgende uitvoeringsregels zijn van toepassing:

Bezoekersparkeren

De parkeernorm is inclusief het bezoekersparkeren. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn. Het aantal bezoekersplaatsen kan bepaald worden met de waarden in de kolom 'aandeel bezoekers', zoals in bijlage 1 vermeld.

Afronding

De (som van de) berekende parkeereis wordt in hele getallen naar boven afgerond.

Maatvoering parkeerplaatsen

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeerplaatsen belangrijk om de beschikbare parkeerplaatsen goed te kunnen gebruiken. In bijlage 2 staan de minimale maten voor nieuwe parkeerplaatsen en parkeerwegen voor personenauto's.

Salderen

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een andere functie. In dat geval kan worden afgeweken van de parkeernorm op eigen terrein, als de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, lager dan of gelijk is aan de parkeervraag van de oude functie op basis van de parkeernorm die gold bij de bouwaanvraag. In dat geval hoeven geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Als de norm voor de nieuwe functie hoger is, moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen de nieuwe parkeereis en de bestaande, aan de oude functie toe te wijzen, parkeerplaatsen extra worden aangelegd. Hierbij wordt uitgegaan dat het huidige aantal parkeerplaatsen gehandhaafd blijft. Dus wanneer bij de nieuwe ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, moeten deze door de initiatiefnemer gecompenseerd worden.

Er moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de nieuwe en de oude functie.

Functie onbekend

Wanneer vooraf niet bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, wordt per aanvraag bekeken welke parkeereis gesteld moet worden. Hierbij wordt, rekening houdend met de toegestane functies in het bestemmingsplan, uitgegaan van de functie met de hoogste parkeernorm.

Inzet parkeercapaciteit

Als bij een functie door de parkeereis parkeercapaciteit wordt gerealiseerd, dan is deze capaciteit primair bedoeld voor de gebruikers en bezoekers van de betreffende functie. Het is de eigenaar van de parkeerplaatsen niet toegestaan de aan de functie gekoppelde capaciteit, geheel of gedeeltelijk, structureel anders in te zetten, tenzij de eigenaar op basis van ervaringscijfers en een actuele parkeerbalans kan aantonen dat het gebruik van de parkeerplaatsen door een andere dan de beoogde doelgroep(en) geen nadelige gevolgen heeft voor de directe omgeving.

Schoolomgeving

Op basis van de parkeernormen voor basisonderwijs en peuterspeelzaal/kinderdagverblijf wordt het aantal parkeerplaatsen voor werknemers bepaald. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen door ouders wordt een rekenmethode van het CROW gebruikt. Deze rekenmethode is opgenomen in bijlage 3.

3 Maatwerk

De gemeente Asten conformeert zich aan de Nota Parkeernormen. Echter, om maatwerk mogelijk te maken kan het college ruimte bieden voor afwijken van de parkeereis. Onder bepaalde omstandigheden is een aangepaste parkeereis wenselijk of kan worden afgeweken van de eis voor parkeren op eigen terrein. Hiervoor zijn regels voor maatwerk opgesteld. In deze regels wordt aangegeven in welke gevallen maatwerk kan worden verleend voor de parkeereis of de verplichting deze op eigen terrein te realiseren.

3.1 Maatwerk voor de norm

Ontwikkeling met geringe toename parkeerdruk (< 1,5 parkeerplaatsen)

Indien de rekenkundige waarde van de parkeereis voor afronding minder dan 1,5 bedraagt wordt vrijstelling verleend van de parkeereis. Er wordt geen financiële vergoeding verlangd en is er geen parkeerdrukonderzoek noodzakelijk. Deze vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'.

Korting leegstand centrum

De gemeente Asten stimuleert ontwikkelingen die een oplossing bieden voor de leegstand in het centrum van Asten. De grenzen van dat gebied zijn in figuur 1 als 'centrum' is aangegeven. Ontwikkelingen in dat gebiedstype, met een parkeereis van $\geq$1,5 parkeerplaats, mogen daarom een beroep doen op de beschikbare parkeergelegenheid in de openbare ruimte. Deze korting geldt voor alle soorten ontwikkelingen, specifiek voor het deel van de parkeereis dat niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, met een maximum van vijf parkeerplaatsen.

Met een parkeerbezetting van meer dan 85% is het lastig om een vrije parkeerplaats te vinden. Voorwaarde is dan ook dat die parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is op de voor de functie relevante momenten en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving -inclusief de toename als gevolg van het bouwplan- niet boven de 85% uitkomt.

Korting fietsnormen

De gemeente Asten stimuleert het realiseren van fietsvoorzieningen. Ontwikkelingen die fietsgebruik actief stimuleren, bijvoorbeeld in het bedrijfsplan en/of de arbeidsvoorwaarden, en rekening houden met de fietsparkeernormen, zoals beschreven in bijlage 4 mogen een korting van 10% op de parkeereis doorrekenen. Deze korting geldt niet voor de functie 'wonen'.

Combinatie korting

Het is toegestaan om korting te stapelen, dit door het stimuleren van zowel de fiets en het oplossen van leegstand in het centrum.

3.2 Maatwerk voor verplichting eigen terrein

Deze paragraaf beschrijft op welke wijze in vervangende parkeerruimte kan worden voorzien wanneer de aanvrager ontwikkeling op eigen terrein niet, of in onvoldoende mate, kan voldoen aan de parkeereis. Hierbij wordt geen onderscheidt gemaakt in het type ontwikkeling.

Hierbij kunnen de volgende situaties worden onderscheiden:

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

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende vervangende parkeervoorzieningen voor de betreffende functie, zoals beschreven onder de punten één tot en met drie, wordt de aanvraag afgewezen.

1 De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op

Binnen een gebied met parkeerregulering

In een gebied waar sprake is van parkeerregulering wordt een parkeergelegenheid, die gelegen is op een kortere loopafstand dan de loopafstand tot de meest dichtstbijzijnde grens van het reguleringsgebied, als vervangende parkeerruimte gezien. Daarbij worden de loopafstanden via logische looproutes gemeten. Als maximale loopafstand gelden de ‘acceptabele loopafstanden’ zoals vermeld in bijlage 5. De vervangende parkeerruimte is voor de functie voldoende op de juiste momenten. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 2. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en zijn deze openbaar toegankelijk. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

In een gebied waar geen parkeerregulering geldt

In een gebied waar geen sprake is van parkeerregulering wordt als vervangende parkeerruimte een parkeergelegenheid in de onmiddellijke omgeving gezien waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat gebruikers van de betreffende functie er gebruik van zullen maken. De vervangende parkeerruimte is voor de functie voldoende op de juiste momenten. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 5, worden daarbij in acht genomen. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 2. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en openbaar toegankelijk te zijn. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst tussen de aanvrager en de aanbieder van de private parkeerruimte bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

2 De aanvrager realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte

Vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Als er extra parkeerplaatsen in het openbare gebied -binnen of buiten een gebied met parkeerregulering- aangelegd kunnen worden, moeten deze minimaal voldoen aan de afmetingen van parkeerplaatsen, zoals aangegeven in bijlage 2. De plaatsen moeten bereikbaar zijn op een verkeersveilige wijze. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden altijd een het openbare karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 5, worden daarbij in acht genomen. De plaatsen worden op kosten van de aanvrager aangelegd. Bij het vervallen van de functie, blijven de plaatsen behouden, zonder dat daarbij de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheid in het openbaar gebied kan alleen plaatsvinden in overleg met en goedkeuring van de gemeente, die zorg draagt voor het onderhoud, omdat de parkeerplaatsen onderdeel zijn van de openbare weg. Met de aanleg van de parkeerplaatsen ontstaat geen recht op een parkeervergunning.

3 De aanvrager koopt de parkeereis af

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op één van de voorgaande wijzen, kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van de parkeereis en daarvoor een financiële vergoeding verlangen. Die vergoeding is gebaseerd op de bedragen, zoals opgenomen in hoofdstuk vier. Voorwaarde hierbij is dat die parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is op de voor de functie relevante momenten en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving -inclusief de toename ten gevolge van het bouwplan- niet boven de 85% uitkomt.

Er wordt een overeenkomst tussen de aanvrager en de gemeente opgesteld, waarin de nadere afspraken zijn beschreven.

3.3 Parkeerdruk meten

De wijze waarop de parkeerdruk wordt berekend staat in bijlage 6.

3.4 Afwijkingsbepaling

Het college kan voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Asten, die niet passen binnen de parkeernormen en/of het maatwerk, besluiten gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In dit artikel is geregeld dat gehandeld wordt conform een vastgestelde beleidsregel tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken in bijzondere en onvoorziene omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet konden worden voorzien. Deze afwijkingsbepaling is van toepassing op de gehele nota en wordt slechts gebruikt indien het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

3.5 Overgangsregeling

Deze Nota Parkeernormen 2016 treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd.

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat de Nota Parkeernormen 2016 niet van toepassing is op:

- Een bouwinitiatief waar voor de inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen 2016 een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend. Hierop blijft de Nota Parkeernormen 2011 van toepassing.
- Een principeverzoek dat voor de inwerkingtreding van deze nota is ingediend. Dit onder voorbehoud dat het betreffende principeverzoek, voor wat aard, inhoud en haalbaarheid betreft, redelijkerwijs kan leiden tot verlening van een omgevingsvergunning. Bovendien moet voor het gehele principeverzoek binnen een jaar na de publicatiedatum een omgevingsvergunning zijn ingediend. In dat geval blijft de Nota Parkeernormen 2011 van toepassing.
- Een bouwinitiatief waarvoor in een overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer, afgesloten voor de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen 2016, is bepaald dat een andere parkeernormen van toepassing zijn.

4 Mobiliteitsfonds

4.1 Wat houdt een mobiliteitsfonds in?

Mobiliteitsfonds geregeld in mobiliteitsfondsverordening

Een mobiliteitsfonds is een instrument dat beschikbaar is voor het oplossen van parkeervraagstukken bij nieuwe ontwikkelingen. Wanneer een bouwinitiatief niet kan voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen. Het heffen van een bijdrage is een juridisch aanvaarde mogelijkheid om die ontheffing te verlenen. Het komt erop neer dat een ontwikkelaar, die niet kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen, deze afkoopt door een bijdrage per ontbrekende parkeerplaats in een mobiliteitsfonds te storten.

De gemeenteraad stelt een mobiliteitsfonds in door het vaststellen van een mobiliteitsfondsverordening. De bevoegdheid hiervoor is geregeld in artikel 147 van de Gemeentewet. In de kern regelt een mobiliteitsfondsverordening het volgende:

1 Wie het fonds beheert, namelijk het college van B&W
2 Hoe inkomsten gegenereerd worden, bijvoorbeeld via afkoopregeling
3 Hoe de middelen besteed mogen worden, waaronder flankerende maatregelen

Anterieure overeenkomst

Wanneer de ontwikkelaar en de gemeente overeenkomen gebruik te maken van de mogelijkheid om de parkeereis af te kopen dan leggen zij de afspraken hiervoor vast in een anterieure overeenkomst. Deze overeenkomst legt vast welke voorwaarden van toepassing zijn op de storting in het mobiliteitsfonds. Een anterieure overeenkomst is een vormvrije overeenkomst.

Inzet mobiliteitsfonds

De gemeente kan met de afkoopsom, zoals vastgelegd in anterieure overeenkomst, parkeerplaatsen realiseren. Het saldo uit het mobiliteitsfonds kan daarnaast ook, dit in tegenstelling tot een 'parkeerfonds', worden aangewend voor het verbeteren van de openbare parkeersituatie. Bijvoorbeeld door het treffen van flankerende mobiliteitsmaatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de parkeersituatie. Voorbeelden zijn: de aanleg van voet- en fietspaden, verbeteren kwaliteit openbare ruimte, instellen betaald parkeren of blauwe zone, bewegwijzering, et cetera. De flankerende maatregelen bieden een alternatief voor de afgekochte parkeerplaatsen en kunnen breed binnen de gemeente Asten worden ingezet.

Een en ander dient de gemeente binnen tien jaar na storting in het fonds te realiseren. Indien de gemeente deze verplichting niet of slechts gedeeltelijk nakomt, ontvangt de initiatiefnemer de inbreng geheel of naar rato terug, inclusief rentevergoeding.

4.2 Mobiliteitsfonds Asten

De gemeente Asten wil, binnen de doelstelling van de Nota Parkeernormen, graag flexibel omgaan met de parkeervraag voor ontwikkelingen. Een mobiliteitsfonds biedt meer mogelijkheden dan een parkeerfondsverordening. De beschikbare ruimte voor het realiseren van extra parkeergelegenheid is immers beperkt, vooral in het centrum van Asten. Door het instellen van een mobiliteitsfonds is compensatie ook mogelijk door het toepassen van flankerende maatregelen.

Een mobiliteitsfonds brengt naast kansen ook verplichtingen met zich mee. Indien immers binnen tien jaar geen parkeerplaatsen of flankerende maatregelen zijn gerealiseerd, moet de storting in het fonds worden terugbetaald, inclusief rente vergoeding. Bovendien wordt op dat moment de parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling niet opgelost, waardoor de parkeerdruk toe is genomen.

Om het risico van terugbetaling te voorkomen, toetst de gemeente vooraf of binnen een periode van tien jaar de compensatie door de gemeente te realiseren is. Dit kan door 1) het realiseren van parkeervoorzieningen of 2) door het treffen van flankerende maatregelen. Pas wanneer de gemeente de compensatieverplichting accepteert, wordt de initiatiefnemer in de gelegenheid gesteld om een storting te doen in het mobiliteitsfonds.

4.3 Hoogte afkoopsom

De hoogte van het bedrag dat initiatiefnemer moet betalen is afhankelijk van de parkeersituatie ter plaatse. In tabel 3 staan per situatie de vereiste compensatiebedragen. De genoemde bedragen zijn opgebouwd uit de kosten voor de benodigde grond, realisatiekosten en kosten voor beheer en onderhoud. De compensatiebedragen in te zetten voor flankerend beleid, zijn hoger dan die voor afkoop van feitelijke parkeerplaatsen. De laatste heeft immers de voorkeur.

De definitie van centrum staat in paragraaf 2.3 Gebiedsindeling. Alle gebieden buiten het centrum vallen onder ‘rest bebouwde kom’ of ‘buitengebied’. Het college zorgt voor jaarlijkse indexatie van de tarieven. De tarieven zijn te vinden in de bijlage bij de Verordening Mobiliteitsfonds Asten 2017.

Situatie	Compensatiebedrag, prijspeil 2017
CENTRUM	
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is mogelijk.	€ 7.250,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is niet mogelijk, inzet op flankerend beleid.	€ 8.750,- per parkeerplaats
OVERIGE GEBIEDEN	
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is mogelijk.	€ 5.750,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is niet mogelijk, inzet op flankerend beleid.	€ 7.250,- per parkeerplaats

tabel 3: tarieven compensatie parkeerplaatsen

Begrippenlijst

Aanvrager:	Degene die een bouwaanvraag doet voor een ontwikkeling of functie.
Arbeidsextensief:	Arbeidsextensief betekent dat geproduceerd wordt op een manier waarbij er weinig arbeid nodig is. Oftewel, er is weinig handkracht nodig en veel wordt met machines geproduceerd. De oppervlakte per arbeidsplaats is hoog, vaak aanzienlijk hoger dan 35 m2. Denk bij arbeidsextensief aan bedrijven in de categorie loods, opslag, transportbedrijf.
Arbeidsintensief:	Arbeidsintensief betekent dat bij het produceren relatief veel arbeid wordt gebruikt. De productiefactor arbeid overheerst en er zijn veel werknemers nodig om het werk te verrichten. Uit bestudering van de kencijfers van het CROW en de toepassing hiervan bij diverse gemeenten blijkt dat er sprake is van een arbeidsintensief bedrijf indien de oppervlakte per arbeidsplaats rond de 25-35 m2 of minder is[1]. Denk bij arbeidsintensief aan bedrijven in de categorie industrie, laboratorium en werkplaatsen.
Bestemmingsplan:	Gemeentelijk bestemmingsplan, provinciaal inpassingsplan of rijks inpassingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening dat van toepassing is op de plaats waar de activiteit wordt of zal worden verricht en de krachtens dat plan gestelde nadere eisen. Een bestemmingsplan in Nederland beschrijft wat er met de ruimte in een bepaalde gemeente of gebied mag gebeuren. Bestemmingsplannen bevatten niet alleen regels over het grondgebruik, maar bijvoorbeeld ook over maximale bouwhoogte en breedte van bouwwerken.
Bouwverordening:	Verordening als bedoeld in artikel 8 van de Woningwet. In de bouwverordening kunnen o.a. voorschriften van stedenbouwkundige aard opgenomen worden, waaronder eisen voor voldoende parkeergelegenheid.

[1] Bron: Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering, CROW, publicatie 182

Bruto Vloer Oppervlak :	De oppervlakte van een ruimte of een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Dit is de som van alle verdiepingen. Dit is conform NEN2580.
CBS:	Het Centraal Bureau van de Statistiek. Het CBS heeft tot taak het publiceren van betrouwbare en samenhangende statistische informatie, die inspeelt op de behoefte van de samenleving.
Centrum, rest bebouwde kom en buitengebied:	De gebieden zoals gedefinieerd in deze Nota Parkeernormen.
CROW:	Het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.
Parkeereis:	Het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet aanleggen, waarbij rekening is gehouden met de parkeernormen, meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, de reductiefactoren voor parkeergelegenheid op eigen terrein en al aanwezige parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' konden worden toegeschreven.
Parkeerkencijfers:	De parkeerkencijfers zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel. Ontwerpers kunnen daarmee de orde van grootte bepalen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening.
Parkeernorm:	Dit cijfer geeft aan hoeveel parkeerplaatsen de gemeente eist bij een ruimtelijke ontwikkeling.
Parkeerovereenkomst:	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de plaatsen toegankelijkheid zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functie en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand). De koppeling tussen de ontwikkeling/functie en de parkeerplaatsen dient objectgericht te zijn en niet subjectgericht.

Reguleringsgebied:	Een gebied waarbinnen sprake is van gereguleerd parkeren, bijvoorbeeld een parkeerschijfzone of betaald parkeren.
Omgevingsadressendichtheid:	Het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. De omgevingsadressendichtheid (o.a.d.) wordt uitgedrukt in adressen per km^2.
Omgevingsvergunning:	Omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2. van de Wabo.
Ruimtelijke ontwikkeling:	Het bouwen, slopen of veranderen van de gebruiksfunctie van een perceel/pand.
Stedelijkheidsgraad:	Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid. In relatie tot parkeernormen is dit van belang op het aanbod van vervoerswijzen binnen een gemeente.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Parkeernormen per gebiedsprofiel
Bijlage 2: Afmetingen parkeerplaatsen
Bijlage 3: Halen en brengen bij scholen
Bijlage 4: Fietsparkeernormen
Bijlage 5: Loopafstanden
Bijlage 6: Parkeerdruk meten

Bijlage 1

Parkeernormen per gebiedsprofiel

Parkeernormen wonen

Woning (per woning)	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers[2]
Koop, vrijstaand	1,8	2,3	2,4	0,3 pp per woning
Koop, twee-onder-een-kap	1,7	2,2	2,2	
Koop, tussen/hoek	1,5	2,0	2,0	
Koop, etage, goedkoop	1,3	1,6	1,6	
Koop, etage, midden	1,4	1,9	1,9	
Koop, etage, duur	1,6	2,1	2,1	
Huur, etage, midden/goedkoop	1,1	1,4	1,4	
Huur, etage, duur	1,4	1,9	1,9	
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,6	1,6	
Huur, vrije sector	1,5	2,0	2,0	
Kamerverhuur zelfstandig (per kamer)	0,6	0,7	0,7	0,2 pp per kamer
Aanleunwoning, serviceflat	1,1	1,2	1,2	0,3 pp per woning

tabel 4: Parkeernormen woningen

Toelichting tabel[3]

Koop, etage, goedkoop	tot € 195.000,-
Koop, etage, midden	tussen € 195.000,- en € 337.000,-
Koop, etage, duur	vanaf € 337.000,-
Huur, etage, midden/goedkoop	tot € 710,68
Huur, etage, duur	vanaf € 710,68

[2] Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm
[3] Prijspeil 2016, op basis van de Regionale Begrippenlijst Wonen 2016

Parkeernormen werken

Werk (per 100 m² bvo[4])	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers[5]
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,9	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,5	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief (loods, opslag transport bedrijf)	0,7	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamel-gebouw	1,4	2,0	2,0	-

tabel 5: parkeernormen werken

[4] bvo = Bruto Vloer Oppervlak
[5] Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Parkeernormen winkelen en boodschappen

Winkelen en boodschappen (per 100 m² bvo[6])	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers[7]
Buurtsupermarkt	2,3	4,1	n.v.t.	89%
Discountsupermarkt Aldi en Lidl	3,7	7,5	n.v.t.	96%
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau) C1000, Jumbo, Nettorama	3,6	6,2	n.v.t.	93%
Supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau) Plus, AH	4,1	5,6	n.v.t.	93%
Groothandel in levensmiddelen	n.v.t.	7,1	n.v.t.	80%
Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	4,0	n.v.t.	72%
(week)markt (per m1 kraam)	0,2	0,2	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	n.v.t.	2,0	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	4,1	8,2	9,3	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,3	2,0	2,0	91%
Meubel/Woonboulevard	n.v.t.	2,6	n.v.t.	97%
Outletcentrum	n.v.t.	10,4	10,4	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	2,5	2,5	87%
Tuincentrum (>1.000m² wvo[8])	n.v.t.	2,7	2,9	89%

tabel 6: parkeernormen winkelen en boodschappen

[6] bvo = Bruto Vloer Oppervlakte
[7] Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm
[8] wvo = Winkel Vloer Oppervlakte

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Sport, cultuur en ontspanning (per 100 m² bvo[9])	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers[10]
Bibliotheek	0,5	1,2	1,4	97%
Museum	0,6	1,1	n.v.t.	95%
Bioscoop	3,2	11,2	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	2,6	7,9	9,9	97%
Theater schouwburg	7,4	9,8	12,0	87%
Casino	5,7	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	1,6	2,8	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	0,9	1,4	1,8	87%
Dansstudio	1,6	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/ sportschool	1,4	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum (>1500 m² bvo)	1,7	6,3	7,4	94%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna/hammam	2,5	6,7	7,3	99%
Sporthal	1,6	2,9	3,5	96%
Sportzaal	1,2	2,9	3,6	94%

tabel 7: parkeernormen sport, cultuur en ontspanning deel 1

[9] bvo = bruto vloer oppervlakte
[10] Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Sport, cultuur en ontspanning (per 100 m² bvo[11])	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers[12]
Tennishal	0,3	0,5	0,5	87%
Squashhal	1,6	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt (100 m² bassin)	n.v.t.	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht (per 100 m² bassin)	n.v.t.	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs	n.v.t.	12,5	n.v.t.	-
Sportveld (per hectare netto terrein)	20,0	20,0	20,0	-
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	51,1	56,2	93%
Golfbaan (18 holes) per (18 holes, 60 ha)	n.v.t.	96,0	118,3	98%
Indoor speeltuin (gemiddelde van gemiddeld en kleiner, groot en zeer groot)	3,6	5,4	5,9	97%
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	0,4	
Dierenpark (per ha netto terrein)	8,0	8,0	8,0	8,0
Attractie en pretpark (per ha netto terrein)	8,0	8,0	8,0	8,0
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,4	1,5	100%

tabel 8: parkeernormen sport, cultuur en ontspanning deel 2

[11] bvo = bruto vloer oppervlakte

[12] Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Parkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Horeca en (verblijfs) recreatie (per 100 m² bvo[13])	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers[14]
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	1,7	2,1	91%
1* Hotel (per 10 kamers)	0,4	2,5	4,5	77%
2* Hotel (per 10 kamers)	1,5	4,3	6,3	80%
3* Hotel (per 10 kamers)	2,2	5,2	6,8	77%
4* Hotel (per 10 kamers)	3,5	7,5	9,0	73%
5* Hotel (per 10 kamers)	5,5	11,0	12,6	65%
Café/Bar/Cafetaria	6,0	7,0	7,0	80%
Restaurant	11,0	15,0	15,0	80%
Discotheek	7,0	20,9	20,8	99%
Evenementenhal	5,5	9,0	n.v.t.	98%

tabel 9: parkeernormen horeca en verblijf

[13] bvo = bruto vloer oppervlakte
[14] Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers[15]
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	2,3	3,3	3,3	57%
Apotheek (per apotheek)	2,4	3,3	n.v.t.	45%
Fysiotherapie praktijk (per behandelkamer)	1,4	1,9	2,0	57%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,4	2,1	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1,3	2,0	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,7	2,6	2,7	47%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,7	2,5	2,5	55%
Ziekenhuis (per 100 m^2 bvo[16])	1,5	1,9	2,0	29%
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	30,1	30,1	99%
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	31,6	31,6	97%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,2	0,2	n.v.t.	--
Verpleeg-verzorgvoorziening (per wooneenheid)	0,6	0,6	n.v.t.	60%

tabel 10: parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

[15] Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm
[16] bvo = Bruto Vloer Oppervlak

Parkeernormen onderwijs

Onderwijs	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers[17]
Kinderdagverblijf/ crèche (per 100 m^2 bvo[18])	1,0	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,8	0,8	0,8	0%
Middelbare school (per 100 leerlingen)	3,7	4,9	4,9	11%
Avondonderwijs (per 10 studenten)	4,6	6,8	10,5	95%

tabel 11: parkeernormen onderwijs

[17] Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm
[18] bvo = Bruto Vloer Oppervlak

Bijlage 2

Afmetingen parkeerplaatsen

Afmetingen parkeerplaatsen

Om parkeervoorzieningen goed te kunnen gebruiken dienen deze aan bepaalde maatvoeringen te voldoen. Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen:

1. de parkeerplaats(en)
2. de parkeerweg(en)

Parkeerplaats

In tabel 12 staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 2012[19].

	Breedte	Lengte
Haaksparkeren of gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	2,5 meter	5,0 meter
Langsparkeren	2,0 meter	6,0 meter

tabel 12: minimale breedte en lengte parkeerplaatsen voor personenauto's

Er wordt geen verschil gemaakt tussen lang parkeren en kort parkeren, omdat parkeerplaatsen vaak gebruikt worden door beide doelgroepen. Uitgangspunt is een zodanige maatvoering (zie tabel 12 en tabel 13) dat te allen tijde parkeercomfort wordt geboden. Gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zowel bij haaks-, als langsparkeren 3,5 meter breed te zijn of 3,0 meter als er een vrije uitstapstrook naast het parkeervak is.

Parkeerweg

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat de parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd (zonder te steken). Naarmate de parkeerhoek kleiner is, is minder ruimte nodig. In veel gevallen noodzaken andere eisen (bijvoorbeeld van de brandweer) tot een grotere breedte van de parkeerweg. In tabel 13 staat de breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren (bij een parkeervakbreedte van 2,5 meter), gebaseerd op het ASVV 2012.

	Breedte parkeerweg
Haaks parkeren	6,0 meter
Gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	4,0 meter

tabel 13: breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren voor personenauto's

De genoemde breedte van de parkeerweg geldt bij de minimale breedte van een parkeervak van 2,5 meter. Indien een parkeervak breder wordt gemaakt, kan de parkeerweg smaller worden.

[19] Voor parkeergarages is de NEN 2443 van toepassing. Voor parkeergarages bedraagt de minimumbreedte 2,30 meter bij normaal gebruik en 2,50 meter bij intensief gebruik. De huidige aanbevolen parkeerbreedte is tenminste 2,40 meter.

Bijlage 3

Halen en brengen bij scholen

Inleiding

Het met de auto brengen en halen van kinderen genereert een vraag naar parkeerruimte bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang. Deze parkeervraag doet zich voor op vaste momenten van de dag. De auto's blijven slechts korte tijd bij de locatie staan, waardoor zij niet altijd even zorgvuldig worden geparkeerd. In sommige gevallen is dit aanleiding voor klachten van omwonenden. Deze klachten zijn dikwijls te voorkomen door goede communicatie tussen de school, de ouders, de gemeente en de omwonenden. Extra maatregelen zijn immers kostbaar, vaak moeilijk te realiseren en bijkomende regelgeving is moeilijk te handhaven. Daarom is het maar de vraag of met de aanleg van parkeervoorzieningen het probleem verholpen wordt.

4.1 Rekenmethode

Voor gemeenten die toch iets aan de kortstondig optredende problemen van het brengen en halen van kinderen met de auto willen doen, is een rekentool ontwikkeld. In tabel 3 staat een rekenmethode beschreven om het benodigde aantal parkeervoorzieningen bij basisscholen en kinderdagverblijven te berekenen.

4.2 Locatiekeuze

Wanneer de gemeente besluit voor deze parkeerwens een voorziening aan te leggen, moet de locatie van deze parkeerplaatsen zorgvuldig worden gekozen. De plaatsen moeten zoveel mogelijk langs de doorgaande route liggen en een minimale loopafstand naar de school hebben. Er kan eventueel een speciale ingang komen. Parkeerplaatsen die te ver van de school of de ingang liggen, zullen niet worden gebruikt. Hiernaast moet erop worden toegezien dat het personeel deze parkeerplaatsen niet gebruikt.
Voor een school met een regionale functie moet bij de dimensionering van de parkeervakken rekening worden gehouden met het feit dat ook personenbusjes gebruikmaken van de parkeervoorziening.

4.3 Rekenvoorbeeld

Hier volgt een voorbeeld voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen voor een school met 160 leerlingen. 60 Leerlingen zitten in de groepen 1 t/m 3. Hiervan wordt 30% met de auto gebracht en gehaald. De overige 100 leerlingen zitten in de groepen 4 t/m 8. Hiervan wordt 10% gebracht en gehaald. Ingevuld in de formules van tabel 5 levert dit het volgende:

60 x 0,3 (30% met de auto) x 0,5 (reductiefactor parkeerduur) x 0,75 (reductiefactor aantal kinderen per auto)
+
100 x 0,1 (10% met de auto) x 0,25 (reductiefactor parkeerduur) x 0,85 (reductiefactor aantal kinderen per auto)
= 6,75 + 2,125 = 8,875

Met andere woorden: er zijn 9 parkeerplaatsen nodig.

Tabel 3. Voorbeeld rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

groepen 1 t/m 3

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,5^1$ x $0,75^2$

+

groepen 4 t/m 8

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,25^1$ x $0,85^2$

+

kinderdagverblijf

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,25^1$ x $0,75^2$

=

het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen

1 = reductiefactor parkeerduur
- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

2 = reductiefactor aantal kinderen per auto
- groepen 1 t/m 3 = 0,75
- groepen 4 t/m 8 = 0,85
- kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:
- stedelijkheidsgraad
- stedelijke zone
- de gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:
- groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- kinderdagverblijf: 50 - 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.



Bijlage 4

Fietsparkeernormen

Achtergrond informatie

Het gewenste aantal fietsparkeervoorzieningen bij een kantoor, een winkel of openbare voorziening wordt bij voorkeur bepaald op basis van tellingen. Dat biedt de beste garantie dat het aanbod voldoet aan de vraag. In een aantal situaties is het echter lastig of onmogelijk om tellingen uit te voeren, bijvoorbeeld omdat het nieuwbouw betreft. In dergelijke situaties kan met behulp van kencijfers het gewenste aantal fietsparkeerplaatsen berekend worden. Dit is vooral van belang als in het ontwerp van het gebouw of de openbare ruimte rekening gehouden moet worden met grote aantallen fietsen.

De kencijfers geven inzicht in het te verwachten aantal geparkeerde fietsen bij een bepaalde functie op een bepaalde locatie op het maatgevende moment van de week. Het aanwijzen van de juiste plek voor fietsparkeerplaatsen gebeurt op praktische wijze. Daar waar daadwerkelijk fietsen worden gestald, worden de fietsparkeerplaatsen gemaakt. Doel van deze werkwijze is vraagvolgend te opereren, om tegemoet te komen aan het daadwerkelijk gebruik. Zo wordt voorkomen dat fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden op plekken die voor gebruikers niet logisch zijn.

Toepassing fietsparkeernormen

Bij het gebruik van de fietsparkeernormen moet met de volgende punten rekening worden gehouden:

- Voor het bepalen van het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen moet worden uitgegaan van een maximale fietsparkeerdruk van 80%.
- Functies die door hun gebruikersprofiel (bijvoorbeeld veel scholieren) afwijken van het gemiddelde, kennen een afwijkende vraag.
- Er moet worden uitgegaan van het drukste moment tijdens een ‘normale’ week.
- Bij seizoensafhankelijke functies (buitenzwembaden, tuincentra) is sprake van een ‘normale’ week tijdens het maatgevende seizoen.

De fietsparkeernormen zijn bedoeld voor solitaire functies. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies. Fietsparkeerplaatsen worden daarom vraagvolgend geplaatst. De fietsparkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen in deze bijlage.

Op basis van het document ‘Fietsgebruik per gemeente’ van Kenniscentrum Fietsberaad is de gemeente Asten een gemiddelde gemeente voor wat fietsgebruik betreft. Het is daarom niet nodig om correctiefactoren toe te passen op de landelijke kencijfers.

Maatgevende moment

Het drukste moment in een normale week of in het jaar is maatgevend voor de norm, tabel 24 en volgende met alternatieve eenheden en maatgevende momenten geven het maatgevende moment voor de verschillende functies weer. Bij het verrichten van tellingen kunnen deze tabellen gebruikt worden om het juiste telmoment te bepalen. In deze tabellen staat ook hoe de eenheden voor de grootte van de functies omgerekend kunnen worden naar alternatieve eenheden.

Standaard is een marge van +20% in de normen verwerkt (uitgezonderd woningen). Deze extra parkeercapaciteit is gewenst, omdat fietsers de lege plekken ook moeten kunnen vinden. Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een beperkte groei van het fietsgebruik te kunnen opvangen.

Voor werklocaties wordt zo veel mogelijk onderscheid gemaakt tussen werknemers en bezoekers.

Fietsparkeernormen

Kantoor	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum Rest bebouwde kom Buitengebied	1,7 1,2 0,7	100 m² bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.
Kantoor (bezoekers)		5	balie	Minimaal 10

tabel 14: fietsparkeernormen kantoor

Basisscholen	Schoolgrootte	Norm	Per	Opmerking
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen 250 tot 500 leerlingen > 500 leerlingen	4,3 5,0 6,2	10 leerlingen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
Basisschool (medewerkers)		0,4	10 leerlingen	

tabel 15: fietsparkeernormen basisscholen

Middelbare scholen en ROC's	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Middelbare school (leerlingen)		14	100 m² bvo	Grote aantallen
Middelbare school (medewerkers)	Centrum Rest bebouwde kom	0,6 0,4	100 m² bvo	
ROC (leerlingen)		12	100 m² bvo	Op OV-locaties lager
ROC (medewerkers)		0,9	100 m² bvo	

tabel 16: fietsparkeernormen middelbare scholen en ROC's

Winkelen en boodschappen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,7	100 m² bvo	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,9	100 m² bvo	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	100 m² bvo	
Tuincentrum	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	0,4 0,1	100 m² bvo	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen

tabel 17: fietsparkeernormen winkelen en boodschappen

Horeca en verblijfsrecreatie	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Fastfoodrestaurant	Centrum Rest bebouwde kom Buitengebied	29 10 5	Locatie	Terras meetellen
Restaurant (eenvoudig)	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	18 15	100 m² bvo	Bijv. pannenkoekenhuis Terras meetellen
Restaurant (luxe)		4	100 m² bvo	

tabel 18: fietsparkeernormen horeca en verblijfsrecreatie

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	Locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	Locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats/ crematorium		5	Gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,3	100 m^2 bvo	
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,4	100 m^2 bvo	
Kerk/moskee		40	100 zitplaatsen	Protestanten fietsen meer dan katholieken, Moslims het minst
Ziekenhuis (bezoekers)		0,5	100 m^2 bvo	Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)	Centrum Rest bebouwde kom	0,4 0,2	100 m^2 bvo	Grote aantallen

tabel 19: fietsparkeernormen gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Sport, cultuur en ontspanning	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Bibliotheek		3	100 m² bvo	
Bioscoop	Centrum Rest bebouwde kom	7,8 1,4	100 m² bvo	Grote aantallen
Fitness	Centrum Rest bebouwde kom	5,0 2,0	100 m² bvo	
Museum		0,9	100 m² bvo	
Sporthal		2,5	100 m² bvo	
Sportveld		61	ha netto terrein	
Sportzaal		4,0	100 m² bvo	
Stadion		9	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijk evenement		32	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum Rest bebouwde kom	24 18	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Zwembad (openlucht)		28	100 m² bassin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		20	100 m² bassin	Grote aantallen

tabel 20: fietsparkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Overstappen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Busstation	Centrum	42	Halterende buslijn	
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,8	Autoparkeerplaats	

tabel 21: fietsparkeernormen overstappen

Woning	Norm 1	Per	Opmerking	Norm 2	Per
Rij- en vrijstaande woning	1	Kamer	Bij voorkeur plus 1	5,5	Woning
Appartement (met fietsenberging)	0,75	Kamer	Minimaal 2 plekken	2,5	Woning
Appartement (zonder fietsenberging)	0,25	Kamer	Ten behoeve van buurtstallingen en fietstrommels. Heeft niet de voorkeur.	0,75	Woning
Studentenhuis	1	Kamer			
De tabel betreft alleen de fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5–1 per woning).					

tabel 22: fietsparkeernormen woning

Aantal fietsen	Oppervlakte (m^2)	Opmerking
2	4,1	Haaks
3	5,8	Haaks
4	7,3	45°
5	8,4	45°
6	9,5	45°
7	10,6	45°
8	11,8	45°

tabel 23: oppervlak fietsenschuur bij woningen voor het stallen van fietsen, exclusief bergruimte)

Alternatieve eenheden en maatgevende momenten fiets parkeren

Kantoor	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Kantoor (personeel)	100 m² bvo	4 arbeidsplaatsen		Werkdagochtend
Kantoor met balie (bezoekers)	Balie			Werkdagochtend
Basisscholen	**Eenheid 1**	**Eenheid 2**	**Eenheid 3**	**Maatgevend moment**
Basisschool (leerlingen)	10 leerlingen	0,4 leslokalen		Schooltijden
Basisschool (medewerkers)				
Middelbare scholen en ROC's	**Eenheid 1**	**Eenheid 2**	**Eenheid 3**	**Maatgevend moment**
Middelbare school (leerlingen)				
Middelbare school (medewerkers)	100 m² bvo	1 leslokaal		Schooltijden
ROC (leerlingen)				
ROC (medewerkers)				
Winkelen en boodschappen doen	**Eenheid 1**	**Eenheid 2**	**Eenheid 3**	**Maatgevend moment**
Winkelcentrum	100 m² bvo	80 m² vvo	0,56 winkels	Zaterdagmiddag 14-17 uur
Supermarkt	100 m² bvo	80 m² vvo	0,5 kassa	Zaterdagmiddag 14-17 uur
Bouwmarkt	100 m² bvo	90 m² vvo		Zaterdag (en koopzondag)
Tuincentrum	100 m² bvo (totaal)	80 m² bvo (binnen)	80 m² vvo (totaal)	Zaterdag (en koopzondag)

tabel 24: alternatieve eenheden en maatgevende momenten per solitaire functie, deel 1

Gezondheidszorg en voorzieningen	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Apotheek (bezoekers)				
Apotheek (medewerkers)	Locatie	4 kassa's	12 medewerkers	Werkdag 14-16 uur
Begraafplaats	Gelijktijdige plechtigheid	0,35 locatie		Tijdens plechtigheid
Crematorium		120 zitplaatsen		
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m^2	1,33 behandel kamers		Werkdag 9-12 uur
Gezondheidscentrum (medewerkers				
Kerk/moskee	100 zitplaatsen			Tijdens dienst
Ziekenhuis (bezoekers)	100 m^2 bvo	1,33 bedden		Werkdag 10-12 uur, 14-16 uur, en 19-20 uur
Ziekenhuis (medewerkers)				
Horeca en verblijfsrecreatie	**Eenheid 1**	**Eenheid 2**	**Eenheid 3**	**Maatgevend moment**
Fastfoodrestaurant	Locatie	15,6 tafels	60 stoelen	Zondag 17-18 uur
Restaurant (eenvoudig)	100 m^2 bvo	13 tafels	50 stoelen	Vr-za-zo 18-20 uur
Restaurant (luxe)		6,5 tafels	25 stoelen	Vr-za-zo 18-20 uur

tabel 25: alternatieve eenheden en maatgevende momenten per solitaire functie, deel 2

Sport, cultuur en ontspanning	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Bibliotheek	100 m² bvo	1000 leden		Woensdag 13-16 uur
Bioscoop	100 m² bvo	0,15 zalen	33 stoelen	Zaterdag 19-22 uur
Fitness	100 m² bvo	6 apparaten		Ma-di-wo 19-21 uur
Museum	100 m² bvo			Buiten schooltijden
Sporthal	100 m² bvo	0,21 kleedkamers	0,05 locatie	Zaterdag en zondag 13-18 uur
Sportveld	Ha netto terrein	1,15 velden		Speeldag ochtend, evt. wedstrijd met veel publiek
Sportzaal	100 m² bvo	0,26 kleedkamers	0,05 locatie	Gebruikstijden
Stadion	100 zitplaatsen			Bij thuiswedstrijden
Stedelijk evenement	100 bezoekers			Afhankelijk van evenement
Theater	100 zitplaatsen	0,5 zalen	300 m² bvo	Zaterdag 19-22 uur
Zwembad (openlucht)	100 m² bassin			Bij mooi weer, buiten schooltijd
Zwembad (overdekt)	100 m² bassin			Vrijdag 9-13 uur
Woning	**Eenheid 1**	**Eenheid 2**	**Eenheid 3**	**Maatgevend moment**
Rij- en vrijstaande woning	Kamer	25 m² bvo	0,25 woning	
Appartementen (met fietsenberging)	Kamer	25 m² bvo	0,33 woning	avond
Appartementen (zonder fietsenberging	Kamer	25 m² bvo	0,33 woning	
Studentenhuis	kamer			

tabel 26: alternatieve eenheden en maatgevende moment per solitaire functie, deel 3

Algemene opmerkingen/definities:

- bvo: bruto vloeroppervlak
- vvo: verkoop vloeroppervlak
- arbeidsplaats: maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers

Bijlage 5

Loopafstanden

Loopafstanden

Indien de parkeervraag niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, kan gekeken worden naar vervangende parkeergelegenheid. In tabel 27 is aangegeven wat een acceptabele loopafstand tot deze alternatieve parkeergelegenheid is. De loopafstand wordt bepaald vanaf de eerste deur van een complex. Bij de woning is dat de voordeur, bij een kantoorpand de hoofdingang et cetera.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 meter
Werken	500 meter
Ontspanning	100 meter, in centrum 200 meter in verband met beschikbaarheid en verdeling van de aanwezige parkeercapaciteit
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

tabel 27: acceptabele loopafstanden

Bijlage 6

Parkeerdruk berekenen

Parkeerdruk berekenen

In deze bijlage staat beschreven op welke manier de parkeerdruk wordt gemeten. De parkeerdruk is in dit geval het percentage parkeerplaatsen op de openbare weg waarop een auto staat geparkeerd. Daarbij wordt eerst het gebied bepaald waarin het onderzoek zal plaatsvinden. Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen geteld, waarna op de genoemde tijdstippen het aantal geparkeerde auto's wordt geteld.

Afbakening gebied.

In bijlage 5 staat de loopafstand waarbinnen een oplossing voor het parkeren gevonden moet worden. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc. In het gebied dat binnen de in bijlage 5. genoemde loopafstand valt, wordt de parkeerdruk gemeten. Dit gebied wordt op kaart aangegeven.

Aantal parkeerplaatsen.

Vervolgens wordt van de legale en openbare parkeerplaatsen het aantal geparkeerde auto's geteld. Een legale plek is: een parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen). Als er geen parkeervakken zijn, wordt de straatlengte in meters gedeeld door zes meter (lengte parkeervak volgens bijlage 2). De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, onderbrekingen (een plaats in een parkeerstrook voor bijv. een boom, speelplek, afvalcontainer of een uitrit). Ook mag vijf meter vanaf een bocht niet worden geparkeerd. Dit moet worden afgetrokken van de straatlengte. Indien de deling leidt tot een getal achter de komma, dan wordt het aantal plaatsen naar beneden afgerond, tenzij het getal achter de komma groter of gelijk is aan acht.

Aantal geparkeerde auto's

Bij deze berekening wordt uitgegaan van de openbare parkeerplaatsen en de auto's die op deze openbare plaatsen zijn geparkeerd. Dit betekent dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet meetellen in deze meting. Het gaat immers om de situatie die mensen tegenkomen als zij in een bepaalde straat willen parkeren. Ook auto's op gehandicaptenparkeerplaatsen en nadere gereserveerde parkeerplaatsen op de openbare weg tellen niet mee.

Tijdstippen van meting.

Doordeweekse avond/nacht	23.00-01.00 uur
Doordeweekse ochtend	10.00-12.00 uur
Doordeweekse middag	13.00-15.00 uur
Koopavond	18.00-20.00 uur
Zaterdagmiddag	13.00-15.00 uur

De doordeweekse tellingen geven een beeld van de 'normale parkeerdruk' en worden bij voorkeur op een dinsdag of donderdag uitgevoerd; de tellingen op koopavond en zaterdagmiddag geven een beeld van de tellingen tijdens de wekelijkse piekdrukte. De tellingen worden uitgevoerd buiten de vakantieperioden.

Parkeerdruk

Parkeerdruk bestaand = (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)
Parkeerdruk toekomst = (parkeerbehoefte nieuwe situatie)+(het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)

De verschillende tijdstippen kunnen een verschillende parkeerdruk opleveren. Immers 's avonds kunnen de parkeerplaatsen anders gebruikt worden dan overdag. Per tijdstip wordt de bestaande en toekomstige parkeerdruk bepaald.

De hoogste parkeerdruk die wordt gemeten op de aangegeven tijdstippen is maatgevend voor het bepalen of de parkeerdruk boven de 85% uitkomt. Dit betekent dat als op één van de gemeten tijdstippen de parkeerdruk boven de 85% uitkomt, er geen gebruik kan worden gemaakt van de restcapaciteit van de openbare weg.