NOTA PARKEERNORMEN LINGEWAARD 2020

Vastgesteld door de gemeenteraad van Lingewaard op 14 mei 2020



COLOFON

Titel	Nota Parkeernormen Lingewaard 2020
Opdrachtgever	Gemeente Lingewaard
Status	Eindversie
Datum	24 april 2020
Auteur	Jan van Stiphout
Contact	SVA STIPHOUT VERKEERSADVIES
	Kasteel Heeswijkstraat 4
	5037 HM TILBURG
	Jan van Stiphout
	Telefoon: 06- 2878 8582
	Email: j.van.stiphout@online.nl

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 4

1.1 AANLEIDING 4
1.2 TOEPASSINGSBEREIK 5
1.3 INWERKINGTREDING EN OVERGANGSBEPALINGEN 5
1.4 LEESWIJZER 5

2. UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN 6

2.1 VAN KENCIJFERS NAAR PARKEERNORMEN 6
2.2 HOOGTE PARKEERNORMEN GEMEENTE LINGEWAARD 7
2.3 PARKEREN BEZOEKERS BIJ WOONFUNCTIES 7
2.4 PARKEREN OP EIGEN TERREIN/BINNEN PLANGEBIED 7

3. PARKEERNORMEN 9

3.1 WONEN 9
3.2 WERKEN 10
3.3 BOODSCHAPPEN EN WINKELEN 10
3.4 HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE 10
3.5 GEZONDHEID EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN 11
3.6 ONDERWIJS 11
3.7 SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING 12

4. TOEPASSING PARKEERNORMEN 13

4.1 PROCES NOTA PARKEERNORMEN LINGEWAARD 2020 13
4.2 STAP 1: PARKEERBEHOEFTE 14
4.3 STAP 2: PARKEERINVULLING 16
4.4 STAP 3: PARKEERBALANS 17

5. ONTHEFFINGSMOGELIJKHEDEN 18

5.1 INLEIDING 18
5.2 PARKEERFONDS 18
5.3 HARDHEIDSCLAUSULE 18

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: CENTRUMGEBIEDEN BEMMEL EN HUISSEN
BIJLAGE 2: BEBOUWDE KOMGRENZEN GEMEENTE LINGEWAARD
BIJLAGE 3: BEREKENING HALEN EN BRENGEN BASISSCHOLEN
BIJLAGE 4: VOORBEELDBEREKENINGEN

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Door (ruimtelijke) ontwikkelingen wijzigt de parkeerbehoefte op een locatie en/of in een plangebied. (Ruimtelijke) ontwikkelingen mogen niet leiden tot te hoge parkeerdruk en -overlast in de openbare ruimte en moeten daarom voldoen aan de eigen parkeerbehoefte.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van (ruimtelijke) ontwikkelingen maakt de gemeente Lingewaard gebruik van de Nota Parkeernormen uit 2017 (vastgesteld november 2017). De Nota Parkeernormen Lingewaard 2017 is geëvalueerd met verschillende beleidsmedewerkers en projectleiders die daar de afgelopen jaren mee hebben gewerkt. Uit deze evaluatie zijn verschillende punten naar voren gekomen. Hieronder zijn de voornaamste evaluatiepunten benoemd:

- De Nota Parkeernormen 2017 is gebaseerd op verouderde parkeerkencijfers van het CROW uit 2012 en 2004, terwijl het CROW eind 2018 nieuwe parkeerkencijfers heeft gepubliceerd;
- Diverse functies zijn niet opgenomen in de Nota Parkeernormen 2017, waaronder bijvoorbeeld de functies bed & breakfast, dagbesteding en glastuinbouw;
- De Nota Parkeernormen 2017 bevat geen overgangsregeling voor plannen en projecten die vóór november 2017 zijn voorbereid;
- De in de Nota Parkeernormen 2017 opgenomen parkeernormen voor wonen zijn in de praktijk lastig te toetsen én bovendien niet conform de landelijke richtlijnen van het CROW. De woningtypes zijn gebaseerd op prijsklasse (duur, middelduur en goedkoop) op basis van de omvang van de woning. Deze keuze heeft als gevolg dat de omvang van de woningen op een bouwtekening met regelmaat moet worden nagemeten om de prijsklasse van de woning te bepalen, omdat in een voortraject van een woningbouwplan (van initiatieffase tot definitieve omgevingsvergunning) de invulling van een woningbouwplan met grote regelmaat verandert, waaronder het aantal woningen maar ook de omvang van de woningen;
- De Nota Parkeernormen 2017 is niet geheel duidelijk hoe en wanneer de parkeernormen toegepast moeten worden. Ook de ontheffingsmogelijkheden, waaronder het gebruik maken van de parkeerfondsregeling, staan niet duidelijk beschreven in de Parkeernota van 2017. In de praktijk leidde dit tot verschillende interpretaties en discussies onder de medewerkers van de gemeente en in de gesprekken met initiatiefnemers en projectontwikkelaars.

Bovengenoemde evaluatiepunten vormen voldoende aanleiding om de Nota Parkeernormen van 2017 te actualiseren.

DOELSTELLING NOTA PARKEERNORMEN LINGEWAARD 2020

Wat willen we bereiken?

Met de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 willen we een transparant en uniform toetsingskader bieden voor het bepalen van de parkeerbehoefte en parkeerinvulling van (ruimtelijke) ontwikkelingen in de gehele gemeente, om daarmee de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in Lingewaard te waarborgen.

Wat gaan we daarvoor doen?

In de Nota Parkeernormen 2020 staan de parkeernormen en ontheffingsmogelijkheden opgenomen die de gemeente Lingewaard hanteert bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de gehele gemeente. Onder ruimtelijke ontwikkelingen vallen bouw- en verbouwplannen, bestemmingsplannen en functiewijzigingen. Voor lopende ruimtelijke ontwikkelingen is een overgangsbepaling opgenomen.

Wat mag het kosten?

Aan het toepassen van de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 zijn geen kosten verbonden. Alleen als er bij een plan wordt afgeweken van de invulling van de gestelde parkeereis op eigen terrein of binnen het plangebied, en men gebruik gaat maken van de Parkeerfondsregeling gaan kosten een rol spelen. De Parkeerfondsregeling betreft één van de ontheffingsmogelijkheden, waaraan een financiële verplichting is gekoppeld voor de initiatiefnemer van een plan/project én een prestatieverplichting voor de gemeente. De hoogte van de financiële verplichting is verder uitgewerkt in de Parkeerfondsregeling.

1.2 Toepassingsbereik

De Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 heeft betrekking op nieuwbouw, sloop/nieuwbouw, functie-uitbreiding en functiewijziging, daar waar een omgevingsvergunning en/of (wijziging van het) bestemmingsplan of – naar verwachting vanaf 2021 onder de nieuwe Omgevingswet – een omgevingsplan noodzakelijk is.

1.3 Inwerkingtreding en overgangsbepalingen

De Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 wordt via www.officielebekendmakingen.nl bekend gemaakt op www.overheid.nl. Daags na de bekendmaking treedt de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 in werking en komt de Nota Parkeernormen Lingewaard uit 2017 te vervallen.

De Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 is niet van toepassing op aanvragen voor een omgevingsvergunning of lopende bestemmingsplanprocedures:

- Die zijn ingediend vóór de datum van de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020;
- Waarover vóór de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 afspraken over de hoogte van de parkeernormen en/of parkeeropgave zijn vastgelegd.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee zijn eerst de uitgangspunten van de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 toegelicht. De parkeernormen per functie(groep) staan in hoofdstuk drie. In hoofdstuk vier staat beschreven hoe de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 moet worden toegepast. De ontheffingsmogelijkheden zijn beschreven in het afsluitende hoofdstuk 5.

2 UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN

2.1 Van kencijfers naar parkeernormen

De basis voor de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 zijn de parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren. Parkeerkencijfers zijn een hulpmiddel om globaal de parkeerbehoefte van een (ruimtelijke) ontwikkeling te bepalen. In de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 zijn de CROW-parkeerkencijfers vertaald naar parkeernormen voor de gemeente Lingewaard. Hierbij is rekening gehouden met:

a) De stedelijkheidsgraad van de gemeente Lingewaard;
b) De ruimtelijke ligging van de (ruimtelijke) ontwikkeling;
c) Het autobezit per huishouden in de gemeente Lingewaard.

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de hoogte van een parkeernorm. Als een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt het gebruik van de auto en de behoefte aan parkeerplaatsen toe.

De stedelijkheid van gebieden wordt uitgedrukt in de Omgevingadressendichtheid (OAD). De gemiddelde OAD van de gemeente Lingewaard in 2019 bedraagt 939 adressen per vierkante kilometer (bron: CBS) en wordt daarmee aangemerkt als “weinig stedelijk” gebied (500-1000 adressen per km^2).

Ruimtelijke ligging van de (ruimtelijke) ontwikkeling

De hoogte van een parkeernorm is ook afhankelijk van de ruimtelijke ligging van een gebied. Als een gebied verder van een centrum af ligt neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) en de mogelijkheden van dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe.

In de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 zijn voor de volgende 3 type gebieden parkeernormen opgenomen:

1) Centrumgebieden Bemmel en Huissen[1];
2) Bebouwde kom gemeente Lingewaard (exclusief centrumgebieden Bemmel en Huissen);
3) Buitengebied.

In bijlage 1 zijn overzichtskaarten van de centrumgebieden van Bemmel en Huissen opgenomen. In bijlage 2 is een overzicht van de verkeerskundige bebouwde komgrenzen zoals bedoeld in artikel 22a van de Wegenverkeerswet 1994 in de gemeente Lingewaard opgenomen. De grenzen van de bebouwde komgrenzen kunnen wijzigen en zijn daarom indicatief. Bij het beoordelen of een ontwikkeling binnen of buiten de bebouwde kom ligt is de feitelijke situatie daarom altijd bepalend.

[1] Alleen de centrumgebieden van Bemmel en Huissen zijn als centrumgebied aangemerkt. In de overige kernen ontbreekt voldoende concentratie van aaneengesloten horeca/winkels om als centrumgebied aangemerkt te worden.

Autobezit gemeente Lingewaard
Het autobezit in de gemeente Lingewaard bedraagt gemiddeld 1,2 personenauto per huishouden (Bron: CBS). Het autobezit is hiermee hoger dan het landelijk gemiddelde dat 1,1 personenauto per huishouden bedraagt. Wanneer het autobezit in de gemeente Lingewaard vergeleken wordt met het autobezit in gemeentes met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad, dan blijkt dat het autobezit in de gemeente Lingewaard gelijk is met het landelijk gemiddelde in weinig stedelijke gebieden.

2.2 Hoogte parkeernormen gemeente Lingewaard

De parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381 zijn als basis voor de parkeernormen in de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 gebruikt. De parkeerkencijfers hebben bandbreedtes om de parkeernormen op de lokale situatie af te stemmen. Vanwege de stedelijkheidsgraad van de gemeente Lingewaard en het gemiddeld autobezit onder de inwoners is bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen in de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 uitgegaan van de gemiddelde parkeerkencijfers voor weinig stedelijke gebieden uit CROW-publicatie 381.

Voor het centrum van Huissen zijn voor de woningtypes appartementen, sociale huurwoningen, aanleun- en mantelzorgwoningen en kamerverhuur lagere parkeernormen aangehouden. Voor de overige woningtypes in het centrum van Huissen zijn de gemiddelde parkeernormen aangehouden. Hiervoor is gekozen omdat in het centrum van Huissen de beschikbare ruimte voor de realisatie van parkeerplaatsen schaars is waardoor met name de bouwplannen voor sociale huurwoningen en de goedkope appartementen onbetaalbaar worden als deze moeten voorzien in een groot aantal ondergrondse parkeerplaatsen. Huissen-centrum beschikt bovendien over twee grote parkeerterreinen voor langparkeerders aan de rand van het centrum (Arnhemsepoort en Molenweide), waar voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om de parkeerbehoefte uit het centrumgebied op te vangen.

2.3 Parkeren bezoekers bij woonfuncties

Bij de functie wonen is de parkeernorm opgebouwd uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen is altijd 0,3 parkeerplaats per appartement/woning. Bij kamerverhuur bedraagt het aantal bezoekers-parkeerplaatsen 0,2 parkeerplaatsen per woning. De vermelde parkeernormen voor de functie wonen in deze parkeernormennota zijn inclusief het bezoekersaandeel.

2.4 Parkeren op eigen terrein/binnen plangebied

Algemeen uitgangspunt is dat een (ruimtelijke) ontwikkeling op eigen terrein en/of binnen het plangebied voldoende voorziet in de eigen parkeerbehoefte. Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen moet op eigen terrein/binnen het plangebied worden aangelegd. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen moet bovendien voor het openbaar verkeer toegankelijk zijn. De bezoekersparkeerplaatsen mogen zich dus niet in een afgesloten parkeergarage, achter een hekwerk of slagboom bevinden.

Parkeervoorzieningen op eigen terrein worden niet altijd als zodanig gebruikt. In de praktijk blijkt bijvoorbeeld dat garages bij woningen vaak een andere functie en/of bestemming hebben gekregen (opslag, bijkeuken, slaapkamer of kantoor). Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein worden daarom berekeningsaantallen toegepast. In de onderstaande tabel zijn de berekeningsaantallen voor parkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen.

	Theoretisch aantal	Berekening aantal	Opmerking
Parkeergarage/parkeerkelder	1	1	Maatvoering conform NEN 2443
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage/carport	2	1,0	-
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 meter breed

Tabel 1 Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

3 PARKEERNORMEN

De parkeernormen in de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 zijn ingedeeld in zeven hoofdfuncties:

1) Wonen;
2) Werken;
3) Boodschappen en winkelen;
4) Horeca en (verblijfs)recreatie;
5) Gezondheid en (sociale) voorzieningen;
6) Sport, cultuur en ontspanning;
7) Onderwijs.

Per hoofdfunctie zijn verschillende deelfuncties opgenomen.

Als voor een specifieke ontwikkeling geen parkeernorm in de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 is opgenomen worden de volgende stappen gevolgd:

1. Kijken of in de parkeernormennota een vergelijkbare functie qua parkeerbehoefte voorkomt;
2. Kijken of de betreffende functie in de meest actuele kencijfers van het CROW is opgenomen;
3. Als de voorgaande twee stappen geen resultaat hebben opgeleverd moet een parkeernorm bepaald worden op basis van ervaringscijfers, benchmark, mobiliteitskenmerken van de ontwikkeling etc.

3.1 PARKEERNORMEN WONEN

Hieronder staan de parkeernormen voor verschillende woningtypen. In deze parkeernormen is het bezoekersaandeel (0,3 parkeerplaatsen en 0,2 parkeerplaatsen bij kamerverhuur) al meegeteld.

	Centrum Huissen	Centrum Bemmel	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Vrijstaande woning	1,8	1,8	2,3	2,3
2 onder 1 kap woning	1,7	1,7	2,2	2,2
Hoek/tussen woning	1,5	1,5	2,0	2,0
Appartement	1,0	1,4	1,8	1,8
Sociale huurwoning (1)	1,0	1,3	1,6	1,6
Kamerverhuur	0,5	0,6	0,7	0,7
Aanleunwoning/serviceflat/mantelzorgwoning	1,0	1,1	1,2	1,2

(1) Onder een sociale huurwoning worden woningen verstaan die onder de sociale huurgrens vallen.

Tabel 2 Parkeernormen wonen

3.2 PARKEERNORMEN WERKEN

Hieronder staan de parkeernormen voor de functie werken (bezoekers en werknemers).

	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,9	2,6	2,6
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100 m2 bvo	2,5	3,6	3,6
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	100 m2 bvo	1,6	2,4	2,4
Bedrijf arbeidsextensief/bezoeker extensief (loods, opslag, transportbedrijf)	100 m2 bvo	0,7	1,1	1,1
Bedrijf arbeidsextensief/bezoeker intensief (showroom)	100 m2 bvo	1,1	1,6	1,6
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,4	2,0	2,0
Glastuinbouw/kwekerij (1)	Per hectare	nvt	2,8	2,8

(1) De parkeernormen voor functie Glastuinbouw/kwekerij zijn bepaald o.b.v. omvang van de kassen, het aantal parkeerplaatsen en het gebruik daarvan van de aanwezige tuinders op bedrijventerrein Bergerden.

Tabel 3 Parkeernormen werken

3.3 PARKEERNORMEN BOODSCHAPPEN EN WINKELEN

Hieronder staan de parkeernormen voor de functie boodschappen en winkelen (bezoekers en werknemers).

	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Supermarkt	100 m2 bvo	3,9	5,9	nvt
Solitaire detailhandel	100 m2 bvo	2,3	4,1	4,3
Kringloopwinkel	100 m2 bvo	nvt	2,0	2,3
Bruin- en witgoedzaken	100 m2 bvo	4,1	8,2	9,3
Woonwarenhuis/woonwinkel	100 m2 bvo	1,3	2,0	2,0
Meubelboulevard/woonboulevard	100 m2 bvo	nvt	2,6	nvt
Outletcentrum	100 m2 bvo	nvt	10,4	10,4
Bouwmarkt	100 m2 bvo	nvt	2,5	2,5
Tuincentrum	100 m2 bvo	nvt	2,7	2,9

Tabel 4 Parkeernormen boodschappen en winkelen

3.4 PARKEERNORMEN HORECA EN VERBLIJFSRECREATIE

Hieronder staan de parkeernormen voor de functie horeca en verblijfsrecreatie (bezoekers en werknemers).

	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Camping	Per standplaats	Nvt	Nvt	1,2
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	Nvt	1,7	2,1
Hotel	Per 10 kamers	3,0	6,5	8
Bed en Breakdanst (exclusief woning)	Per kamer	1,0	1,0	1,0
Café/bar/cafetaria	100 m2 bvo	6,0	7,0	Nvt
Restaurant	100 m2 bvo	11,0	15,0	Nvt
Discotheek	100 m2 bvo	7,0	20,9	20,8
Evenementenhal	100 m2 bvo	5,5	8,5	Nvt

Tabel 5 Parkeernormen horeca en verblijfsrecreatie

3.5 PARKEERNORMEN GEZONDHEID EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN

Hieronder staan de parkeernormen voor de functie gezondheid en (sociale) voorzieningen (bezoekers en werknemers).

	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk	Per behandelkamer	2,1	3,0	3,3
Apotheek	Per apotheek	2,4	3,4	Nvt
Fysiotherapiepraktijk	Per behandelkamer	1,4	2,0	2,0
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,4	2,0	2,2
Tandartsenpraktijk	Per behandelkamer	1,7	2,6	2,7
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,7	2,5	2,5
Crematorium/begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	Nvt	31,0	31,0
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,6	0,6	Nvt
Afscheidshuis	Per afscheidskamer	5,0	5,0	5,0
Schoonheidssalon/Massagesalon/Kapsalon	Per behandelkamer/kappersstoel	1,7	2,6	2,7
Dagbesteding (gehandicapten/ouderen)	Per opvangplaats	0,3	0,3	0,3

Tabel 6 Parkeernormen gezondheid en (sociale) voorzieningen

3.6 PARKEERNORMEN ONDERWIJS

Hieronder staan de parkeernormen voor de functie onderwijs (bezoekers en werknemers). De parkeernormen zijn exclusief de parkeerbehoefte voor halen en brengen bij kinderdagverblijven, peuterspeelzalen, BSO, BSO en basisscholen. Hiervoor wordt verwezen naar de berekeningswijze opgenomen in bijlage 3.

	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kinderdagverblijf, peuterspeelzaal, BSO, VSO (1)	Per 100m2 bvo	1,0	1,4	1,5
Basisonderwijs (1)	Per leslokaal	0,8	0,8	0,8
Middelbare school (VMBO, HAVO, VWO)	Per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9
Avondonderwijs	Per 10 studenten	4,6	6,8	10,5

(1) De berekeningswijze voor halen en brengen bij basisscholen, kinderdagverblijven, peuterspeelzalen en voor- en naschoolse opvang is opgenomen in bijlage 3.

Tabel 7 Parkeernormen onderwijs

3.7 PARKEERNORMEN SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING

Hieronder staan de parkeernormen voor de functie sport, cultuur en ontspanning (bezoekers en werknemers).

	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Bibliotheek	100 m2 bvo	0,5	1,2	1,4
Museum	100 m2 bvo	0,6	1,1	Nvt
Bioscoop	100 m2 bvo	3,2	11,2	13,7
Filmtheater/filmhuis/theater	100 m2 bvo	5,0	8,9	11,0
Casino	100 m2 bvo	5,7	6,5	8,0
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,9	1,4	1,8
Dansstudio	100 m2 bvo	1,6	5,5	7,4
Fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo	1,4	4,8	6,5
Fitnesscentrum	100 m2 bvo	1,8	6,3	7,4
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	100 m2 bvo	Nvt	9,3	10,3
Sauna	100 m2 bvo	2,5	6,7	7,3
Sporthal/zaal	100 m2 bvo	1,4	2,9	3,5
Tennishal	100 m2 bvo	0,3	0,5	0,5
Squashhal	100 m2 bvo	1,6	2,7	3,2
Zwembad overdekt	100 m2 bassin	Nvt	11,5	13,3
Zwembad openlucht	100 m2 bassin	Nvt	12,9	15,8
Sportveld	Per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0
Golfbaan	Per ha	Nvt	1,6	2,0
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	100 m2 bvo	3,1	4,7	5,1
Kinderboerderij	Per gem. boerderij	3,1	4,7	5,1
Manege (paardenhouderij)	Per box	Nvt	Nvt	0,4
Dierenpark	Per ha netto terrein	8,0	8,0	8,0
Volkstuin	Per 10 tuinen	Nvt	1,4	1,5
Dorpshuis/multifunctioneel centrum	Per 100m2 bvo	2,0	2,0	2,0

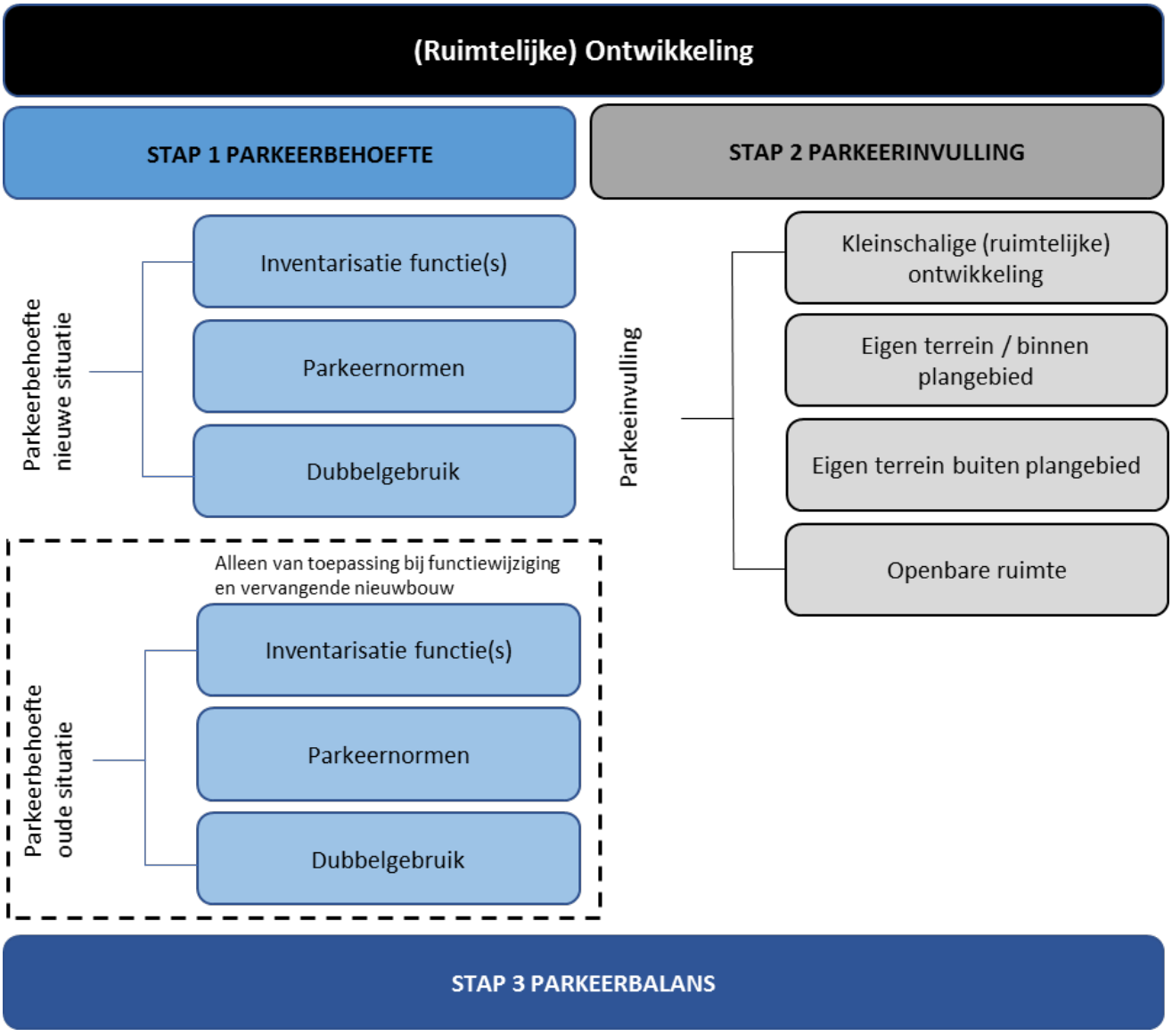
Tabel 8 Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

4 TOEPASSING PARKEERNORMEN

4.1 Proces toepassing Nota Parkeernormen Lingewaard 2020

De Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 kan in drie eenvoudige stappen toegepast worden:

- Stap 1: Parkeerbehoefte;
- Stap 2: Parkeerinvulling;
- Stap 3: Parkeerbalans.



Afbeelding 1 Proces toepassing Nota Parkeernormen Lingewaard 2020

Op de volgende pagina's zijn de drie stappen van toepassing van de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 nader toegelicht.

4.2 Stap1: Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte van een (ruimtelijke) ontwikkeling wordt bepaald door:

- Soort en omvang van de ontwikkeling;
- De hoogte van de parkeernormen;
- Het mogelijke dubbelgebruik van parkeervoorzieningen.

Soort en omvang van ontwikkeling

Voordat de parkeerbehoefte van een (ruimtelijke) ontwikkeling bepaald kan worden moet eerst het soort van de (ruimtelijke) ontwikkeling bepaald worden. Er wordt onderscheid gemaakt naar vier soorten (ruimtelijke) ontwikkelingen:

1) Nieuwbouw;
2) Sloop/nieuwbouw;
3) Functiewijziging;
4) Functie-uitbreiding.

Hierna moet de omvang van de (verschillende) functies(s) van de (ruimtelijke) ontwikkeling geïnventariseerd worden. Afhankelijk van het soort (ruimtelijke) ontwikkeling moeten verschillende functie-onderdelen geïnventariseerd worden. De resultaten van de inventarisatie worden uitgedrukt in de eenheden zoals vermeld in de parkeernormentabellen in hoofdstuk 3 Parkeernormen. In onderstaande tabel is per soort ontwikkeling aangegeven welke functie-onderdelen geïnventariseerd moeten worden.

Soort ontwikkeling	Inventarisatie
Nieuwbouw	Aard en omvang van de toekomstige functie(s)
Sloop/nieuwbouw (1)	Aard en omvang van de oude- en toekomstige functie(s)
Functiewijziging	Aard en omvang van de oude- en toekomstige functie(s) waarop functiewijziging betrekking heeft
Functie-uitbreiding	Aard en omvang van de toekomstige functie(s) van het uitbreidingsgedeelte

(1) Maximaal 5 jaar leegstand

Tabel 9 Inventarisatie per soort ontwikkeling

Hoogte parkeernorm

Per afzonderlijke functie moet in hoofdstuk 3 de parkeernorm opgezocht worden. Als een functie niet voor komt in de parkeernormentabellen worden de stappen gevolgd die beschreven staan in het blauwe kader op bladzijde 9.

In de tabellen met parkeernomen is onderscheid gemaakt naar drie type gebieden:

1. De centrumgebieden van Bemmel en Huissen;
2. De bebouwde kom van de gemeente Lingewaard (exclusief de centrumgebieden van Bemmel en Huissen);
3. Het buitengebied.

Afhankelijk van de ligging van de planlocatie/het plangebied moeten de parkeernormen voor een van deze drie gebieden aangehouden worden.

Dubbelgebruik parkeervoorzieningen

Bij een combinatie van functies kan mogelijk dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen plaatsvinden. De mogelijkheden van dubbelgebruik hangen af van aanwezigheidspercentages van de verschillende functies. In onderstaande tabel zijn aanwezigheids-percentages voor verschillende functies weergegeven.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	70%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/ podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 10 Aanwezigheidspercentages

Stap 1: Berekening parkeerbehoefte (ruimtelijke) ontwikkeling

De parkeerbehoefte van een (ruimtelijke) ontwikkeling wordt berekend door:

1. De normatieve parkeerbehoefte te bepalen door de (verschillende) functie(s) te vermenigvuldigen met de parkeernorm;
2. De maatgevende parkeerbehoefte te bepalen op basis van de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de aanwezigheidspercentages (afgerond naar boven op hele getallen);
3. Indien van toepassing: bij functiewijziging of sloop/nieuwbouw de parkeerbehoefte van de oude situatie in mindering brengen op de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie.

4.3 Stap 2: Parkeerinvulling

De parkeerbehoefte van stap 1 kan op vier manieren ingevuld worden:

1. Vrijstelling voor kleinschalige (ruimtelijke) ontwikkelingen;
2. Eigen terrein binnen plangebied;
3. Eigen terrein buiten plangebied;
4. Openbare ruimte.

Vrijstelling voor kleinschalige (ruimtelijke) ontwikkelingen

Voor kleinschalige (ruimtelijke) ontwikkelingen met een parkeerbehoefte van maximaal 3 parkeerplaatsen geldt een vrijstelling om de parkeeropgave in te hoeven vullen. De vrijstelling is bedoeld om flexibiliteit en maatwerk te bieden bij kleinschalige (ruimtelijke) ontwikkelingen met een beperkte parkeeropgave. De vrijstelling geldt niet voor kleinschalige woningbouw ontwikkelingen.

Eigen terrein binnen plangebied

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein worden de berekeningsaantallen aangehouden die staan in tabel 1 op pagina 8. Bij het bepalen van het aantal openbare parkeerplaatsen binnen het plangebied worden alleen parkeerplaatsen meegerekend die voldoen aan de maatvoering uit het ASVV 2012 (of diens opvolger) van het CROW.

Eigen terrein buiten plangebied

Wanneer de (volledige) parkeerbehoefte van de ontwikkeling niet op eigen terrein en/of binnen het plangebied gerealiseerd kan worden, mag gebruik gemaakt worden van alternatieve parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand van de planlocatie/het plangebied. In onderstaande tabel zijn de maximaal acceptabele loopafstanden per functie vermeld.

	Centrumgebieden	
Hoofdfunctie	Bemmel en Huissen	Overige gebieden
Wonen	300 meter	100 meter
Winkelen	300 meter	150 meter
Werken	500 meter	200 meter
Ontspanning	300 meter	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter
Onderwijs	100 meter	100 meter

Tabel 11 Acceptabele loopafstanden

Wanneer alternatieve parkeercapaciteit buiten het eigen terrein en/of plangebied benut wordt moet(en) de initiatiefnemer(s) van de (ruimtelijke) ontwikkeling aantonen dat:

- De hoeveelheid parkeerplaatsen op de alternatieve locatie aanwezig en beschikbaar zijn;
- De alternatieve parkeerlocatie in eigendom is blijkens een eigendomsakte;
- De alternatieve parkeerlocatie gehuurd is voor de duur van minimaal 10 jaar blijkens een huurovereenkomst tussen initiatiefnemer(s) en een derde partij.

Openbare ruimte

Voor de invulling van (een deel van) de parkeeropgave van een (ruimtelijke) ontwikkeling mogen maximaal 10 bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte benut worden. Openbare ruimte is schaars en de gemeente moet kosten maken voor het beheer en onderhoud van openbare parkeervoorzieningen. Voor het gebruik van de openbare parkeercapaciteit wordt een eenmalige financiële vergoeding per parkeerplaats gevraagd. De uitwerking en hoogte van de financiële vergoeding per parkeerplaats wordt verder uitgewerkt in de parkeerbijdrageregeling.

Wanneer openbare parkeerplaatsen benut worden om de parkeeropgave in te vullen, moet(en) de initiatiefnemer(s) van de (ruimtelijke) ontwikkeling aantonen dat in de openbare ruimte ook voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Na toevoeging van (een gedeelte van) de parkeeropgave mag de parkeerdruk in de openbare ruimte niet hoger worden dan 85%. Om aan te tonen dat in de openbare ruimte voldoende restcapaciteit beschikbaar is moet een parkeeronderzoek aangeleverd worden. Dit parkeeronderzoek moet door een onafhankelijk en deskundig adviesbureau opgesteld zijn. De kosten voor het uitvoeren van een parkeeronderzoek zijn voor rekening van de initiatiefnemer(s) van de ontwikkeling.

Het parkeeronderzoek moet verder aan onderstaande voorwaarden voldoen:

- Het onderzoeksgebied van het parkeeronderzoek bevindt zich binnen een acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie conform tabel 11 op pagina 16;
- Het parkeeronderzoek vindt in een representatieve periode (maart t/m juni en september t/m november) en buiten schoolvakanties en feestdagen plaats;
- Gedurende het parkeeronderzoek vinden in (de omgeving van het) onderzoeksgebied geen (weg)werkzaamheden plaats die invloed kunnen hebben op de parkeersituatie in het onderzoeksgebied;
- Het parkeeronderzoek bestaat uit minimaal 6 parkeermetingen en wordt op ten minste 3 maatgevende momenten uitgevoerd.

Stap 2: Parkeerinvulling
De totale parkeerinvulling bestaat uit een optelling van de verschillende parkeeroplossingen die gekozen zijn:

- Vrijstelling kleinschalige ontwikkeling (max. 3 p.p.)	(a)
- Eigen terrein binnen plangebied	(b)
- Eigen terrein buiten plangebied	(c)
- Openbare ruimte (max. 10 p.p.)	(d)
	-------- +
Parkeerinvulling (a+b+c+d)	**(e)**

4.4 Stap 3: Parkeerbalans

Met een parkeerbalans wordt aangetoond of een (ruimtelijke) ontwikkeling voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Bij het opstellen van de parkeerbalans wordt de parkeerinvulling (paragraaf 4.3: Stap 2 Parkeerinvulling) in mindering gebracht op de parkeerbehoefte (paragraaf 4.2: Stap 1 Parkeerbehoefte)).

Stap 3: Parkeerbalans:
In de parkeerbalans wordt de parkeerinvulling op de parkeerbehoefte in mindering gebracht.

Stap 1: Parkeerbehoefte ontwikkeling (par. 4.2)	(a)
Stap 2: Parkeerinvulling (par 4.3)	(b)
	------ -
Parkeerbalans (a-b)	**(c)**

De uitkomst van de parkeerbalans geeft aan of een (ruimtelijke) ontwikkeling in voldoende parkeerplaatsen voorziet:

- Als de parkeerbalans kleiner of gelijk is aan nul, dan voorziet de (ruimtelijke) ontwikkeling in voldoende parkeerplaatsen;
- Als de parkeerbalans groter is dan nul, dan voorziet de (ruimtelijke) ontwikkeling in onvoldoende parkeerplaatsen.

5 ONTHEFFINGSMOGELIJKHEDEN

5.1 Inleiding

Algemeen uitgangspunt van de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 is dat een (ruimtelijke) ontwikkeling voorziet in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein/binnen het plangebied. Wanneer dit niet mogelijk is zal eerst bekeken moeten worden of de parkeeropgave bijgesteld kan worden door aanpassing van de (ruimtelijke) ontwikkeling en/of aanpassing van de invulling van de parkeerbehoefte.

Het college van burgemeester en wethouders kan in specifieke situaties besluiten om ontheffing te verlenen van de verplichting om voldoende te voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein of binnen het plangebied. Het verlenen van een ontheffing wordt van geval tot geval beoordeeld. Initiatiefnemer(s) van een (ruimtelijke) ontwikkeling moeten bij het college een schriftelijke motivering aanleveren waarom in deze specifieke situatie een ontheffing noodzakelijk is. Het college kan op twee manieren ontheffing verlenen:

1. Storting parkeerfonds/parkeerbijdrageregeling;
2. Hardheidsclausule.

5.2 Storting Parkeerfonds/parkeerbijdrageregeling

Door een storting van een vast bedrag per parkeerplaats in een parkeerfonds kan de verplichting voor de aanleg van parkeerplaatsen verlegd worden naar de gemeente Lingewaard. Belangrijke voorwaarde om hiervoor in aanmerking te komen is dat de gemeente een binnen acceptabele loopafstand van de planlocatie/het plangebied een locatie heeft waarbinnen 5 jaar een parkeervoorziening kan worden aangelegd. Wanneer de gemeente binnen 5 jaar geen parkeerplaatsen aanlegt moet het volledig betaalde bedrag per parkeerplaats terugbetaald worden aan de ontheffinghouders(s).

De hoogte van het bedrag per parkeerplaats wordt verder in de parkeerbijdrageregeling uitgewerkt.

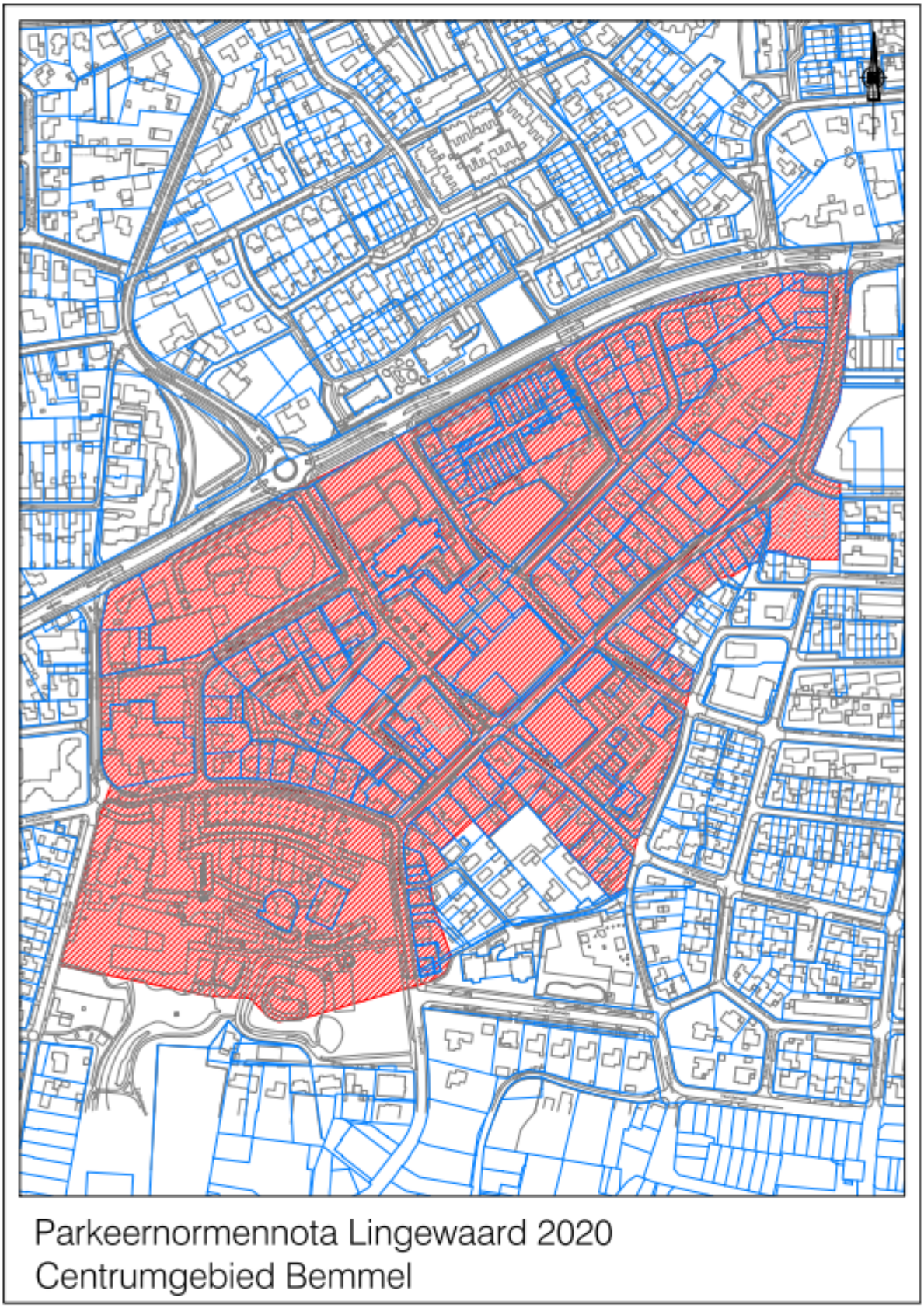
5.3 Hardheidsclausule

De tweede ontheffingsmogelijkheid is de hardheidsclausule. Om gebruik te kunnen maken van de hardheidsclausule moet aan onderstaande voorwaarden worden voldaan:

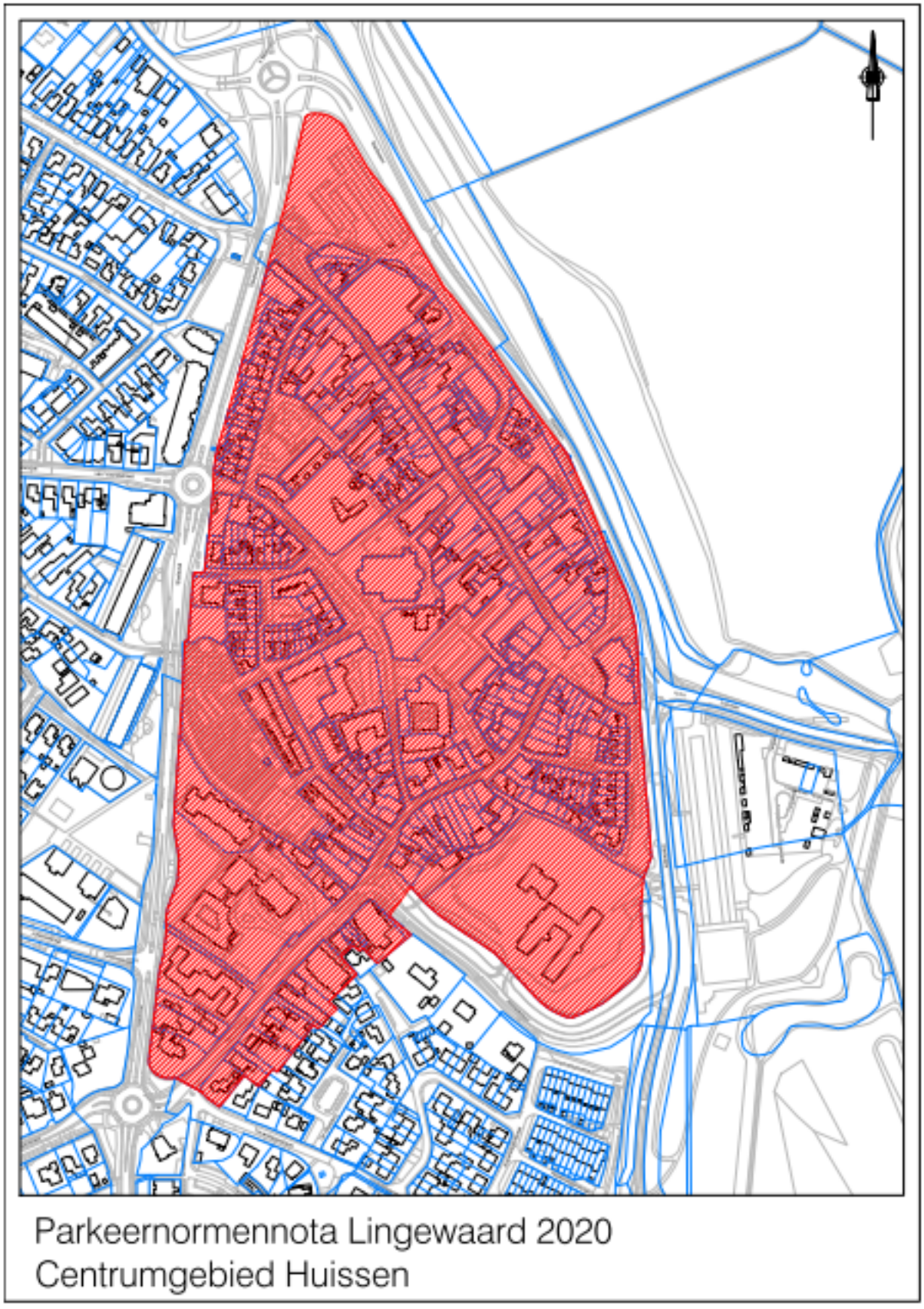
- Toepassing van de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 leidt tot kennelijk onredelijke situaties[2];
- Het algemene maatschappelijke belang van de realisatie van het ruimtelijk initiatief weegt zwaarder dan de (mogelijke) parkeergevolgen.

[2] Situaties waarbij de initiatiefnemer(s) van een (ruimtelijke) ontwikkeling aantoont dat de parkeeropgave onevenredig is in relatie tot de aard en omvang van de voorgenomen (ruimtelijke) ontwikkeling. Bijvoorbeeld een groot productiebedrijf dat zijn bedrijfsprocessen bijna volledig heeft geautomatiseerd en daarom in vergelijking met soortgelijke bedrijven veel minder werknemers nodig heeft.

Bijlage 1: Centrumgebieden Bemmel en Huissen

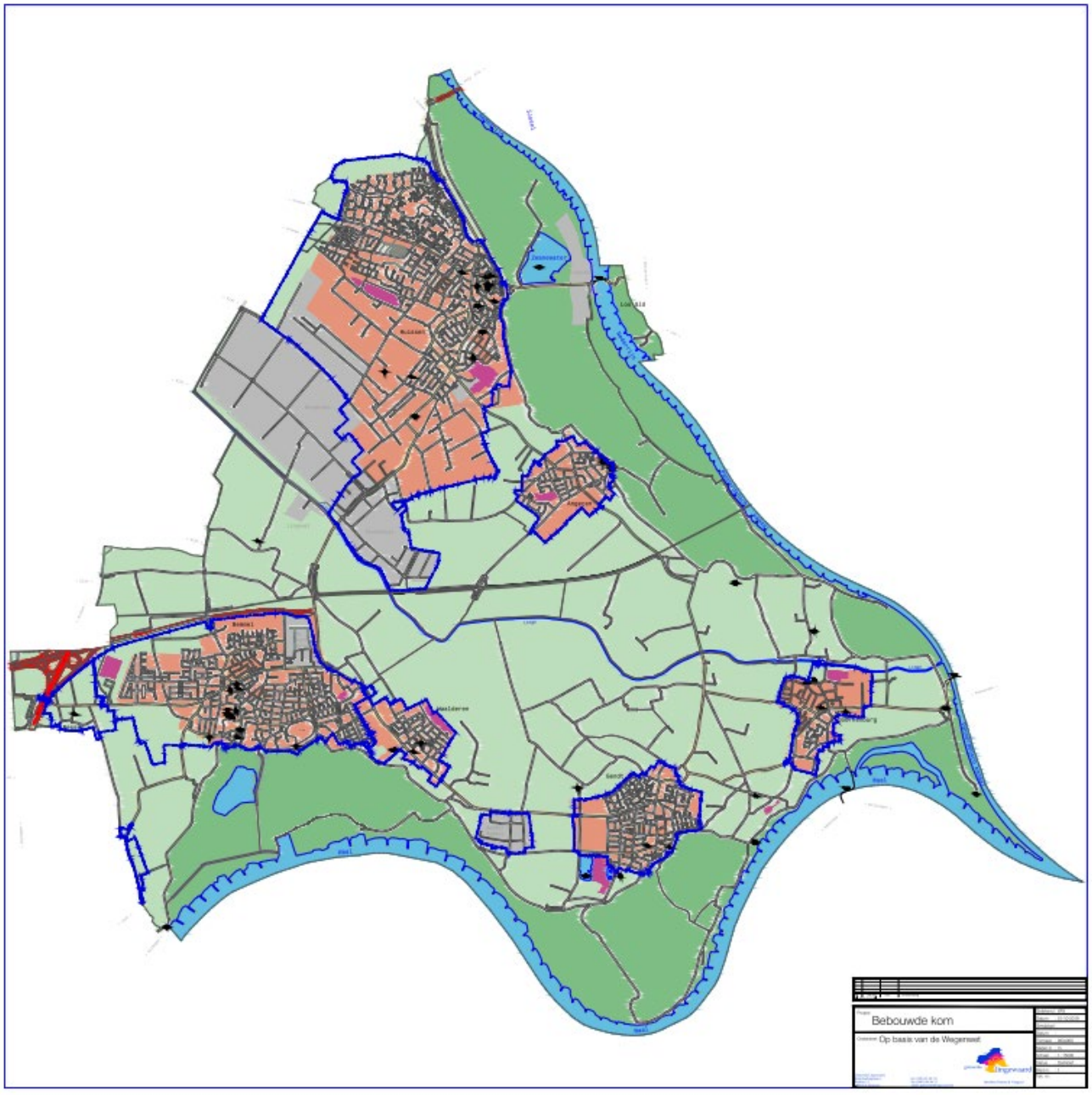


Parkeernormennota Lingewaard 2020
Centrumgebied Bemmel



Parkeernormennota Lingewaard 2020
Centrumgebied Huissen

Bijlage 2: Bebouwde komgrenzen gemeente Lingewaard



Bijlage 3: Berekeningswijze halen en brengen basisscholen/kinderdagverblijven

Rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen, crèches 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/peuterspeelzaal/BSO/VSO

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25[1] x 0,75[2]

[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/peuterspeelzaal/BSO/VSO = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald kan door middel van locatie specifiek parkeeronderzoek/opgave school worden vastgesteld. Zijn geen locatie specifieke cijfers beschikbaar, dan wordt uitgegaan van de volgende percentages:

- groepen 1 t/m 3: 60%

- groepen 4 t/m 8: 40%

- kinderdagverblijf/peuterspeelzaal/BSO/VSO: 80%

Bijlage 4: Voorbeeldberekeningen

VOORBEELD 1: NIEUWBOUW

Beschrijving ontwikkeling

- Planlocatie rest bebouwde kom;
- Nieuwbouw 10 woningen (tussen/hoek);
- 4 woningen hebben een eigen oprit (2,5m x 6,0m) met garage;
- 12 parkeerplaatsen openbare ruimte.

Stap 1: Parkeerbehoefte

Parkeernorm woningen type hoek/tussen = 2,0 pp/ per woning

- Bewonersaandeel 1,7 pp /per woning;
- Bezoekersaandeel 0,3 pp /per woning.

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt:

- 10 woningen x 1,7= 17 parkeerplaatsen bewoners;
- 10 woningen x 0,3 = 3 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Hierna wordt met aanwezigheidspercentages afkomstig uit de tabel 10 op pagina 15 de maatgevende parkeerbehoefte bepaald.

		Normatief	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
10	Woningen bewoners	17	8,5	8,5	15,3	17,0	13,6	10,2	13,6	11,9
10	Woningen bezoekers	3	0,3	0,6	2,4	-	2,1	1,8	2,4	2,1
		Totaal	8,8	9,1	17,7	17,0	15,7	12,0	16,0	14,0

Na toepassing van de aanwezigheidspercentages bedraagt de maatgevende parkeerbehoefte van de ontwikkeling (afgerond) 18 parkeerplaatsen.

Stap 2: Parkeerinvulling

De ontwikkeling voorziet na toepassing van tabel 1 op pagina 8 in totaal in 16 parkeerplaatsen.

	Berekening aantallen
4 x inrit 2,5m x 6,0 m	4
12 openbare parkeerplaatsen	12
Totaal parkeerinvulling	**16**

Stap 3: Parkeerbalans

Parkeeronderdeel	Berekening aantallen
A Parkeerbehoefte ontwikkeling	18
B Parkeerinvulling ontwikkeling	16
Balans (A-B)	**+2**

Uit de parkeerbalans blijkt dat de ontwikkeling voorziet in een tekort van 2 parkeerplaatsen.

VOORBEELD 2: NIEUWBOUW

Beschrijving ontwikkeling

- Planlocatie centrum Bemmel;
- Nieuwbouw 12 appartementen;
- Nieuwbouw 1.500m^2 bvo supermarkt;
- Openbare parkeergarage 70 parkeerplaatsen.

Stap 1: bepalen parkeerbehoefte

Parkeernorm appartement = 1,4 pp/ per woning

- Bewonersaandeel 1,1 pp /per woning;
- Bezoekersaandeel 0,3 pp /per woning.

Parkeernorm supermarkt = 3,9 pp/ 100 m^2 BVO.

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt:

- 12 appartementen x 1,1 = 13,2 parkeerplaatsen bewoners;
- 12 woningen x 0,3 = 3,6 parkeerplaatsen voor bezoekers;
- 1.500 m^2 BVO-supermarkt x 3,9 = 58,5 parkeerplaatsen.

Hierna wordt met aanwezigheidspercentages afkomstig uit de tabel 10 op pagina 15 de maatgevende parkeerbehoefte bepaald.

		normatief	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
12	Woningen bewoners	13,2	6,6	6,6	11,9	13,2	10,6	7,9	10,6	9,2
12	Woningen bezoekers	3,6	0,4	0,7	2,9	-	2,5	2,2	2,9	2,5
1.500	Supermarkt	58,5	17,6	35,1	41,0	0,0	46,8	58,5	23,4	23,4
		Totaal	24,5	42,4	55,7	13,2	59,9	68,6	36,8	35,2

Na toepassing van de aanwezigheidspercentages bedraagt de maatgevende parkeerbehoefte van de ontwikkeling (afgerond) 69 parkeerplaatsen.

Stap 2: Parkeerinvulling

De ontwikkeling voorziet in de aanleg van 70 parkeerplaatsen in een openbaar toegankelijke parkeergarage. De maatvoering van de parkeerplaatsen voldoet aan NEN 2443.

	Berekening aantallen
Parkeergarage	70
Totaal parkeerinvulling	**70**

Stap 3: Parkeerbalans

Parkeeronderdeel	Berekening aantallen
A Parkeerbehoefte ontwikkeling	69
B Parkeerinvulling ontwikkeling	70
Balans (A-B)	**-1**

Uit de parkeerbalans blijkt dat de ontwikkeling voorziet in een overschot van 1 parkeerplaats.

VOORBEELD 3: FUNCTIEWIJZIGING

Beschrijving ontwikkeling

- Planlocatie centrum Bemmel;
- Transformatie kantoorpand 500 m^2 BVO naar 8 appartementen;
- 8 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Omdat sprake is van een functiewijziging moet zowel de toekomstige- als de oude parkeerbehoefte berekend worden.

Stap 1a: bepalen parkeerbehoefte toekomstige situatie

Parkeernorm appartement = 1,4 pp/ per woning:

- Bewonersaandeel 1,1 pp /per woning;
- Bezoekersaandeel 0,3 pp /per woning.

		normatief	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
8	Woningen bewoners	8,8	4,4	4,4	7,9	8,8	7,0	5,3	7,0	6,2
8	Woningen bezoekers	2,4	0,2	0,5	1,9	-	1,7	1,4	1,9	1,7
		Totaal	4,6	4,9	9,8	8,8	8,7	6,7	8,9	7,9

Na toepassing van de aanwezigheidspercentages uit tabel 10 op pagina 15 is de toekomstige parkeerbehoefte voor verschillende maatgevende periodes berekend. Omdat de oude parkeerbehoefte nog gesaldeerd moet worden, hoeft de maatgevende parkeerbehoefte (nog) niet bepaald worden.

Stap 1b: bepalen parkeerbehoefte oude situatie

Parkeernorm kantoor (zonder baliefunctie) = 1,9 pp/ per 100 m^2 BVO. De normatieve parkeerbehoefte van het kantoorpand bedraagt 500m^2/100 m^2 x 1,9 = 9,5 parkeerplaatsen.

Met de aanwezigheidspercentages uit tabel 10 op pagina 15 kan de parkeerbehoefte per maatgevend moment bepaald worden.

		norm	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
500	Kantoor	1,9	9,5	9,5	0,5	0	0,5	0	0	0
		totaal	9,5	9,5	0,5	0	0,5	0	0	0

Omdat de oude parkeerbehoefte gesaldeerd mag worden met de toekomstige parkeerbehoefte, hoeft de maatgevende parkeerbehoefte (nog) niet bepaald worden.

Stap 1c: Salderen oude- en nieuwe parkeerbehoefte

Voor het bepalen van de extra parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling moet de oude parkeerbehoefte in mindering gebracht worden op de nieuwe parkeerbehoefte.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Nieuwe parkeerbehoefte	4,6	4,9	9,8	8,8	8,7	6,7	8,9	7,9
Oude parkeerbehoefte	9,5	9,5	0,5	0	0,5	0	0	0
Extra parkeerbehoefte	-4,9	-4,6	9,3	8,8	8,2	6,7	8,9	7,9

De maatgevende parkeerbehoefte van de ontwikkeling bedraagt (afgerond) 10 parkeerplaatsen.

Stap 2: Parkeerinvulling

De ontwikkeling voorziet in de aanleg van 8 parkeerplaatsen op eigen terrein.

	Berekening aantallen
Parkeerplaatsen eigen terrein	8
Totaal parkeerinvulling	**8**

Stap 3: Parkeerbalans

Parkeeronderdeel	Berekening aantallen
A Parkeerbehoefte ontwikkeling	10
B Parkeerinvulling ontwikkeling	8
Balans (A-B)	**+2**

Uit de parkeerbalans blijkt dat de ontwikkeling voorziet in een tekort van 2 parkeerplaatsen.

VOORBEELD 4: BASISSCHOOL

Beschrijving ontwikkeling

- Planlocatie rest bebouwde kom;
- Vervangende nieuwbouw basisschool met kinderdagverblijf:
  - Huidige situatie: 10 leslokalen met 250 kinderen;
  - Toekomstige situatie: 12 leslokalen met 300 kinderen en een kinderdagverblijf van 120 m^2 voor 25 kinderen;
- In de huidige situatie zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig, maar wordt vooral in de openbare ruimte in de omgeving van de basisschool geparkeerd.

Stap 1: Parkeerbehoefte

In de situatie van vervangende nieuwbouw mag de bestaande parkeerbehoefte in mindering gebracht worden op de toekomstige parkeerbehoefte. In onderhavig geval breidt de basisschool met 2 leslokalen en 50 kinderen uit en wordt een kinderdagverblijf voor 25 kinderen toegevoegd. Alleen voor deze uitbreiding hoeft de parkeerbehoefte berekend worden, de bestaande parkeerbehoefte van de basisschool mag buiten beschouwing gelaten worden.

De parkeerbehoefte van de basisschool bestaat uit:

- De parkeerbehoefte van het personeel;
- De parkeerbehoefte voor halen en brengen van kinderen.

Parkeernorm personeel basisschool = 0,8 pp/ per leslokaal.
Parkeernorm personeel kinderdagverblijf = 1,4 pp/per 100 m2 bvo

De parkeerbehoefte voor het personeel van de basisschool bedraagt 2 x 0,8 = 1,6 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte voor het personeel van het kinderdagverblijf bedraagt 120/100 x 1,4 = 1,7 parkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte van personeel van de basisschool en kinderdagverblijf bedraagt 1,6 + 1,7 = afgerond 4 parkeerplaatsen.

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor halen en brengen van kinderen bij de basisschool en het kinderdagverblijf is de rekenmethode uit bijlage 3 gebruikt:

- Aantal leerlingen onderbouw 25 x 60% met auto x $0,5^{(1)}$ x $0,75^{(2)}$ = 5,6
- Aantal leerlingen bovenbouw 25 x 40% met auto x $0,25^{(3)}$ x $0,85^{(2)}$ = 2,1
- Aantal kinderen kinderdagverblijf 25 x 80% met auto x $0,25^{(3)}$ x $0,75^{(2)}$ = 3,8

  Totaal halen en brengen = afgerond 12 parkeerplaatsen.

(1) Reductiefactor parkeerduur (gemiddeld 30 minuten parkeren in 1 uur)
(2) Reductiefactor meerdere inzittenen per auto
(3) Reductiefactor parkeerduur (gemiddeld 15 minuten parkeren in 1 uur)

Omdat (onderwijzend) personeel van de basisschool tijdens het halen en brengen van de kinderen gelijktijdig aanwezig is in het schoolgebouw kan geen gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen plaatsvinden. De maatgevende parkeerbehoefte van de basisschool bedraagt 4 + 12 = 16 parkeerplaatsen.

Stap 2: Parkeerinvulling

In het kader van deze ontwikkeling is geen aanleg van parkeervoorzieningen voorzien.

Stap 3: Parkeerbalans

Parkeeronderdeel	Berekening aantallen
A Parkeerbehoefte ontwikkeling	16
B Parkeerinvulling ontwikkeling	0
Balans (A-B)	**+16**

De ontwikkeling voorziet in een tekort van 16 parkeerplaatsen.