






Nota parkeerkenkengetallen

Vastgesteld op 27 november 2018

gemeente Staphorst

Inhoud

Inleiding 3

1.1 Aanleiding 3

1.2 Ontwikkelingen 4

Uitgangspunten 6

2.1 Norm of kengetal? 6

2.2 Gebiedsindeling 6

2.3 Aanwezigheidspercentages 6

2.4 Wonen 7

2.5 Werken 7

2.6 Aanvullende eisen 7

Parkeerkengetallen 9

3.1 Wonen 9

3.2 Werken 9

3.3 Winkelen 10

3.4 Sport, cultuur en ontspanning 11

3.5 Horeca en (verblijfs)recreatie 12

3.6 Gezondheidszorg en sociale voorzieningen 12

3.7 Onderwijs 13

3.8 Aanwezigheidspercentages 13

3.9 Reductiefactor parkeren eigen terrein 13

3.10 Gehandicaptenparkeerplaatsen 14

3.11 Halen en brengen bij scholen en kinderdagverblijven 14

Werkwijze 15

4.1 Parkeerbehoefte bepalen 15

4.2 Afwijkingsbevoegdheid 15

4.3 Onderkant, gemiddelde of bovenkant van de bandbreedte? 16

4.4 Afronden 16

4.5 Rekenvoorbeelden 16

Inleiding

Ruimtelijke ontwikkelingen en parkeren zijn nauw met elkaar verweven. Door functiewijziging, uitbreiding of nieuwbouw ontstaat vaak een stijging van de parkeervraag. Zonder regelgeving op dit vlak is er een risico aanwezig dat de parkeervraag bij ontwikkelingen wordt afgewenteld op de omgeving. Om die reden worden parkeerkengetallen gehanteerd. In dit hoofdstuk wordt toegelicht waarom en hoe de parkeerkengetallen voor de gemeente Staphorst in deze nota verankerd zijn.

1.1 Aanleiding

Coalitieakkoord 2014 - 2018

Het gratis parkeren in Staphorst is uniek en onderscheidend. In het coalitieprogramma 2014 - 2018 is daarom opgenomen dat Staphorst deze positie wil behouden door het gratis parkeren te waarborgen. Daarnaast zijn in het coalitieakkoord nog een aantal zaken opgenomen die een relatie hebben met parkeerkengetallen en parkeerbeleid:

- In de planvorming en bij de realisatie van woningen wordt gedurende deze raadsperiode gewerkt met een parkeernorm van 2,0 parkeerplaatsen per wooneenheid;
- In verband met de verkeersveiligheid dient haaks parkeren bij het ontwerp van nieuwe plannen voorkomen te worden;
- Bij nieuw te ontwikkelen winkels en bedrijven wordt voorzien in voldoende parkeerruimte.

Nieuwe Wet WRO

De afgelopen jaren werd met artikel 2.5.30. van de bouwverordening gewaarborgd dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om zodoende parkeeroverlast in de directe omgeving te voorkomen.

Door een wijziging in het Besluit ruimtelijke ordening komen de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening echter per 1 juli 2018 te vervallen. Ook is met de reparatiewet BZK van 29 november 2014 bepaald dat bij de vaststelling van nieuwe bestemmingsplannen geen gebruik meer mag worden gemaakt van de bouwverordening. Parkeernormen moeten sindsdien in het bestemmingsplan opgenomen worden. Nadeel van deze werkwijze is dat het hierdoor lastiger wordt om parkeernormen te actualiseren: In dit geval moeten de bestemmingsplannen ook gewijzigd worden. Een omslachtige en kostbare procedure. Om die reden is opgenomen dat in bestemmingsplannen ook verwezen mag worden naar een nota parkeernormen.

Uniforme werkwijze is wenselijk

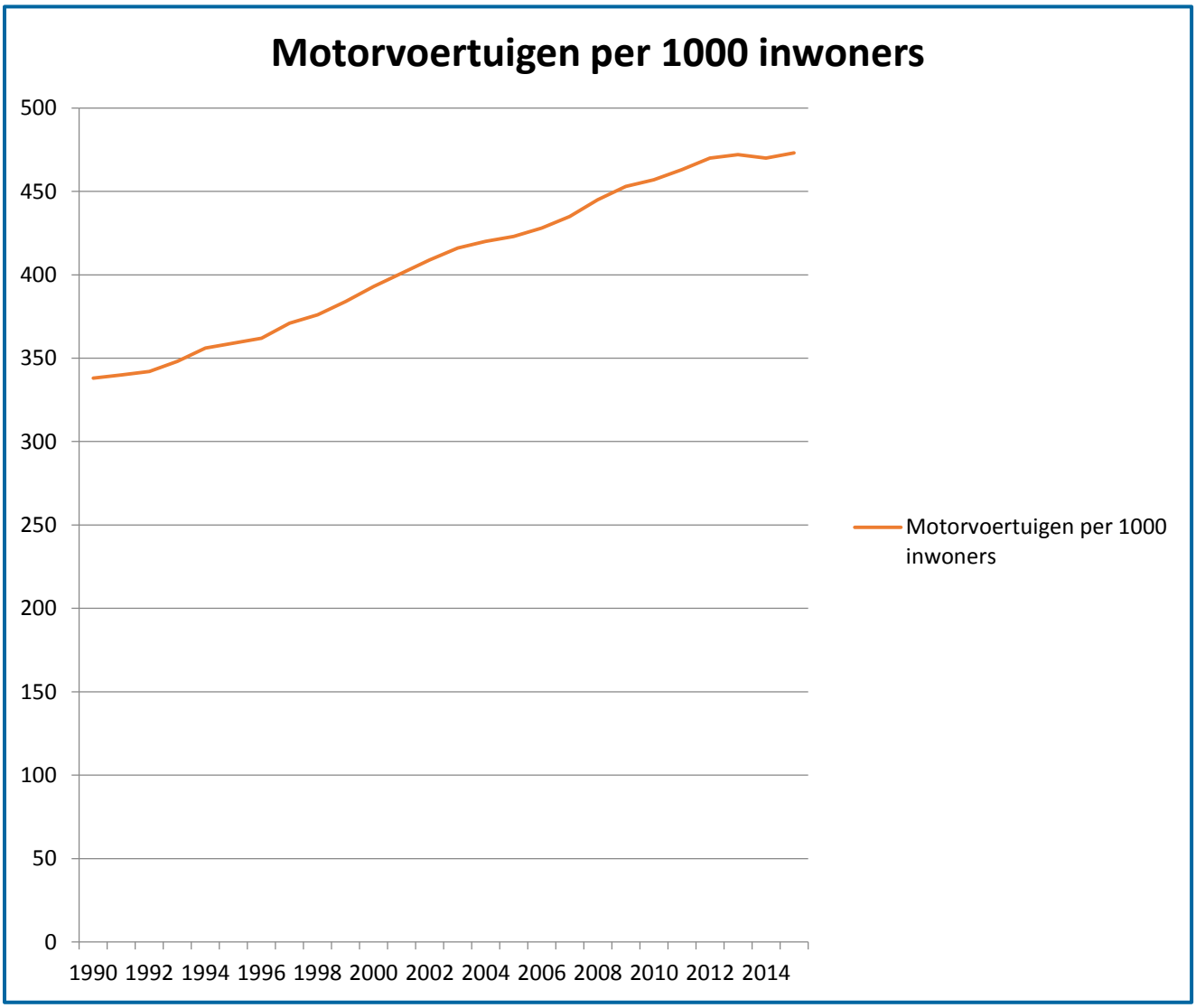
Om een eenduidige, uniforme en transparante werkwijze te waarborgen is het wenselijk om parkeerkengetallen vast te stellen. In Nederland worden hiervoor doorgaans de kengetallen uit publicatie 317[1] van het CROW toegepast. De CROW-richtlijnen zijn zo opgesteld dat deze cijfers bruikbaar en toepasbaar zijn in heel Nederland. Deze hebben echter geen wettelijke status. Ook is er in Staphorst behoefte aan een specifieke toepassing. Om die reden zijn de kengetallen ten behoeve van de situatie in Staphorst gecombineerd met lokale inzichten. Aan de hand hiervan is een lijst met parkeerkengetallen opgesteld.

[1] CROW Publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (2012)

1.2 Ontwikkelingen

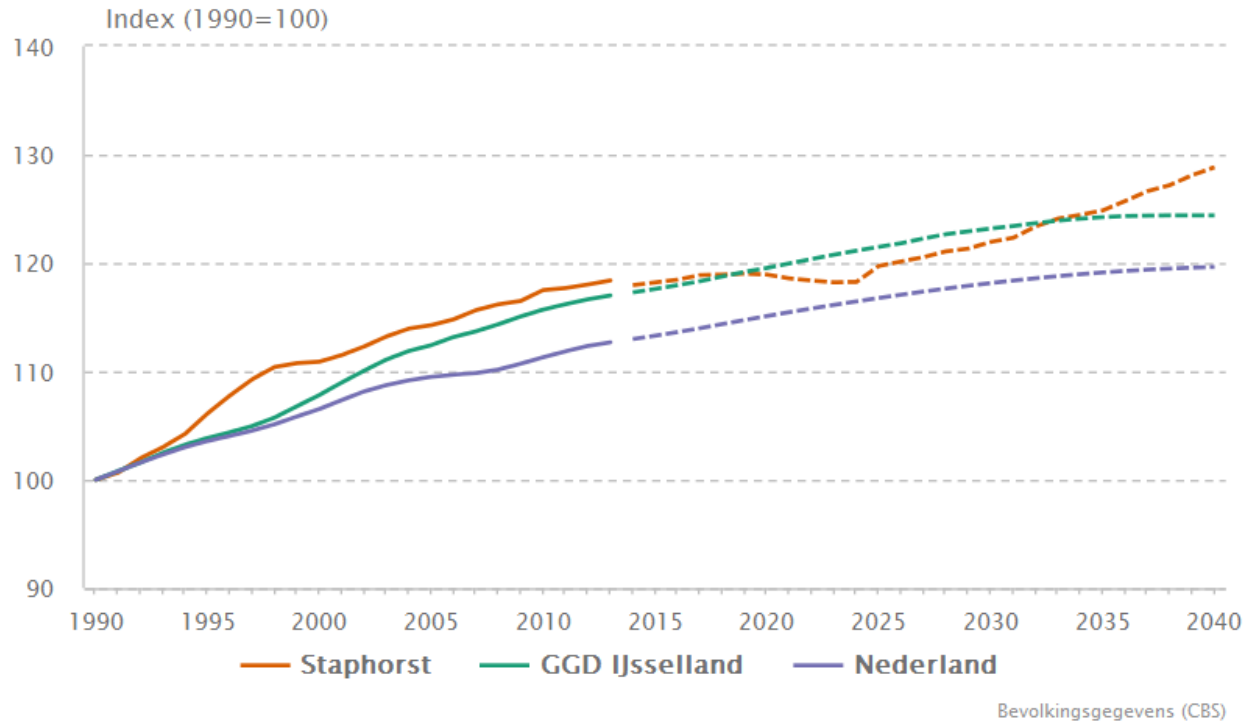
Voertuigbezit

Het voertuigbezit in Overijssel is de afgelopen jaren - net als in de rest van Nederland - gestegen. In de onderstaande grafiek is te zien hoe het wagenpark in Overijssel gedurende 25 jaar met 40% is toegenomen. Hoewel we niet over actuele gegevens uit Staphorst beschikken, mag aangenomen worden dat het voertuigbezit ook in Staphorst gestegen is.



Bevolkingsgroei

In de onderstaande grafiek zijn een prognoses voor de bevolkingsgroei van Staphorst weergegeven. Het gemiddelde indexcijfer voor 2015 is 116,4. In 2040 komt het gemiddelde indexcijfer uit op 124,3. Dat betekent dat het aantal inwoners, conform deze voorspellingen, zal groeien van 16.421 in 2015 naar 17.536 in 2040. Dit is een bevolkingstoename van 6,8%.



Het nieuwe werken

Een groot deel van de grote Nederlandse organisaties zit momenteel in een transformatie naar "Het Nieuwe Werken". Een proces dat vaak gekoppeld is aan een verandering in de organisatie en/of de huisvesting bijv. het moment dat er een nieuw kantoor wordt gezocht. De norm dat medewerkers van 9.00-17.00 uur achter hun vaste werkplek zitten wordt daarbij meer en meer verlaten. De huidige ontwikkeling die bedrijven doormaken om efficiënter kantoorgebruik (flexplekken, thuiswerken) in te voeren is inmiddels onomkeerbaar. Op basis van het huidige gedrag van grote kantoorgebruikers voorspellen deskundigen dat het "nieuwe werken" leidt tot een afname van ca. 25 m2 b.v.o. naar ca. 18 m2 b.v.o. kantoorruimte per fte (full-time employment) en minder werkplekken per fte (van 1,2 naar 0,7). Deze effecten op de kantorenmarkt treden geleidelijk verspreid over de komende jaren op omdat de meeste bedrijven het nieuwe werken pas echt gaan doorvoeren bij aangaan van een nieuw huurcontract. Bedrijven huren dan aanzienlijk minder ruimte met dezelfde personeelsomvang. Hoewel het nieuwe werken vanuit mobiliteit vaak wordt gezien als instrument om spitsproblemen in het woon-werkverkeer aan te pakken is het raadzaam om de gevolgen van intensiever gebruik van resterende kantoorruimte meegenomen. Immers, waar één fte nu nog 1,2 werkplek in beslag neemt en dus 30 m2 b.v.o. 'gebruikt' (25*1,2), zal in de toekomst één fte 0,7werkplekken in beslag nemen en dus 12,6 m2 b.v.o. 'gebruiken' (18*0,7). Dat betekent dat er in de toekomst bijna 8 medewerkers binnen een oppervlakte van 100 m2 b.v.o. kunnen werken – terwijl dit er nu nog 3,33 zijn. Hoewel de 'nieuwe werkers' niet meer aan vaste werktijden en werkplekken gebonden zijn, zal het in de praktijk voorkomen dat op piekmomenten veel medewerkers tegelijk aanwezig zijn.

Uitgangspunten

De uitgangspunten voor de parkeerkengetallen en werkwijze worden in dit hoofdstuk toegelicht.

2.1 Norm of kengetal?

Bij het vaststellen van deze nota is het voor alle betrokkenen belangrijk om scherp te krijgen hoeveel 'speelruimte' er is. Daarbij staat de vraag centraal of er sprake is van kencijfers of normen. Kencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte; normen zijn vastgestelde grootheden en bepalen het aantal vereiste parkeerplaatsen per type bestemming. Van kencijfers kan afgeweken worden. Dat heeft als voordeel dat er meer flexibiliteit is. Nadeel is echter ook dat het veel ruimte laat om vergelijkbare situaties op verschillende manieren te beoordelen. In deze nota is bewust gekozen om uit te gaan van parkeerkengetallen.

2.2 Gebiedsindeling

Voorzieningen in het centrum van een grote stad genereren een lagere parkeervraag dan voorzieningen op het platteland. Dit heeft onder te maken met het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen. Hierdoor komen in de stad niet alle gebruikers met de auto.

Het CROW hanteert bij haar kengetallen een gebiedsindeling die is afgeleid van de adressendichtheid (aantal adressen per km2) en de stedelijke zone. Dit leidt tot de volgende parameters:

Gebiedsindeling kengetallen CROW	
Klasse	**Adressen per km2**
Zeer sterk stedelijk	>2500
Sterk stedelijk	1500 – 2500
Matig stedelijk	1000 – 1500
Weinig stedelijk	500 – 1000
Niet stedelijk	<500

Stedelijke zone
Centrum
Schil centrum
Rest bebouwde kom
Buitengebied

De omgevingsadressendichtheid in Staphorst is 322 / km2. Staphorst beschikt echter over een relatief groot buitengebied. In een aantal buurten van Staphorst ligt de omgevingsadressendichtheid boven de 500. In het coalitieprogramma is opgenomen dat "er voldoende en ruime parkeergelegenheid behouden blijft". Om deze reden is bij de parkeerkengetallen uitgegaan van de klasse *'weinig stedelijk*', waarbij een differentiatie mogelijk is tussen de zones '*rest bebouwde kom*' en '*buitengebied*'.

2.3 Aanwezigheidspercentages

Bij bouwplannen of parkeertoetsen waar sprake is van meerdere functies binnen het gebouw of het plan, kan gekeken worden of dubbelgebruik mogelijk is. In dat geval wordt rekening gehouden met variërende aanwezigheidspercentages die afhankelijk zijn van de gebruiksfunctie en tijd (middag; avond; weekend). Berekenen of dubbelgebruik mogelijk is, is zinvol als de aanwezigheid van diverse gebruiksfuncties in het gebouw sterk verdeeld wordt over de dag. Bijvoorbeeld kantoorruimtes die vooral overdag gebruikt worden in combinatie met een sportfunctie waar vooral 's avonds klanten komen. Men kan dan dezelfde parkeerplaatsen gezamenlijk gebruiken waardoor er voor het totale bouwplan minder parkeerplaatsen nodig zijn. De aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in paragraaf 3.8.

2.4 Wonen

In het coalitieprogramma 2014 -2018 is opgenomen dat bij de planvorming en realisatie van woningen wordt gewerkt met een parkeernorm van 2,0 parkeerplaatsen per wooneenheid. Per woning moeten tenminste 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers in de openbare ruimte aanwezig zijn. De parkeerplekken voor bezoekers bevinden zich bij voorkeur op maximaal 100 meter loopafstand van de woningen.

Voor woningen / appartementen in een lager prijssegment, kamerverhuur en aanleuningwoningen is een uitzondering gemaakt op de regel dat er minimaal 2,0 parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn. Dit komt omdat de parkeervraag bij dit soort woningen aantoonbaar lager is dan 2,0.

2.5 Werken

In paragraaf 1.3. is te lezen dat de ontwikkeling van Het Nieuwe Werken invloed heeft op de bezetting van kantoorgebouwen. Navraag bij het CROW leert dat deze ontwikkeling niet is meegenomen in de parkeerkengetallen uit de publicatie 317: 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Hoewel deze ontwikkeling voornamelijk van invloed is op grootschalige kantorenlocaties – die in Staphorst niet aanwezig zijn - wordt aanbevolen om bij de nieuwbouw van kantoren uit te gaan van de hoge kant van de bandbreedte van de parkeerkengetallen.

2.6 Aanvullende eisen

Reductiefactoren parkeren op eigen terrein

Parkeerplaatsen op eigen terrein, bijvoorbeeld opritten en garages, worden bij de functie wonen niet altijd strikt gebruikt om op te parkeren. In sommige gemeenten is het in verleden getracht om dit af te dwingen door middel van kettingbedingen bij koopcontracten. In de praktijk blijkt de handhaving echter lastig te zijn. Om die reden hanteert de gemeente Staphorst reductiefactoren bij de functie wonen. Deze reductiefactoren worden toegelicht in paragraaf 3.9.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Gehandicaptenparkeerplaatsen worden regelmatig gebruikt door voertuigen die uitgerust zijn met rolstoelliften. Bij de realisatie van een gehandicaptenparkeerplaats dient daar rekening mee gehouden worden. Ook voor het uitstappen aan de zijkant is soms meer ruimte nodig. Om die reden zijn in paragraaf 3.10 aanvullende eisen opgenomen voor de afmeting van een gehandicaptenparkeerplaats.

Halen en brengen bij scholen

De parkeerkengetallen voor scholen zijn afgestemd op de hoeveelheid leslokalen. In deze berekening wordt echter geen rekening gehouden met de piekvraag die ontstaat gedurende haal- en brengtijden. In paragraaf 3.11 is daarom een formule weergegeven waarmee de hoeveelheid haal- en brengverkeer berekend kan worden. Het is verplicht om deze vraag binnen de plangrenzen te faciliteren. Dit kan onder andere door de aanleg van kiss & ride plaatsen, 'overloopparkeren' in een groenstrook (grasbetonklinkers) etc. Als het niet lukt om de vraag ten gevolg van halen en brengen binnen de plangrenzen op te vangen, moet aangetoond worden dat er in de omliggende (openbare) ruimte geen problemen ontstaan op het vlak van parkeeroverlast en verkeersveiligheid.

Laden en lossen

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

Haaks parkeren

Het coalitieprogramma 2014 - 2018 vraagt expliciet aandacht voor gevaarlijke verkeerssituaties als gevolg van haaks parkeren. Daarom is beschreven dat haaks parkeren bij het ontwerp van nieuwe plannen voorkomen dient te worden. Dit uitgangspunt heeft betrekking op situaties waarbij de parkeerplaatsen direct aansluiten op de openbare weg. Op parkeerterreinen bij bedrijven, winkels etc. is het voorkomen van haaks parkeren niet van toepassing.

Beroep aan huis

In Staphorst is het toegestaan om een beroep aan huis uit te oefenen als de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt en dat deze een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is. Er dient voldoende parkeergelegenheid op eigen erf aanwezig te zijn en er is geen sprake van een onevenredige verkeers- en/of publieksaantrekkende functie.

Bij het uitoefenen van een beroep aan huis is doorgaans sprake van een eenmanszaak. Ook vinden de activiteiten in de regel gedurende de werkdag plaats. Uit paragraaf 4.8 blijkt dat het aanwezigheidspercentage van woningen op een werkdag 50% is. In deze context kan veronderstelt worden dat de parkeerdruk als gevolg van de uitoefening van een beroep aan huis in de openbare ruimte opgevangen kan worden. Daarom wordt er geen parkeereis gekoppeld aan de uitoefening van een beroep aan huis.

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

Parkeren grote voertuigen

In Staphorst is het verboden om voertuigen die langer dan zes meter- en / of hoger zijn dan 2,4 meter, tussen 18:00 en 08:00 uur op de openbare weg te parkeren. Campers, caravans of kampeerwagens met deze afmetingen mogen maximaal drie dagen op de openbare weg geparkeerd worden. Deze regels zijn vastgelegd in de Algemene Plaatselijke Verordening.

Parkeren op straat

In beginsel is het toegestaan om op de rijbaan te parkeren. Niettemin kan dit soms tot problemen leiden voor het normale gebruik van de weg. Te denken valt bijvoorbeeld aan de toegankelijkheid voor grotere voertuigen, zoals nooddiensten of vuilnisophaaldienst. Om die reden wordt door de gemeente getoetst in hoeverre parkeren op de rijbaan mogelijk is.

Parkeerkengetallen

Hieronder zijn de parkeerkengetallen voor de functies weergegeven. De norm wordt, tenzij andere aangegeven, per 100 m2 bruto vierkante meter vloeroppervlak (BVO) berekend.

3.1 Wonen

Functie	Parkeerkengetallen				Aandeel bezoekers
	bebouwde kom		buitengebied		
	Min.	Max.	Min.	Max.	
Koop, vrijstaand	2,0	2,7	2,0	2,8	0,3 per woning
Koop, 2-onder-1-kap	2,0	2,6	2,0	2,6	0,3 per woning
Koop, tussen / hoek	2,0	2,4	2,0	2,4	0,3 per woning
Koop, etage duur	2,0	2,5	2,0	2,5	0,3 per woning
Koop, etage midden	1,5	2,3	1,5	2,3	0,3 per woning
Koop, etage goedkoop	1,2	2,0	1,2	2,0	0,3 per woning
Huurhuis, vrije sector	1,6	2,4	1,6	2,4	0,3 per woning
Huurhuis, sociale huur	1,2	2,0	1,2	2,0	0,3 per woning
Huur, etage, duur	1,5	2,3	1,5	2,3	0,3 per woning
Huur, etage midden / goedkoop	1,0	1,8	1,0	2,8	0,3 per woning
Kamerverhuur zelfstandig	0,6	0,8	0,6	0,8	0,3 per woning
Kamerverhuur, studenten, niet zelfs.	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3 per woning
Aanleunwoning en serviceflat	1,0	1,4	1,0	1,4	0,3 per woning

3.2 Werken

Functie	Parkeerkengetallen				Aandeel bezoekers
	bebouwde kom		buitengebied		
	Min.	Max.	Min.	Max.	
Kantoor zonder baliefunctie	1,8	2,3	2,3	**2,8**[2]	5%
Kantoor met baliefunctie	2,6	3,1	2,3	**2,8**[3]	5%
Arbeidsintensief / arbeidsextensief[4]	2,1	2,6	2,3	2,8	5%
Arbeidsextensief / bezoekersextensief[5]	0,8	1,3	2,3	2,8	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,6	2,1	2,3	2,8	5%

[2] *Zie paragraaf 2.5.*
[3] *Zie paragraaf 2.5.*
[4] *Industrie, laboratorium, werkplaats | exclusief vrachtverkeer*
[5] *Loods, opslag, transportbedrijf | exclusief vrachtverkeer*

3.3 Winkelen

Functie	Parkeerkengetallen				Aandeel bezoekers
	bebouwde kom		buitengebied		
	Min.	Max.	Min.	Max.	
Buurtsupermarkt	2,5	4,5	n.v.t.	n.v.t.	89%
Discountsupermarkt	5,5	7,5	n.v.t.	n.v.t.	96%
Fullservice superm. (laag prijsniveau)	4,4	6,4	n.v.t.	n.v.t.	93%
Fullservice superm. (hoog prijsniveau)	3,9	5,9	n.v.t.	n.v.t.	93%
Grote supermarkt	6,7	8,7	n.v.t.	n.v.t.	84%
Groothandel in levensmiddelen	5,4	7,4	n.v.t.	n.v.t.	80%
Buurt- en dorpscentrum	2,7	4,7	n.v.t.	n.v.t.	72%
Wijkcentrum (klein)	3,5	5,5	n.v.t.	n.v.t.	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	4,1	6,1	n.v.t.	n.v.t.	79%
Wijkcentrum (groot)	4,7	6,7	n.v.t.	n.v.t.	81%
Weekmarkt (per 1m2 kraam)[6]	0,15	0,24	n.v.t.	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	2,0	2,5	2,0	2,5	89%
Bruin- en witgoedzaken	7,1	8,6	8,5	10,0	92%
Woonwarenhuis / woonwinkel	1,6	2,1	1,7	2,2	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	4,3	5,8	4,4	5,9	95%
Meubelboulevard / woonboulevard	2,1	2,6	n.v.t.	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	3,9	4,4	n.v.t.	n.v.t.	94%
Outletcentrum	9,1	11,1	9,4	11,4	94%
Bouwmarkt	2,1	2,6	2,2	2,7	87%
Tuincentrum	2,3	2,8	2,6	3,1	89%
Groencentrum	2,3	2,8	2,6	3,1	89%

[6] *Indien geen parkeren achter kraam dan +1 p.p. per standhouder*

3.4 Sport, cultuur en ontspanning

Functie	Parkeerkengetallen				Aandeel bezoekers
	bebouwde kom		buitengebied		
	Min.	Max.	Min.	Max.	
Bibliotheek	0,9	1,4	1,1	1,6	97%
Museum	1,0	1,2	n.v.t.	n.v.t.	95%
Bioscoop	10,2	12,2	12,7	14,7	94%
Filmtheater / filmhuis	6,9	8,9	8,9	10,9	97%
Theater / schouwburg	8,3	11,3	10,5	13,5	87%
Musicaltheater	3,5	4,5	4,6	5,6	86%
Casino	6,0	7,0	7,5	8,5	86%
Bowlingcentrum	2,3	3,3	2,3	3,3	89%
Biljart-/ snookercentrum	1,1	1,6	1,5	2,0	87%
Dansstudio	5,0	6,0	6,9	7,9	93%
Fitnessstudio / sportschool	4,3	5,3	6,0	7,0	87%
Fitnesscentrum	5,3	6,8	6,9	7,9	90%
Welnesscentrum	8,8	9,8	9,8	10,8	99%
Sauna, Hammam	6,2	7,2	6,8	7,8	99%
Sporthal	2,6	3,1	3,2	3,7	96%
Sportzaal	2,5	3,0	3,3	3,8	94%
Tennishal	0,4	0,6	0,4	0,6	87%
Squashhal	2,6	2,8	3,1	3,3	84%
Zwembad overdekt	10,5	12,5	12,3	14,3	97%
Zwembad openlucht	11,9	13,9	14,8	16,8	99%
Sportveld (per hectare netto terrein)	13,0	27,0	13,0	27,0	
Stadion (per zitplaats)	0,04	0,2	n.v.t	n.v.t.	99%
Kunstijsbaan (< dan 400 meter)	1,6	2,1	1,8	2,3	98%
Kunstijsbaan (>400 meter)	2,3	2,8	2,5	3,0	98%
Jachthaven	0,5	0,7	0,5	0,7	
Golfoefencentrum (per centrum)	49,1	53,1	54,2	58,2	93%
Golfbaan (per 18 holes)	86,0	106,0	108,3	128,2	98%
Indoorspeeltuin (gemiddeld, klein)	2,2	7,2	2,6	7,6	97%
Indoorspeeltuin (groot)	3,1	8,1	3,6	8,6	98%
Indoorspeeltuin (zeer groot)	4,3	7,3	4,9	7,9	98%
Kinderboerderij	22,5	22,5	n.v.t.	n.v.t.	
Manege (per box)	0,3	0,5	0,3	0,5	90%
Dierenpark	4,0	12,0	4,0	12,0	99%
Attractie- en pretpark	4,0	12,0	4,0	12,0	99%
Volkstuin (per 10 tuinen)	1,2	1,5	1,3	1,6	100%
Plantentuin (per gemiddelde tuin)	30,5	30,5	n.v.t.	n.v.t.	

3.5 Horeca en (verblijfs)recreatie

Functie	Parkeerkengetallen				Aandeel bezoekers
	bebouwde kom		buitengebied		
	Min.	Max.	Min.	Max.	
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,3	90%
Bungalowpark (per bungalow)	1,5	1,7	2,0	2,2	91%
1* hotel (per 10 kamers)	2,2	2,4	4,4	4,6	77%
2* hotel (per 10 kamers)	3,6	4,1	6,0	6,5	80%
3* hotel (per 10 kamers)	4,2	5,2	6,3	7,3	77%
4* hotel (per 10 kamers)	6,3	7,3	8,5	9,5	73%
5* hotel (per 10 kamers)	9,3	10,9	11,8	13,4	65%
Café / bar / cafetaria	5,0	7,0	n.v.t.	n.v.t.	90%
Restaurant	12,0	14,0	n.v.t.	n.v.t.	80%
Discotheek	18,9	22,9	18,8	22,8	99%
Evenementenhal / Beursgebouw	6,0	11,0	n.v.t.	n.v.t.	99%

3.6 Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

Functie	Parkeerkengetallen				Aandeel bezoekers
	bebouwde kom		buitengebied		
	Min.	Max.	Min.	Max.	
Huisartsenpraktijk (per beh. Kamer)	2,7	3,2	3,0	3,5	57%
Apotheek (per vestiging)	2,9	3,4	n.v.t.	n.v.t.	45%
Fysiotherapie (per beh. Kamer)	1,5	2,0	1,7	2,2	57%
Consultatiebureau (per beh. Kamer)	1,6	2,1	1,9	2,4	50%
Consultatiebureau voor ouderen (per beh. Kamer)	1,8	2,0	2,1	2,3	38%
Tandarts (per beh. Kamer)	2,1	2,6	2,4	2,9	47%
Gezondheidscentrum (per beh. Kamer)	1,9	2,4	2,2	2,7	55%
Ziekenhuis	1,6	1,8	1,9	2,1	29%
Crematorium	25,1	35,1	25,1	35,1	99%
Begraafplaats	26,6	36,6	26,6	36,6	97%
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	3,0	3,5	3,4	3,9	37%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,1	0,2	n.v.t.	n.v.t.	
Verpleeg / verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,5	0,7	n.v.t.	n.v.t.	60%

3.7 Onderwijs

Functie	Parkeerkengetallen				Aandeel bezoekers
	bebouwde kom		buitengebied		
	Min.	Max.	Min.	Max.	
Kinderdagverblijf (crèche)	1,3	1,5			
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,5	1,0			
Middelbare school (per leslokaal)	3,9	5,9			11%
ROC (per 100 leerlingen)	4,8	6,8			7%
Hogeschool (per 100 studenten)	8,7	12,7			72%
Universiteit (per 100 studenten)	14,7	18,7			48%
Avondonderwijs (per 10 studenten)	5,8	7,8			95%

3.8 Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	30	85	90	0	30
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
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
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
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
Bios / theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

3.9 Reductiefactor parkeren eigen terrein

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekening aantal	opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5 meter diep
Lange oprit zonder garage	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed

3.10 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Een gehandicaptenparkeerplaats dient op minder dan 50 meter afstand te liggen van openbare gebouwen en bestemmingen die voor mensen met een handicap toegankelijk zijn. 1 op de 50 parkeerplaatsen moet bestaan uit gehandicaptenparkeerplaatsen. De volgende maatvoering is van toepassing:

Langparkeerplaatsen
Minimaal zes meter lang. Indien er achter in- en uit wordt gestapt zijn de vakken 7,50 meter lang.
Minimaal 3,5 meter breed vanwege manoeuvreerruimte bij het in- en uitstappen

Haaks parkeren
Minimaal vijf meter lang;
Minimaal 3,5 meter breed
Minimaal 3 meter breed indien er naast het parkeervak een vrije uitstapstrook aanwezig is.
Haaks parkeren niet toepassen indien parkeervakken aansluiten op openbare weg (zie paragraaf 2.4).

3.11 Halen en brengen bij scholen en kinderdagverblijven

Ten behoeve van het halen en brengen bij scholen is het wenselijk om rekening te houden met een tijdelijke piekvraag. Aan de hand van de onderstaande formules kan berekend worden hoe groot de verkeersgeneratie is als gevolg van ouders die kinderen komen halen en brengen.

Functie	Formule
Onderbouw (groep 1 t/m 3)	Aantal leerlingen * % leerlingen auto halen en brengen * reductiefactor parkeerduur * reductiefactor aantal kinderen
Bovenbouw (groep 4 t/m 8)	Aantal leerlingen * % leerlingen auto halen en brengen * reductiefactor parkeerduur * reductiefactor aantal kinderen
Kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang	Aantal leerlingen * % leerlingen auto halen en brengen * reductiefactor parkeerduur * reductiefactor aantal kinderen

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

Werkwijze

Bij de berekening van de parkeerbehoefte is het belangrijk om een uniforme werkwijze te hanteren. Doel is om te voorkomen dat voor vergelijkbare initiatieven een afwijkende parkeereis wordt opgelegd. In dit hoofdstuk wordt de werkwijze daarom toegelicht.

4.1 Parkeerbehoefte bepalen

In de meeste eenvoudige vorm is er sprake van een nieuwe ontwikkeling en is er op eigen terrein voldoende[7] ruimte aanwezig om de parkeerbehoefte af te vangen. Met enige regelmaat is er echter ook sprake van situaties waarbij er bijvoorbeeld sprake is van gedeeltelijke functiewijzigingen en weinig ruimte op eigen terrein. Om een eenduidige, en transparante werkwijze te waarborgen wordt hieronder per situatie aangegeven welke werkwijze wij hanteren.

Nieuwbouw of volledige functiewijziging

De parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van parkeerkengetallen en aanwezigheidspercentages.

Verbouw / gedeeltelijke functiewijziging

Bij verbouw en / of gedeeltelijke functiewijziging wordt de bestaande situatie aangehouden als referentie. Bij uitbreiding of functiewijziging moet alleen voor de extra oppervlakte of toegevoegde functie voorzien worden in de parkeerbehoefte. Uiteraard moeten eventuele opgeheven parkeerplaatsen wel gecompenseerd worden.

Er is geen parkeren op eigen terrein

Bij sommige functies wordt het parkeren nu al helemaal in de openbare ruimte opgelost. Dit is vooral het geval bij winkels. Bij functiewijzigingen en / of uitbreidingen kan een afwijkingsbevoegdheid gehanteerd worden.

4.2 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders hebben de bevoegdheid om af te wijken van de verplichting om de parkeerplaatsen op eigen terrein aan te brengen. De mogelijkheid voor het toepassen van deze zogenaamde afwijkingsbevoegdheid is alleen aanwezig als de initiatiefnemer aantoont dat de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein onmogelijk is. In dit geval dient de initiatiefnemer a.d.h.v. objectief onderzoek aan te tonen op welke wijze de extra parkeervraag in de omliggende omgeving / openbare ruimte ingepast kan worden. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

1. De restcapaciteit van het omliggende parkeerareaal wordt bepaald aan de hand van parkeerdrukmetingen of, in het geval van een nieuwe situatie, een berekening van de parkeerbalans.
2. De parkeerdruk in de omgeving, inclusief de extra parkeervraag als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling, mag niet hoger zijn dan 85%. De overige 15% dient ter voorkoming van zoekverkeer en voor de opvang van de groei van het autobezit.
3. De gemeente kan besluiten om op eigen initiatief een (centrale) parkeervoorziening te realiseren. In dat geval wordt onderzocht hoe de parkeervraag van (toekomstige) ontwikkelingen op / in deze voorziening ondergebracht kan worden. Per initiatief wordt afgesproken hoe de kosten voor een dergelijke voorziening verdeeld worden over de betrokken partijen.
4. Bij de bepaling van het onderzoeksgebied en / of de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met acceptabele loopafstanden. De acceptatie van loopafstanden wordt o.a.

[7] *de ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan en de vigerende bestemming.*

bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de parkeerordening en de concurrentiekracht van de alternatieven. Kortparkerende bezoekers moeten een plaats dicht bij hun bestemming kunnen vinden. Voor het bepalen van de acceptabele loopafstand wordt verwezen naar het ASVV 2012[8].

5. Belanghebbenden worden door de initiatiefnemer – tenzij er valide argumenten zijn waarom dit niet kan - zo vroeg mogelijk in het proces betrokken.

4.3 Onderkant, gemiddelde of bovenkant van de bandbreedte?

Parkeerkengetallen zijn op de praktijk gebaseerde cijfers die kunnen worden gebruikt als hulpmiddel bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Bij de toepassing ervan moet rekening worden gehouden met de volgende invloeden:

- Bereikbaarheidskenmerken van de locatie
- Specifieke eigenschappen van de functie
- Mobiliteitskenmerken van de gebruikers / bezoekers van de functie
- Het gemeentelijk parkeerbeleid of mobiliteitsbeleid

Om rekening te kunnen houden met de bovenstaande aspecten, is er bewust voor gekozen om te werken met bandbreedtes. Gebruik van bandbreedtes roept echter ook de kanttekening op dat hierdoor discussies kunnen ontstaan. Zeker bij grotere plannen, bijvoorbeeld de ontwikkeling van een woonwijk, kan het aantal benodigde parkeerplaatsen nogal variëren naarmate er voor de onderkant of bovenkant van de bandbreedte gekozen wordt. Om die reden zijn in dit plan de volgende werkafspraken beschreven:

1. De standaard werkwijze is om uit te gaan van het *gemiddelde* van de bandbreedte
2. De *onderkant* van de bandbreedte kan aangehouden worden in het geval dat de initiatiefnemer kan aantonen dat er sprake is van bijzondere omstandigheden. Bijvoorbeeld als er een bedrijfsvervoersplan wordt gehanteerd, als het gaat om studentenwoningen die dicht bij een goede openbaar vervoersvoorziening liggen etc. Dit verhaal moet 'met droge ogen uitgelegd' kunnen worden. Economische motieven spelen in de afweging geen rol.
3. De bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden als:

- er in de omliggende omgeving objectief aantoonbaar sprake is van parkeeroverlast[9] en er aanwijzingen zijn dat het aan toetsing onderhavige initiatief zal leiden tot een vergroting van deze parkeeroverlast
- Als bij vergelijkbare, reeds gerealiseerde plannen in de praktijk blijkt het gemiddelde van de bandbreedte onvoldoende in de parkeerbehoefte voorziet;
- het overduidelijk is dat voor het plan bovengemiddeld veel parkeerplaatsen nodig zijn.

4.4 Afronden

Nadat alle functies bij elkaar zijn opgeteld, blijft er doorgaans een getal achter de komma over. Afronding gebeurt op de volgende manier:

- Bij een getal tot 0,49, wordt naar beneden afgerond
- Bij een getal vanaf 0,5 wordt naar boven afgerond

4.5 Rekenvoorbeelden

Op de volgende pagina zijn een aantal rekenvoorbeelden weergegeven.

---

[8] *CROW: Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.*
[9] *Parkeeroverlast: De parkeerdruk in de directe omgeving is op representatieve momenten hoger dan 85%*

Voorbeeld 1: Functiewijziging woning naar kantoorruimte.

De gemeente ontvangt een aanvraag voor de wijziging van een woonruimte naar kantoorfunctie. Het betreft een woning met een begane grond, eerste verdieping en een grote deel. Het perceel bevindt zich binnen de bebouwde kom. De volgende gegevens zijn ingediend:

- Het bruto vierkante meter vloeroppervlak is 250 m2.
- In de huidige situatie is een oprit aanwezig van drie meter breed en vijf meter lang.
- De kantoorruimte heeft een baliefunctie.

De parkeervraag wordt berekend aan de hand van de gegevens uit paragraaf 3.1 en 3.2. Voor de woning wordt gerekend met twee parkeerplaatsen. Uit de omgeving van het perceel komen geen signalen over een hoge parkeerdruk. Wel wordt er rekening mee gehouden dat het oppervlakte van het pand efficiënt gebruikt zal worden (zie paragraaf 1.3. en paragraaf 2.5.). Om die reden wordt er bewust voor gekozen om de hoge kant van de bandbreedte aan te houden. Dit leidt tot de volgende rekensom:

Huidige situatie

Functie	BVO	Norm	Parkeervraag
Woning	250	2,0 per woning	2

Nieuwe situatie

Functie	BVO	Norm	Parkeervraag
Kantoor met baliefunctie	250	2,6 – **3,1**	7,75

De parkeervraag als gevolg van de toekomstige ontwikkeling is 7,75. In paragraaf 4.1. is echter ook beschreven dat bij functiewijziging uit wordt gegaan van de bestaande situatie. In de bestaande situatie is op eigen terrein een oprit aanwezig van drie meter breed en vijf meter lang. Uit de tabel van paragraaf 3.9 blijkt dat hier 0,8 voertuigen op kunnen parkeren. De parkeervraag van 7,75 kan dus verminderd worden met 0,8. Er moeten dus geen 8, maar zeven parkeerplaatsen aangebracht worden.

De zeven parkeerplaatsen moeten in beginsel op eigen terrein aangebracht worden. Hier is echter geen ruimte voor. Om die reden laat de aanvrager op een aantal representatieve momenten in kaart brengen hoe hoog de parkeerdruk is. Uit deze meting blijkt dat er binnen een straal van 100 meter, 20 parkeerplaatsen in de openbare ruimte liggen. Op werkdagen zijn maximaal vijf van deze parkeerplaatsen bezet. Er is dus een restcapaciteit van 15 parkeerplaatsen. De afwijkingsbevoegdheid betekent echter niet dat de aanvrager nu geen inspanningen hoeft te verrichten. Op eigen terrein kunnen drie extra parkeerplaatsen aangebracht worden. Ondanks dat er in de openbare ruimte voldoende restcapaciteit aanwezig is, dient de aanvrager deze drie parkeerplaatsen wel op eigen terrein aan te vragen. Beginsel is immers om te parkeren op eigen terrein.

Voorbeeld 2: Uitbreiding winkel

Er komt een aanvraag binnen voor de uitbreiding van een sportschool. Aan de achterzijde van het pand bevindt zich een stukje braakliggend terrein dat nu door niemand onderhouden wordt. De parkeerdruk in de omliggende openbare ruimte is hoog en de sportschool heeft geen ruimte om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te brengen. In de omgeving liggen een aantal winkels die hebben aangegeven dat zij ook plannen hebben om uit te breiden. Ook zij kunnen geen parkeerplaatsen aanbrengen op eigen terrein. Theoretisch gezien zal de parkeerdruk in de openbare ruimte dus stijgen. De volgende gegevens zijn ingediend:

- De sportschool wordt uitgebreid met 200 m2 bvo;
- De sportschool ligt in een klein wijkcentrum

De parkeervraag wordt berekend aan de hand van de gegevens uit paragraaf 3.4. Uit het klantenbestand van de sportschool blijkt dat veel klanten op fietsafstand wonen. Daarom wordt qua normering de 'onderkant' van de bandbreedte aangehouden. Dit leidt tot de volgende rekensom:

Functie	BVO	Norm	Parkeervraag
Sportschool	200	**4,3** – 5,3	8,6

Ten behoeve van de uitbreiding van de sportschool moeten 8,6 parkeerplaatsen aangebracht worden. Op het terrein van de sportschool is hiervoor geen ruimte. In verband met klachten over de parkeerdruk heeft de gemeente de parkeerdruk recent al een keer in kaart gebracht. Uit deze metingen blijkt dat de parkeerdruk op koopavond en zaterdagmiddag boven de 85% ligt. Omdat andere winkels ook willen uitbreiden, besluit de gemeente om een parkeerbalans op te stellen. Uitgangspunt is een toename van 500 m2 bvo winkelruimte + de uitbreiding van de sportschool. Meer bebouwing is niet mogelijk.

Op basis van de parkeerbalans blijkt dat er in de toekomst 30 extra parkeerplaatsen nodig zijn. Deze parkeerplaatsen kunnen gerealiseerd worden in een nabij gelegen groenstrook. De gemeente besluit om - vooruitlopend op de uitbreiding van de overige winkels - het parkeerterrein aan te brengen. De kosten voor de aanleg worden vervolgens aan de hand van anterieure overeenkomsten (deels) verhaald.

Voorbeeld3: Nieuwbouw multifunctioneel scholengebouw
Er ligt een aanvraag voor de bouw van een schoolgebouw met een inpandig kinderdagverblijf en dorpscentrum. Het perceel bevindt zich binnen de bebouwde kom. De volgende gegevens zijn ingediend.

School**.** 16 lokalen, 400 leerlingen. Zo'n 150 leerlingen zitten in de onderbouw.
KDV. 200 m2 BVO.
Dorpscentrum. 300 m2 bvo.

De parkeervraag wordt berekend aan de hand van de gegevens uit paragraaf 3.3. en 3.7. Uit de omgeving van het perceel komen al regelmatig signalen over een hoge parkeerdruk. Om die reden wordt er bewust voor gekozen om de hoge kant van de bandbreedte aan te houden. Dit leidt tot de volgende rekensom:

Functie	BVO	Norm	Parkeervraag
School	16 lokalen	0,5 – **1,0**	16
KDV	200	1,3 – **1,5**	3
Dorpscentrum	300	2,7 – **4,7**	14,1
Totaal			**33,1**

Uit de bovenstaande rekensom blijkt dat er 33,1, ofwel 33 parkeerplaatsen nodig zijn. Er vallen echter een aantal zaken op:

- Bij de berekening voor de school is geen rekening gehouden met halen en brengen.
- Voor het Kinderdagverblijf moeten relatief weinig parkeerplaatsen aangelegd worden. Er wordt geen rekening gehouden met halen en brengen.
- In het dorpscentrum worden met name 's avonds activiteiten georganiseerd.

Met het oog op de openingstijden van de voorzieningen wordt in de tabel van de aanwezigheidspercentages (paragraaf 4.8) gekeken in hoeverre dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Uit de tabel is af te leiden dat het aanwezigheidspercentage van een school op een werkdag / middag, 100% is. Bij een sociale culturele instelling als een dorpscentrum ligt dit percentage op een werkdag / middag echter op 40%. En op een werkdag / avond geldt het omgekeerde: De school is 0% bezet en het dorpshuis 100%. Dit leidt tot de onderstaande berekening

Functie	Parkeervraag werkdag / middag	Parkeervraag werkdag / avond
School	16 * 1,00 (100%) = 16	16*0,00 (0%) = 0
KDV	3 * 1,00 (100%) = 3	3 * 0,00 (0%) = 0
Dorpscentrum	14,1 *0,40 (40%) = 5,64	14,1 * 1,00 (100%) = 14,1
Totaal	**24,65**	14,1

De berekening uit de bovenstaande tabel leidt er toe dat er niet 33- maar 25 parkeerplaatsen nodig zijn. Hierbij is echter nog geen rekening gehouden met de piekvraag te gevolge van het halen en brengen van kinderen. Omdat er in de omgeving al signalen zijn over een hoge parkeerdruk, is het van belang om deze piekvraag op eigen terrein af te wikkelen. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Onderbouw: 150 leerlingen.
- Bovenbouw: 250 leerlingen.
- Vanwege het karakter van de school is het aannemelijk dat kinderen niet alleen uit de directe omgeving komen. Bij de berekening voor het aantal parkeerplaatsen moet daarom rekening

worden gehouden met een percentage kinderen dat met de auto gebracht wordt. Uit de bandbreedtes van de tabel in paragraaf 3.11. wordt gekozen voor het midden van de bandbreedtes.

- KDV: Aantal leerlingen is nog niet helemaal bekend. In een KDV moet minimaal 3,5 m2 BVO per kind beschikbaar te zijn. Op de tekeningen is ook te zien dat zo'n 75 m2 bvo gebruikt wordt voor technische ruimtes, kantoor toiletten etc. Er kunnen dus maximaal 125/3,5 = 35,71, ofwel 36 kinderen aanwezig zijn.

De bovenstaande uitgangspunten resulteren in de volgende berekening:

Onderbouw:	150 * 0,45 * 0,5 * 0,75 =	25,3125
Bovenbouw:	250 * 0,225 * 0,25 * 0,85 =	11,95313
KDV:	36 * 0,65 * 0,25 * 0,75 =	4,3875
		_____
Totaal halen en brengen:		41,65

Vanwege het haal- en breng verkeer komt de totale parkeervraag op 24,65 + 41,65 = 66,3 parkeerplaatsen. De betrokken partijen reageren zeer verrast op dit aantal parkeerplaatsen. Het perceel is relatief klein en er wordt veel waarde gehecht aan een goede landschappelijke inpassing. Omwonenden maken zich echter ook veel zorgen over het haal en breng verkeer. Een aantal bewoners heeft eerder bij een school gewoond. Zij konden 's ochtends regelmatig niet van hun oprit wegrijden omdat er ouders voor geparkeerd stonden. Uiteindelijk wordt er voor gekozen om 35 vaste parkeerplaatsen aan te leggen. Ook wordt er langs de weg een kiss en ride plek aangelegd waar tegelijkertijd tien auto's kunnen parkeren. Ouders mogen hier alleen stilstaan om passagiers uit te laten. In de praktijk zal men met het halen van de kinderen echter langer geparkeerd staan. Een deel van het schoolplein wordt daarom multifunctioneel ingericht: Tot half 9 en na 15:00 uur kan dit deel van het schoolplein gebruikt wordt als parkeerterrein. Tijdens de gymlessen en in pauzes wordt het terrein gebruikt als plek waar allerlei (bal)spellen gespeeld kunnen worden. Nadat de auto's weer weg zijn kunnen kinderen uit de buurt hier 's avonds ook gebruik van maken.