Gemeente
Midden-Delfland

Keenenburgweg 55, Postbus 1, 2636 ZG Schipluiden
T 015 – 380 41 11, F 015 – 380 99 92
E gemeente@middendelfland.nl, I www.middendelfland.nl

cittaslow

Nota Parkeernormen

Midden-Delfland

2012

1. Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.1.1 Wijziging juridisch kader 3
1.1.2 Vastleggen Beleidskader 4
1.2 Leeswijzer 4
2. Achtergronden 5
2.1 Gemeentelijk beleid 5
2.2 Kencijfers 5
2.3 Trends en ontwikkelingen 7
3. Parkeernormen 8
3.1 Woningen 8
3.2 Bedrijven 9
3.3 Algemene invalidenparkeerplaatsen 11
4. Toepassing van de parkeernormen 12
4.1 Inleiding 12
4.2 Berekening parkeerbehoefte 12
4.3 Opstelling Parkeereis 13
4.3.1 Dubbelgebruik 13
4.3.2 Parkeren op de openbare weg ↔ Parkeren op eigen terrein 14
4.3.3 Parkeerdruk in huidige situatie 14
4.3.4 Functiewijzigingen en sloop van bestaande gebouwen 14
4.3.5 Afronding berekeningen parkeereis en parkeeraanbod 15
4.4 Rekenvoorbeelden voor het bepalen van de parkeereis 16
4.4.1 Parkeereis woningen Commandeurspolder, Maasland 16
4.4.2 Parkeereis vestiging kinderdagverblijf, Den Hoorn 16
4.4.3 Parkeereis vestiging bedrijfsverzamelgebouw, Den Hoorn 17
4.4.4 Parkeereis t.b.v. wijziging functie supermarkt, Maasland 18
4.5 De parkeernorm afwijkend toepassen 19
4.5.1 Vrijstelling van parkeereis 19
4.5.2 Parkeereis wijkt meer dan 20% af van verwachte parkeerbehoefte 19

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Parkeren is in toenemende mate onderwerp van gesprek in Midden-Delfland. Het autobezit in Midden-Delfland blijft toenemen en er blijft de komende jaren nog op verschillende locaties gebouwd worden. Hiermee stijgt de vraag naar parkeergelegenheid en neemt de druk op de openbare ruimte toe. Tegelijkertijd leidt het verruimen van parkeeraanbod tot grotere moeilijkheden bij het beheersen van nieuwe ontwikkelingen en de ongewenste stimulans voor de groei van de automobiliteit binnen de gemeente. Het college wil de te verwachten parkeerproblemen voortvarend aanpakken, maar de kwaliteit van de openbare ruimte en beheersbaarheid van gebiedsontwikkelingen en automobiliteit blijft voorop staan.

Een van de middelen die het college tot haar beschikking heeft om het evenwicht tussen parkeerbehoefte en - aanbod te bewaren, is het toetsen van bouwplannen aan wet- en regelgeving.

In artikel 2.5.30 van de bouwverordening Midden-Delfland staat het volgende omschreven: Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. De benodigde parkeerruimte wordt bepaald op basis van de parkeernormen en procedure zoals deze zijn opgenomen in de vastgestelde Nota Parkeernormen Midden-Delfland. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Door een wijziging van de wetgeving op het gebied van ruimtelijke ordening is de noodzaak ontstaan om aanvullende eisen voor bouwprojecten specifiek en rechtmatig vast te leggen. Een toelichting hierop is in paragraaf 1.1.1 te lezen.

Deze nota parkeernormen specificeert voor alle nieuwbouw- en verbouwprojecten wat het uitgangspunt is voor de parkeerbehoefte na realisatie van het project, wat wordt bedoeld met het begrip "in voldoende mate" uit artikel 2.5.30 in de bouwverordening en op welke wijze dit wordt bepaald en getoetst.

Deze nota is niet geschikt en bedoeld om bestaande situaties te toetsen op de aanwezigheid van voldoende parkeeraanbod. Hierbij spelen sociaal-maatschappelijke en demografische ontwikkelingen sinds de realisatie van bestaande situaties een te grote rol.

1.1.1 Wijziging juridisch kader

De parkeernormen in deze nota en de wijze waarop deze worden toegepast hebben betrekking op nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Om te beoordelen of een vergunning verleend kan worden, toetst de gemeente de aanvraag voor een omgevingsvergunning aan de bouwverordening en het bestemmingsplan. Wanneer de gemeente eist dat er bij bouwontwikkelingen extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zie artikel 2.5.30 Bouwverordening Midden-Delfland, moet deze eis rechtmatig zijn. De nieuwe parkeernormen zijn daarom juridisch verankerd om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen.

Wijziging Wro en woningwet 2006

Tijdens het proces van herziening van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) heeft de wetgever voor verwarring gezorgd waar het om de juridische grondslag van de parkeernormen gaat. Tegelijkertijd is gekeken naar herziening van de oude WRO, en naar mogelijkheden om verouderde (onderdelen van) aanverwante wetgeving in één keer in een nieuw stelsel van wetgeving te vatten.

Voor de parkeernormen zijn daarbij in de oude situatie de WRO en de Woningwet aan de orde, die in de nieuwe situatie volledig vervangen hadden moeten worden door de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening en de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo).

Niet alle onderdelen uit de oude wetten hebben een plek gekregen in het nieuwe kader. Het artikel uit de Woningwet dat het mogelijk maakt om parkeerplaatsen te eisen bij bouwontwikkelingen (artikel 8 lid 5, met betrekking tot aanvullende stedenbouwkundige bepalingen) is abusievelijk niet in de nieuwe wetgeving terecht gekomen. De wetgever heeft daarom voor een klein aantal onderdelen van de oude WRO een reparatiewet moeten aannemen. Als gevolg van deze reparatiewet blijft de oude situatie voorlopig nog 'als achtervang' van kracht. Maar omdat gemeenten per 1 juli 2013 op orde moeten zijn met actuele bestemmingsplannen, zal de noodzaak voor die achtervang uiteindelijk komen te vervallen.

Voor Midden-Delfland geldt dat er geen parkeernormen in de bouwverordening zijn opgenomen. De normen voor 'voldoende parkeer- of stallingsruimte' zijn op dit moment met een verwijzing naar CROW publicatie 182 opgenomen in vigerende bestemmingsplannen. Met het vaststellen van deze nota parkeernormen gaat dit wijzigen. Deze nota wordt leidend bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij een vergunningplichtig bouwproject.

Parkeren en bestemmingsplannen
Een bestemmingsplan beschrijft wat er in een gebied is toegestaan. Zo kan een gebied bijvoorbeeld de bestemming 'wonen', 'recreatie' of een combinatie van functies hebben. Een bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels. De verbeelding en de regels zijn juridisch bindend. De nieuwe Wro eist onderscheid tussen beleid en norm. Verwijzing naar een beleidsnota waarin normen zijn opgenomen, behoort niet langer tot de mogelijkheden. Dit kan echter opgelost worden door in de voorschriften bij de bestemmingsplannen onderdelen van het toepassingskader op te nemen. Dat is de sleutel om de parkeernormen, zoals ze in deze nota worden ontwikkeld toe te kunnen passen.

1.1.2 Vastleggen Beleidskader

Op dit moment is het parkeerbeleid in Midden-Delfland nog niet gevangen binnen een algemeen normstellend kader. Dit geeft de flexibiliteit om de parkeereis in een (project)bestemmingsplan met een eigen karakter vast te leggen. Tegelijkertijd is een bestemmingsplan, vanwege het lange termijnkarakter, niet het geschikte middel om in te spelen op ontwikkelingen en tussentijdse wijzigingen in de toekomst. Daarnaast ontbreekt de samenhang in normstelling als er wordt overgaan op vastleggen van parkeernormen in bestemmingsplannen.

Door de parkeernormen voor de gehele gemeente vast te leggen in een gemeenschappelijke nota parkeernormen kunnen de normen in onderlinge samenhang worden vastgelegd en ligt er een document dat flexibel met de toekomst mee kan gaan. De parkeereis kan, daar waar van bestemmingsplannen wordt afgeweken, worden opgenomen in de omgevingsvergunning.

1.2 Leeswijzer

De nota parkeernormen begint in hoofdstuk 2 met het schetsen van de juiste achtergronden en onderbouwing van de gekozen parkeernormen. In hoofdstuk 3 worden de parkeernormen voor woningen en bedrijven vastgelegd. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de toepassing van de parkeernormen en staat beschreven op welke wijze bouwplannen worden getoetst.

2. Achtergronden

2.1 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijke beleid is erop gericht om het verkeer in de dorpskernen zoveel mogelijk te beperken en de kwaliteit van leven en openbare ruimte te bevorderen. Hierin past een actief beleid om de groei van de automobiliteit te beperken en een overmaat aan parkeeraanbod te voorkomen.

De gemeente hanteert op dit moment voor nieuwbouw en verbouw van woningen een algemeen geldende parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning. Deze norm komt voort uit de Nota Parkeren van de Gemeente Maasland uit 2003. Door deze norm te hanteren wordt voldoende parkeergelegenheid geëist en een overmaat aan parkeerplaatsen voorkomen. Er kan gericht op beperking van de groei van autobezit worden gestuurd.

2.2 Kencijfers

De kencijfers die door het CBS worden verzameld en uitgegeven geven een goed beeld van de ontwikkelingen in de gemeente. Ze vormen een belangrijk hulpmiddel bij het vaststellen van de juiste parkeernormen. De belangrijkste indicatoren zijn:

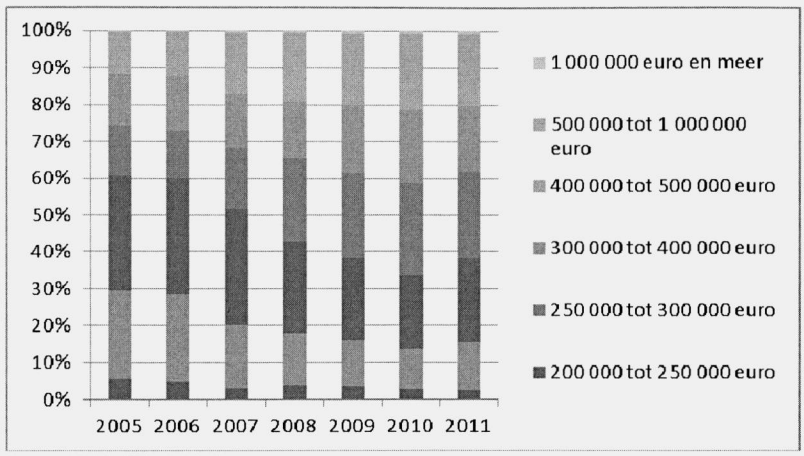
- Ontwikkeling van het wagenpark
- Ontwikkeling van het woningbestand
- Stedelijkheidsgraad van de woonkernen
- Verkeers/vervoersprestatie
- Bereikbaarheid/Toegankelijkheid van het openbaar vervoer

Wagenpark
Het wagenpark in de gemeente, en hierbij vooral het autobezit per huishouden, is één van de belangrijkste indicatoren voor het bepalen van de behoefte aan parkeerruimte in de gemeente.
De cijfers vanaf 2005 laten zien dat het personenwagenpark in Midden-Delfland gestaag is gegroeid. De groei van het aantal personenwagens gaat echter sneller dan de groei van het aantal huishoudens, waardoor ook het gemiddelde autobezit per huishouden stijgt, zie tabel 2.1.

	Personenauto's	Huishoudens	Auto's per huishouden
2005	7163	6443	1,1117
2006	7410	6626	1,1183
2007	7574	6705	1,1296
2008	7655	6723	1,1386
2009	7777	6797	1,1442
2010	8018	6923	1,1582
2011	8254	7104	1,1619

Tabel 2.1 Ontwikkeling van het personenwagenpark en huishoudens in Midden-Delfland (bron: CBS Statline)

Woningenbestand
Bij het bepalen van parkeernorm in de gemeente speelt de verdeling van huizenprijzen een grote rol. Er bestaat namelijk een verband tussen de huizenprijs en het gemiddelde autobezit per woning. Hoe duurder de woning, hoe hoger het gemiddelde autobezit per woning is.
Een ontwikkeling die in Midden-Delfland zichtbaar is, is een toename van het aantal dure woningen. In 2005 was ca. 25% van de woningen duurder dan € 300.000,-. In 2011 lag dit percentage op 38%. Dit komt deels voort uit de stijging van de huizenprijzen, maar ook het gereedkomen van nieuwbouw met hoge waarde speelt hierbij een rol.



Figuur 2.2 Ontwikkeling van woningverdeling naar WOZ-waarde in Midden-Delfland (bron: CBS Statline)

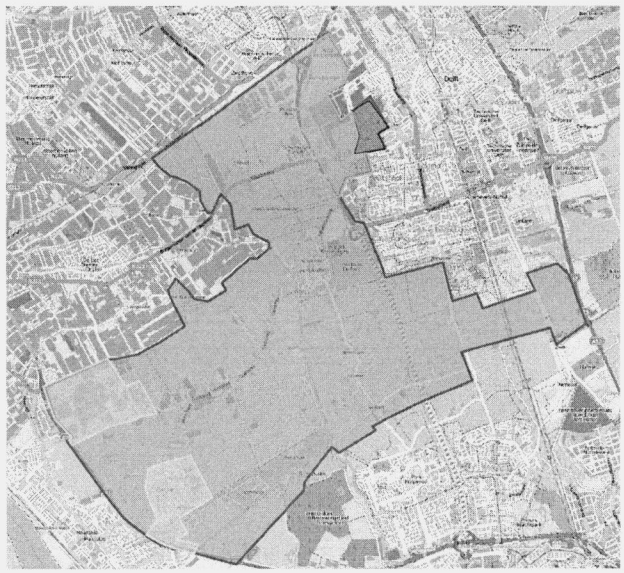
Bedrijven

De vestiging van bedrijven in een gebied kan invloed hebben op de vraag naar parkeerplaatsen in de omgeving. Dit is vooral het geval bij bedrijven die afhankelijk zijn van bezoekers, zoals detailhandelsbedrijven, onderwijs- en zorginstellingen. De parkeervraag kan per bedrijfstak echter enorm verschillen en moet daarom per vergunningaanvraag apart worden bepaald.

Het aantal bedrijven in Midden-Delfland is de afgelopen jaren gegroeid van 910 in 2006 naar 1060 nu. (Bron: CBS Statline). Gemiddeld komen er jaarlijks 30 bedrijven bij. Dit zijn vooral zelfstandigen in verschillende bedrijfstakken, waaronder bouw, handel en dienstverlening. Daarnaast groeit het bedrijvenbestand in Midden-Delfland door de vestiging van nieuwe en grotere bedrijven in de Harnaschpolder.

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een woonkern zegt iets over de bebouwingsdichtheid en de aanwezigheid van voorzieningen in de nabijheid. Naar mate de stedelijkheidsgraad toeneemt zijn de afstanden tot voorzieningen kleiner en stijgt de vervoerwaarde van alternatieve vervoermiddelen zoals de fiets of het openbaar vervoer. Hierdoor daalt in het algemeen het autobezit en daarmee de vraag naar parkeerruimte. De verdeling van stedelijkheidsgraden in Midden Delfland ziet er als volgt uit:



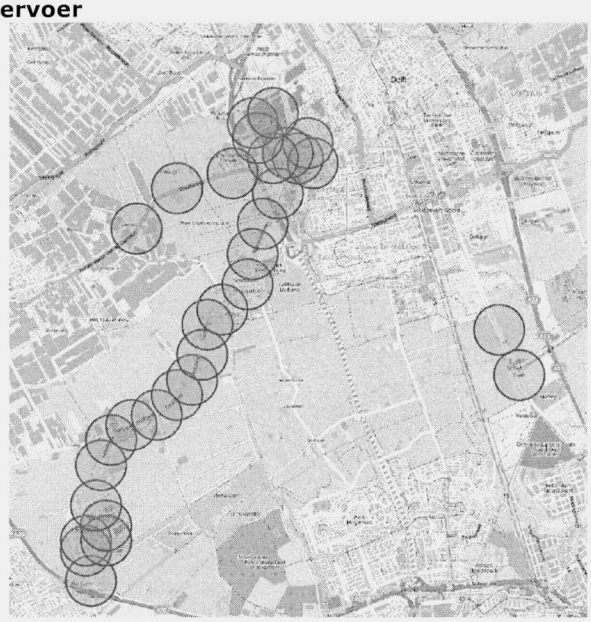
Sterk tot Zeer sterk stedelijk (rood)	Kern Den Hoorn
Matig stedelijk (oranje)	Lookwest en Harnaschpolder
Weinig stedelijk (geel)	Maasland en Herenwerf
Niet stedelijk (groen)	Schipluiden en buitengebied

Figuur 2.3 Stedelijkheidsgraad van gebieden in Midden-Delfland (bron: CBS Statline)

Vervoerprestatie en bereikbaarheid Openbaar vervoer

De nabijheid van openbaar vervoer heeft invloed op de vervoerwijzekeuze bij verplaatsingen en daarmee ook op de aanschaf en bezit van voertuigen. Een goede dekking van het openbaar vervoer met korte halteafstanden leidt gemiddeld gezien tot een lagere vraag naar parkeerruimte. Het grootste effect op het autogebruik is te zien bij de grote treinstations (zgn. A-locaties). Naar mate de vervoersvoorziening kleiner wordt en/of de afstand tot de vervoersvoorziening groter worden daalt het effect op het autogebruik.

De woonkernen in Midden-Delfland zijn voor het grootste deel ontsloten door middel van buslijnen. Ook de woningen en bedrijven langs de N468 zijn per bus bereikbaar. De halteafstanden blijven hierbij beperkt tot gemiddeld 400-500 meter. In Den Hoorn liggen de gemiddelde halteafstanden met 350-400m iets lager. De buitengebieden Zouteveen en de Oude Campspolder hebben geen dekking voor het openbaar vervoer.



Figuur 2.4 Dekking openbaar vervoer met halteafstand van 500m (bron: www.veolia-transport.nl)

2.3 Trends en ontwikkelingen

In paragraaf 2.2 is al veel gezegd over de ontwikkelingen in de afgelopen 7 jaar. In deze paragraaf kijken we vooruit naar 2020. Hiermee maken we de parkeernormen bestand tegen de toekomst.

Autobezit

In de vorige paragraaf is al vermeld dat het autobezit per huishouden gestaag stijgt. De verwachting is dat deze stijging licht zal afvlakken als gevolg van de economische onzekerheid, maar desondanks wel zal doorzetten richting de 1,18 á 1,19 auto's per huishouden. Dit komt vooral door de verschuiving van het woningsegment. Wanneer de economie aantrekt zal dat ook merkbaar zijn in het autobezit en is een autobezit van 1,20-1,22 per huishouden niet ondenkbaar.

Woningenbestand

De groei van het woningenbestand in Midden-Delfland zet tot ongeveer 2017 gestaag door, vooral door ontwikkelingen op uitbreidingslocaties in de dorpskernen. Omdat de rode contouren dan grotendeels zijn bereikt zal de focus in de periode daarna meer komen te liggen op kwaliteitsbehoud van de bestaande woningvoorraad. Samen met het stijgende autobezit zal deze ontwikkeling zorgen voor een stijgende parkeerdruk binnen de gemeente. Door de stijgende parkeerdruk komt ook de kwaliteit van de openbare ruimte verder onder druk te staan.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in het Stadsgewest Haaglanden krijgt de komende jaren te maken met bezuinigingen. Ook Midden-Delfland zal hier niet aan ontkomen. Er zijn in Midden-Delfland weinig mogelijkheden om buslijnen op te heffen of om te leggen. Het betekent voor onze gemeente dan ook dat er rekening gehouden moet worden met een verlaging van ritfrequentie en extra overstappen.

3. Parkeernormen

3.1 Woningen

Het realiseren van parkeercapaciteit kost veel geld en neemt waardevolle (openbare) ruimte in. Bij nieuwbouwprojecten drukt het aanleggen van parkeerplaatsen het nettoresultaat van de grondexploitatie. In bestaande woonbuurten gaat het aanleggen van parkeerplaatsen vaak ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte. Aan de andere kant zorgt een gebrek aan parkeercapaciteit geregeld voor overlast in de woonbuurt. Met andere woorden: in een woonwijk wordt de leefbaarheid aangetast wanneer er bij de (ver)bouw van objecten niet voldoende rekening is gehouden met de parkeerbehoefte van bewoners.

Bij het bepalen van parkeerbehoefte bij woningen is het daarom wenselijk om het juiste evenwicht te vinden tussen behoud van omgevingskwaliteit en voorkomen van parkeeroverlast.

Deze parkeerbehoefte is direct terug te voeren op het autobezit van bewoners. De grootste parkeerdruk in woonwijken wordt gedurende de avond en de nacht ervaren, wanneer de meeste bewoners thuis zijn. De parkeernormen voor wonen moeten dan ook vooral gebaseerd zijn op het autobezit van de bewoners. Daarnaast is binnen de parkeernorm rekening gehouden met het 'bezoek' dat bewoners ontvangen: de niet-buurtgebonden voertuigen. Het gaat daarbij om voertuigen die een parkeerplek nodig hebben, zoals visite, mantelzorg of een bedrijf dat werkzaamheden uitvoert in de wijk.

Zoals in tabel 2.1 stond vermeld, bedraagt het aantal auto's per huishouden op dit moment 1,16. Het autobezit is in de afgelopen jaren met gemiddeld 0,01 auto per woning per jaar toegenomen. De huidige parkeernorm van 1,2 parkeerplaatsen per woning (exclusief bezoek) is hierop gebaseerd. Voor bezoek wordt gerekend met een toevoeging van 0,3 parkeerplaatsen per woning, een algemeen in Nederland gebruikte norm (volgens CROW richtlijn 182).

In Midden-Delfland wordt voor (niet zorggebonden) woningen geen onderscheid gemaakt naar grootte van de woning. Hiervoor zijn een aantal redenen:

- De bouwvolumes per type woning zijn in het algemeen laag, waardoor er geen sprake is van sterke concentraties van woningtypen;
- Differentiatie van parkeernormen bij kleine bouwvolumes per type leidt in veel gevallen tot een inefficiënte inrichting van de beschikbare en/of te ontwikkelen openbare ruimte;
- Door toepassing van één generieke parkeernorm ontstaat een zo optimaal mogelijke benutting van openbare parkeervoorzieningen in een gebied;
- De gehanteerde parkeernorm sluit goed aan bij de actuele gemiddelde parkeervraag per woning;
- De gehanteerde parkeernorm voorkomt een overmaat aan beschikbare parkeerruimte.

De zorggebonden woningen zijn wooneenheden, vaak direct gerelateerd aan een zorginstelling, die bewoond (gaan) worden door mensen met een directe zorgbehoefte. In de meeste gevallen gaat het om wooneenheden t.b.v. ouderen-, gehandicapten- en/of jeugdzorg. Het specifieke gebruik van deze wooneenheden heeft een direct verband met een lager autobezit en een lagere parkeerbehoefte per woning. Dit laatste geldt bijvoorbeeld niet voor levensloopbestendige woningen.

De in tabel 3.1 vermelde normen zijn generiek toepasbaar voor het bepalen van de parkeerbehoefte per woning.

Woningen	Eenheid	Den Hoorn	Maasland	Schipluiden en buitengebied	Toevoegen t.b.v. bezoek
Alle woningen m.u.v. zorggebonden woningen	Woning	1,2	1,2	1,2	0,3
Zorggebonden woningen	Woning	0,4	0,4	0,4	0,25

Tabel 3.1 Parkeernormen woningen

3.2 Bedrijven

Voor bedrijven verschilt de parkeerbehoefte per type bedrijf. Een kantoor kan bijvoorbeeld veel werknemers huisvesten, maar het aantal klanten kan beperkt zijn waardoor de parkeerbehoefte laag is. Bij een winkel is het aantal werknemers relatief beperkt, maar kan er door een grote hoeveelheid bezoekers toch een grote parkeerbehoefte zijn.

Om toch de parkeerbehoefte te kunnen berekenen zijn de bedrijven ingedeeld in algemeen toepasbare functiecategorieën. Per bouwaanvraag bepaalt de gemeente de bijbehorende functiecategorie en daarmee de parkeerbehoefte. In tabel 3.2 zijn bedrijfscategorieën vermeld waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat deze passen binnen de verwachte toekomstige ontwikkelingen in de gemeente Midden-Delfland. Wanneer een functie wordt gebouwd die niet in tabel 3.2 voorkomt, hanteert de gemeente een norm waarbij het parkeergedrag vergelijkbaar is met de te bouwen functie.

De parkeernormen voor bedrijven, vermeld in tabel 3.2, zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers uit paragraaf 2.6 van CROW publicatie 182 'Parkeerkencijfers– Basis voor parkeernormering', waarbij per gebied en categorie de norm is bepaald aan de hand van:

- de stedelijkheidsgraad;
- kwaliteit van bereikbaarheid;
- in eerdere gevallen toegepaste parkeernormen per categorie;
- opgedane ervaringen met eerder toegepaste parkeernormen.

In tabel 3.2 zijn alleen bedrijfscategorieën vermeld waarvan mag worden aangenomen dat deze kunnen worden gerealiseerd binnen de verwachte toekomstige ontwikkelingen.

Functie	Eenheid	Den Hoorn	Maasland	Schipluiden en buitengebied	Aandeel bezoek
Winkelen					
Supermarkt/Dorpscentra	100m^2 bvo	3,0	3,0	3,5	85%
Bouwmarkt/Tuincentrum	100m^2 bvo	2,4	2,4	2,6	85%
Showroom	100m^2 bvo	0,8	0,8	1,0	35%
Groothandel	100m^2 bvo	6,0	6,0	7,0	85%
Markt	m^1 kraam	0,2	0,2	0,2	85%
Werken					
Magazijn/Distributiecentrum	100m^2 bvo	0,5	0,6	0,6	5%
Industrie/Werkplaats	100m^2 bvo	1,5	2,0	2,0	5%
Kantoren zonder baliefunctie	100m^2 bvo	1,3	1,6	2,0	5%
Kantoren met baliefunctie	100m^2 bvo	2,3	2,6	3,0	20%
Bedrijfsverzamelgebouw	100m^2 bvo	1,6	1,6	1,6	10%

Horeca					
Café/bar/discotheek/ cafetaria	100m^2 bvo	5,0	6,0	6,0	90%
Restaurant	100m^2 bvo	9,0	11,0	11,0	80%
Hotel	kamer	1,0	1,2	1,2	-
Cultuur					
Museum/Bibliotheek	100m^2 bvo	0,5	0,7	0,7	95%
Sociaal-Cultureel Centrum/Wijkgebouw	100m^2 bvo	2,0	3,0	3,0	90%
Religiegebouw	zitplaats	0,2	0,2	0,2	99%
Sportvoorzieningen					
Sportveld (buiten)	100m^2 bvo	0,35	0,35	0,35	95%
Sporthal (binnen)	100m^2 bvo	2,0	2,0	2,0	95%
Golfbaan	hole	8,0	8,0	8,0	95%
Sportschool	100m^2 bvo	2,5	3,5	3,5	95%
Toeschouwers	Toeschouwers plaats	0,15	0,15	0,15	-
Zorgvoorzieningen					
Arts/Therapeut	praktijk	3,0	3,0	3,0	65%
Apotheek	100m^2 bvo	2,2	2,5	2,5	85%
Onderwijs					
Kinderdagverblijf*	arbeidsplaats	0,8	0,8	0,8	-
Kleuterschool/basisschool*	leslokaal	1,0	1,0	1,0	-
Kinderdagverblijf/ Kleuterschool/basisschool	leerling	0,1	0,1	0,1	
Middelbaar- en beroeps onderwijs	leslokaal	2,0	2,0	2,0	-
Overig					
Jachthaven	ligplaats	0,6	0,6	0,6	-

Tabel 3.2 Parkeernormen bedrijven en instellingen

*Exclusief parkeerplaatsen t.b.v. halen en brengen van leerlingen. Hiervoor wordt conform paragraaf 4.4 van deze nota parkernormen een parkeerbalans opgesteld, waarbij wordt uitgegaan van gemiddeld 0,1 extra parkeerplaats per leerling.

3.3 Algemene invalidenparkeerplaatsen

In de beleidsregels gehandicaptenparkeerplaatsen (6 april 2004) staat het volgende over algemene invalidenparkeerplaatsen:

Een algemene gehandicaptenparkeerplaats kan alleen worden aangelegd bij een openbaar toegankelijke voorziening. Het minimale aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen per openbare voorziening wordt bepaald aan de hand van de volgende normen:

Functie	**Aandeel algemene gehandicaptenparkeerplaatsen**
Sportvereniging, activiteitencentrum, Winkelcentrum, Woonzorgcentrum met bezoekersfunctie	4% (1 op 25 parkeerplaatsen)
Kleinschalige medische voorziening	10% (1 op 10 parkeerplaatsen)

Bij overige voorzieningen wordt in overleg met de politie Haaglanden en het gehandicaptenplatform gekeken of de openbare voorziening van zo'n aard is dat een algemene gehandicaptenparkeerplaats nodig is. Een algemene gehandicaptenparkeerplaats vervalt als de betreffende openbare voorziening ophoudt te bestaan.

4. Toepassing van de parkeernormen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de gemeente na overleg met de bouwende partij tot een parkeereis komt en afspraken maakt over het faciliteren van de parkeerbehoefte door de ontwikkelaar.

Het ontwerpproces dat deel uit maakt van projectontwikkeling heeft over het algemeen een iteratief karakter. Het gebeurt vaak dat sommige stappen in dat proces opnieuw gezet moeten worden, bijvoorbeeld omdat nieuwe informatie of nieuwe inzichten beschikbaar zijn gekomen. Op basis van de plannen wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte bij de ontwikkeling.

De parkeerbehoefte is overigens niet altijd gelijk aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen (=parkeereis). Als binnen het bouwplan bijvoorbeeld mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken, kan de parkeereis op een lager aantal parkeerplaatsen uitkomen dan de parkeerbehoefte. Voor de bepaling van de parkeereis wordt in de meeste gevallen een parkeerbalans opgesteld.

In het vervolg van het project moeten afspraken gemaakt worden over de concrete invulling van de parkeereis en de eventuele consequenties daarvan. Met andere woorden: waar kunnen de gebruikers na realisatie van het bouwplan hun auto's parkeren?

4.2 Berekening parkeerbehoefte

De gemeente zal, bij (ver)bouwprojecten, een concrete verwachting moeten uitspreken van de parkeerbehoefte in de toekomst om de bouwplannen te kunnen beoordelen. Bij een ontwikkeling moet immers voldoende parkeergelegenheid beschikbaar komen en die parkeerbehoefte mag niet een te groot beslag leggen op de openbare ruimte. In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de verwachte parkeerbehoefte berekend wordt.

Aan de hand van twee factoren wordt een parkeerbehoefte berekend die de ontwikkeling naar verwachting zal genereren. De eerste factor bestaat uit gegevens met betrekking tot het bouwplan: oppervlakten, locatie, type ontwikkeling (wonen of andere functies). De tweede factor bestaat uit de parkeernorm zoals in hoofdstuk 3 staat beschreven.

Uitgedrukt in een formule ziet dat er zo uit: Bouwplan X Norm = Parkeerbehoefte

Tijdens de ontwerpfase zijn de gegevens van de ontwikkeling vaak nog niet definitief. Aan de hand van de voorlopige eigenschappen van de ontwikkeling en de parkeernorm kan op deze manier toch snel en eenvoudig inzicht verkregen worden in de vermoedelijke parkeeropgave. De parkeerbehoefte vertelt dus hoeveel parkeerplaatsen er (bij benadering) nodig zijn om alle - voor de betreffende functie(s) gebruikte - auto's een plek te kunnen bieden.

Het is goed mogelijk dat voor een bepaalde ontwikkeling niet een specifieke norm is vastgesteld. In dat geval bepaalt de gemeente, na overleg met de ontwikkelaar, voor welke norm gekozen wordt. Uitgangspunt daarbij is dat het parkeergedrag behorend bij de gekozen norm het best aansluit bij de te bouwen ontwikkeling.

Bij de berekening van de parkeerbehoefte per project tellen de volgende zaken mee:

Bij woningen:	aantal woningen en/of wooneenheden per ontwikkeling
Bij niet-woningen:	aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo), exclusief parkeerruimten (zie NEN-norm 2580).
Bij de kantoren, bedrijven en voorzieningen:	het oppervlak van alle gebouwde ruimten (inclusief bergingen, wanden en het verticale verkeersoppervlak).

Wanneer de gegevens van het bouwplan bekend zijn, wordt de bijbehorende norm gekozen. Deze norm wordt vermenigvuldigd met het aantal woningen of bij kantoren, bedrijven en voorzieningen met het vloeroppervlak van de ontwikkeling. De uitkomst van deze vermenigvuldiging wordt naar boven afgerond op gehele getallen. Bij een ontwikkeling waar verschillende functies tegelijk worden gebouwd, wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld.

4.3 Opstelling Parkeereis

De parkeernormen zijn van groot belang bij het voorspellen van de toekomstige parkeerbehoefte. Bij een bouwplan speelt echter meer dan alleen een voorspelling van de toekomstige parkeerbehoefte: er is sprake van een parkeervraag en een parkeeraanbod. Het is goed mogelijk dat de werkelijke parkeervraag afwijkt van de met de parkeernormen berekende parkeerbehoefte. Ook is het niet altijd nodig om een aanbod te realiseren waarmee volledig aan de behoefte voldaan wordt. Wanneer de parkeerbehoefte bijvoorbeeld (deels) kan worden opgelost door een efficiëntere benutting van bestaande capaciteit in de omgeving, moet dat zeker worden opgenomen in de afspraken. Voordat de gemeente bepaalt hoeveel parkeerplaatsen bij het bouwplan gerealiseerd moeten worden dient dus eerst goed gekeken te worden naar de concrete situatie waarbinnen de nieuw- of verbouw is gepland.

4.3.1 Dubbelgebruik

De parkeernorm wordt berekend voor de momenten waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootst is, het zogenaamde maatgevende moment. Als binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de hoogtepunten in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts het grootst; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag zijn. Door het combineren van verschillende functies kan (een deel van) de benodigde parkeercapaciteit wellicht dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom meestal minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de berekende parkeerbehoeftes.

Van dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan alleen sprake zijn als de beoogde parkeervoorzieningen openbaar en vrij toegankelijk zijn voor een ieder.

Het bepalen van de mate waarin het 'rechtvaardig' is om dubbelgebruik toe te passen hangt vooral af van de maatgevende momenten van de betreffende functies. Hiervoor hanteert de gemeente de tabel met aanwezigheidspercentages per functie uit bijlage 1 van deze nota. Op het maatgevende moment is het aanwezigheidspercentage is het hoogst (100%).

4.3.2 Parkeren op de openbare weg ↔ Parkeren op eigen terrein

Het parkeren op eigen terrein voorziet binnen een plangebied of ontwikkelingslocatie natuurlijk voor een deel in de parkeerbehoefte. Het parkeren op eigen terrein kent echter wel zijn beperkingen ten opzichte van het parkeren op de openbare weg. Parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen daarom niet volledig worden meegenomen in het bepalen van het geleverde parkeeraanbod.

Als bestemmingsplannen het toestaan worden inpandige garageboxen in de praktijk ook als berging gebruikt en de parkeerplaats in de tuin omgebouwd tot terras. Dit leidt tot verschuiving van parkeervraag naar en een toename van parkeerdruk op de openbare weg.

Daarnaast zijn parkeerplaatsen op eigen terrein niet door iedereen te benutten wanneer deze leeg staan. Bezoekers, leveranciers en overige gebruikers moeten hun voertuigen daarom in de openbare ruimte blijven parkeren. Dit leidt tot een structurele onderbenutting van de parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze plaatsen dragen daarom maar deels bij aan het voorzien in de parkeerbehoefte en worden en worden niet meegenomen bij de berekeningen ten behoeve van dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Binnen de gemeente worden de volgende percentages gebruikt bij het bepalen in hoeverre een privéparkeervoorziening in de parkeerbalans mag worden meegerekend:

Parkeervoorziening	**%**
Garagebox zonder oprijlaan*	50
Oprijlaan* in tuin met of zonder garagebox	80
Parkeervakken in parkeerkelder en/of andere gedeelde private parkeervoorziening met vaste parkeervakken	100

*Oprijlaan: verhard deel van een tuin met een afmeting van tenminste 2,00 x 5,00m, geschikt om een personenvoertuig op te parkeren

4.3.3 Parkeerdruk in huidige situatie

Bij nieuwbouwplannen en/of ontwikkelingen speelt de bestaande parkeersituatie niet of nauwelijks een rol. Bij inbreidingsplannen, verbouwplannen en of functiewijzigingen in bebouwde gebieden moet wel rekening worden gehouden met de bestaande situatie.

Bouwprojecten in bestaande gebieden moeten altijd voldoen aan de parkeereis. In gebieden met een hoge parkeerdruk (>80%) zal het parkeren altijd op eigen terrein moeten worden opgelost. Wanneer in de omgeving structureel restcapaciteit beschikbaar is kan deze (deels) worden benut, mits de parkeerdruk op maatgevende momenten onder de 70% blijft. Het resterende deel van de parkeereis moet dan op eigen terrein worden ingevuld. Dit beperkt de overbemeting van het aantal parkeergelegenheden in de openbare ruimte en draagt bij aan de kwaliteit van de openbare ruimte.

4.3.4 Functiewijzigingen en sloop van bestaande gebouwen

Bij het wijzigen van de functie of sloop van bestaande gebouwen verandert de parkeerbehoefte in de omgeving. Het is dan belangrijk om vooraf vast te stellen of de parkeerbehoefte stijgt of daalt en in welke mate. Met behulp van de nota parkeernormen kan het verschil tussen parkeerbehoefte in de oude en in de nieuwe situatie worden berekend en de eventuele parkeereis worden vastgesteld.

Belangrijk is daarbij ook dat wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen in de oude situatie beschikbaar waren voor de oorspronkelijke functie van een gebouw. In veel gevallen is informatie hierover terug te vinden in oude bestemminsplannen, gebiedsvisies en/of omgevingsvergunningen.

4.3.5 Afronding berekeningen parkeereis en parkeeraanbod

Door gebruik van gebroken getallen in de parkeernormen, maar ook door aantallen/grootheden die geen meervoud vormen van de in de hoofdstuk 3 vermelde eenheden, bestaat het eindresultaat van theoretische parkeereisberekeningen niet altijd uit gehele getallen. In dat geval vindt er afronding plaats van het eindresultaat om het in de praktijk benodigde en/of aanwezige aantal parkeerplaatsen te bepalen. Voor de afronding worden de cursief gedrukte uitgangspunten als basis gebruikt.

Bij de bepaling van de parkeereis t.b.v. een bouwaanvraag worden gebroken getallen in het eindresultaat van de theoretische parkeereisberekening naar boven afgerond.

Hiermee wordt voorkomen dat er een tekort aan parkeerruimte in een plan ontstaat.

Bij de beoordeling van het aanwezige parkeeraanbod in bouwplannen worden gebroken getallen in het eindresultaat van de bepaling van parkeerplaatsaanbod naar beneden afgerond.

Hiermee wordt voorkomen dat er een tekort aan parkeerruimte in een plan ontstaat.

Bij de bepaling van een bouwplan dat uit meerdere deelgebieden bestaat, gelden deze uitgangspunten ook per deelgebied. Dit om te voorkomen dat er in een deelgebied een tekort of overmaat aan parkeerruimte ontstaat.

4.4 Rekenvoorbeelden voor het bepalen van de parkeereis

In deze paragraaf volgen een aantal rekenvoorbeelden van de bepaling van de parkeerbehoefte/parkeereis in verschillende situaties en casussen die recent binnen de afdeling Openbare Werken van de Gemeente Midden-Delfland zijn beoordeeld. Deze geven een correct beeld van de wijze waarop het onderdeel parkeren bij bouwaanvragen wordt getoetst.

4.4.1 Parkeereis woningen Commandeurspolder, Maasland

In de Commandeurspolder in Maasland worden 111 nieuwe woningen gebouwd. Dit gebied betreft een uitbreidingsgebied van Maasland en alle parkeervoorzieningen dienen binnen de projectgrenzen te worden gerealiseerd. Na vaststellen van de parkeereis is het door de projectontwikkelaar ingediende inrichtingsplan beoordeeld. Hierbij is naar de beoordelingsnorm van de gemeente een tekort van 3 parkeerplaatsen geconstateerd.

Woningen	**PP Openbaar***	**PP Eigen terrein***	**PP Kelder***	**Berekening Parkeereis**	**Vaststelling aanbod aan de hand van concept-inrichtingsplan**
111	123	21	24	111 x 1,5 = 166,5 (167)	123 + 21 x 0,8 + 24 = 163,8 (164)
Totaal					

**Aantal parkeerplaatsen bepaald uit concept-inrichtingsplan*

4.4.2 Parkeereis vestiging kinderdagverblijf, Den Hoorn

De realisatie van een kinderdagverblijf in Den Hoorn zorgt voor een functiewijziging van het gebouw. Een van de voorwaarden binnen de benodigde omgevingsvergunning is het voldoen aan de parkeereis. Vanwege de ligging in bestaand gebied wordt voor de bepaling van de parkeereis een parkeerbalans opgesteld. Door de beperkte ruimte op eigen terrein, het verwachte aantal verkeersbewegingen en de wens om een overmaat aan parkeerruimte te voorkomen, is in de parkeerbalans specifiek gekeken of het mogelijk was om de parkeervraag in de openbare ruimte op te lossen. Om het object waarvoor de parkeerbalans wordt opgesteld wordt een gebied afgekaderd van 100 meter waar binnen het aantal huizen en de beschikbare parkeerplaatsen worden bekeken.

<u>Kentallen en uitgangspunten plangebied</u>

Binnen het vastgestelde onderzoeksgebied zijn een tweetal verschillende functies aanwezig;

- 89 woningen;
- 1 toekomstig kinderdagverblijf (geopend ma t/m vrij van 7.30 t/m 18.00);

Totaal aanwezig parkeeraanbod in de openbare ruimte bedraagt 107.

<u>Parkeerbehoefte</u>

De totale parkeerbehoefte van beide functies samen bedraagt:

Functie	**Aantal**	**Norm**	**Parkeerbehoefte**
Woningen	89	1,5	134
Kinderdagverblijf werknemers	8	0,8	6
Kinderdagverblijf kinderen	40	0,1	4
		Totaal	**144**

Parkeereis

Bij het bepalen van de parkeereis spelen meer factoren een rol. Er wordt bezien of het bestaande parkeeraanbod dubbel kan worden gebruikt. In dit geval was dit zo. De piek in de parkeervraag van de woningen ligt in de nacht tussen 22.00 en 6.00 uur. De piek in de parkeervraag van het kinderdagverblijf is 's ochtends rond 8.00 uur en 's middags rond 17.00 uur. Met behulp van de aanwezigheidspercentages uit bijlage 1 is voor 4 perioden op een werkdag de parkeerbehoefte opnieuw gespecificeerd:

	Werkdag							
	Ochtendspits (07.00h - 09.00h)		Middag		Avondspits (16.00h - 18.00h)		Nacht	
Woningen 134 pp	50%	67	60%	80	75%	101	100%	134
Kinderdagverblijf 6 pp	100%	6	100%	6	100%	6	0%	0
Kinderdagverblijf 3 of 4 pp	100%	4	0%	0	100%	3	0%	0
Totaal benodigde pp		77		86		110		134
Totaal aanwezige pp		107		107		107		107

Voor het bepalen van de parkeereis bij de omgevingsvergunning zijn de openingstijden van het kinderdagverblijf maatgevend. Hieruit blijkt dat er in de avondspits een tekort te zijn van 3 parkeerplaatsen. De parkeereis bij het verlenen van de omgevingsvergunning bedraagt dus het aanleggen van 3 parkeervakken. De aanvrager van de vergunning heeft deze drie vakken op eigen terrein gerealiseerd.

4.4.3 Parkeereis vestiging bedrijfsverzamelgebouw, Den Hoorn

Kentallen en uitgangspunten plangebied

53 bedrijfsunits

15 kantoren

3050m^2 BVO

Uitgangspunt ontwikkelaar: 1,4 parkeerplaatsen per 100m^2 BVO → 43 parkeerplaatsen benodigd

Parkeerbehoefte/Parkeereis

In het plangebied bevinden zich geen parkeervakken in de openbare ruimte. Het parkeren dient conform het bestemmingsplan volledig op eigen terrein te worden opgelost. Er zijn geen bijkomende omstandigheden die het vaststellen van de parkeereis nog kunnen beïnvloeden, anders dan de parkeernorm. De parkeereis is daarom gelijk aan de parkeerbehoefte.

De gemeentelijke parkeernorm voor bedrijfsverzamelgebouwen is 1,6 parkeerplaatsen per 100m^2 BVO.

Parkeereis = parkeerbehoefte = (3050/100) * 1,6 = 48,8 (49) parkeerplaatsen

4.4.4 Parkeereis t.b.v. wijziging functie supermarkt, Maasland

Een ontwikkelaar. heeft verregaande plannen voor de ontwikkeling van het voormalige winkelcentrum in Maasland. Voor de ruimte van de vroegere supermarkt heeft de ontwikkelaar plannen om een kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang (BSO) voor ca. 100 kinderen te realiseren.

Invloed functiewijziging supermarkt op de parkeervraag

De ontwikkelaar heeft na een eigen haalbaarheidsonderzoek een omgevingsvergunning aangevraagd om de oude supermarkt om te bouwen tot kinderopvang. Deze functiewijziging heeft echter gevolgen voor de benadering van het hoofdstuk parkeren. De parkeervraag van het kinderdagverblijf bedraagt, inclusief het halen en brengen, 23 parkeerplaatsen. De parkeervraag van de supermarkt bedroeg, naar moderne maatstaven, 20 parkeerplaatsen. De parkeerdruk in het gebied zal dus stijgen. Al het parkeren is, na de functiewijziging, voorzien in de openbare ruimte binnen het plangebied. Hierbij is sprake van dubbelgebruik van parkeergelegenheid. Met behulp van de aanwezigheidspercentages uit bijlage 1 is voor 4 perioden op een werkdag de parkeerbehoefte in en om het plangebied opnieuw gespecificeerd:

	Werkdag							
	Ochtendspits (07.00h - 09.00h)		Middag		Avondspits (16.00h - 18.00h)		Avond	
Woningen 212 ppl	50%	106	60%	127	75%	159	100%	212
Kinderdagverblijf 13 ppl	100%	13	100%	13	100%	13	0%	0
Kinderdagverblijf 10 en 8 ppl	100%	10	0%	0	100%	8	0%	0
Totaal benodigde ppl		129		140		180		212
Totaal aanwezige ppl		177		177		177		177

Er zijn, inclusief de bestaande parkeerplaatsen in het plangebied 177 parkeerplaatsen beschikbaar. In de avondspitsperiode bedraagt de parkeervraag 180 parkeerplaatsen. Dit tekort van 3 parkeerplaatsen moet binnen het plangebied worden opgelost, omdat de totale parkeerdruk in de omgeving hoger is dan 80%. Dit wordt door de ontwikkelaar opgelost door aan zuidzijde van het plangebied 3 extra parkeerplaatsen te creëren.

Toewijzing Parkeervakken openbare weg

Er is in het voortraject van uit gegaan dat 12 parkeerplaatsen in de openbare ruimte waren aangelegd om de bouw van het winkelcentrum met o.a. woningen en een supermarkt mogelijk te maken. Dit uitgangspunt is niet juist. Bij het opstellen van het bestemmingsplan en de toets van de omgevingsvergunningaanvraag in 1976 is er vanuit gegaan dat de parkeerplekken in de in de openbare ruimte bedoeld waren voor de 10 appartementen. In het destijds vigerende bestemmingsplan is "volgens beproefde normen" een parkeernorm van 1,2 per woning gehanteerd.

Gezien de kleinschaligheid van de winkelvoorzieningen en de mogelijkheid tot dubbelgebruik van de parkeerplaatsen werd bepaald dat de bestaande parkeervakken voldoende waren om de toenemende parkeervraag op te vangen. Er zijn dus in dit geval geen parkeervakken specifiek voor de supermarkt aangebracht. Deze bestaande 12 parkeerplaatsen kunnen dus ook niet specifiek worden benut om de eis van 3 parkeerplaatsen in te vullen. Deze 12 plaatsen zijn wel meegenomen in de parkeerbalans van de omgeving.

4.5 De parkeernorm afwijkend toepassen

Het college kan onder bepaalde omstandigheden besluiten om af te wijken van de parkeernormen bij het stellen van de parkeereis aan de aanvrager. Dit kan onder de volgende omstandigheden:

- Wanneer het verschil in parkeerbehoefte als gevolg van de bouwaanvraag met 2 parkeerplaatsen of minder wijzigt (zie paragraaf 4.5.1);
- Wanneer de aanvrager van de omgevingsvergunning aantoont dat de verwachte parkeerbehoefte meer dan 20% hoger en/of lager ligt dan de door de gemeente gestelde parkeereis (zie paragraaf 4.5.2);

4.5.1 Vrijstelling van parkeereis

Voor verbouwplannen waarbij het verschil tussen de parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie 2 parkeerplaatsen of kleiner is, verleent het college vrijstelling van de parkeereis. Dit is bijvoorbeeld aan de orde wanneer een supermarkt het vloeroppervlak wil uitbreiden met ca. 70 m2. Volgens de berekening van de parkeerbehoefte op basis van de norm, zou die uitbreiding een toename in de parkeerbehoefte betekenen van 2 parkeerplaatsen. Voor dit aantal verleent het college echter bij voorbaat vrijstelling van de parkeereis.

4.5.2 Parkeereis wijkt meer dan 20% af van verwachte parkeerbehoefte

De parkeernormen worden bij aanvraag van een omgevingsvergunning en/of functiewijziging toegepast volgens de parkeernormen uit hoofdstuk 3 en de rekenmethoden uit hoofdstuk 4.
In een de meeste gevallen zal het betekenen dat de parkeereis overeenkomt met de verwachte parkeerbehoefte. In een tweetal gevallen kunnen er verschillen ontstaan tussen de verwachte parkeerbehoefte en de berekende parkeereis:

- Wanneer het feitelijk autogebruik op het perceel waar de bouwaanvraag betrekking op heeft, aantoonbaar leidt tot een andere parkeernorm dan de gemeente bij de berekening van de parkeereis heeft toegepast.
- Wanneer lineair toepassen van de parkeernorm, dat wil zeggen dat bij een vergroting of verkleining van bruto vloeroppervlak de parkeereis evenredig stijgt of daalt, aantoonbaar leidt tot afwijkingen ten opzichte van het verwachte gebruik.

Als de afwijking tussen de berekende parkeereis en verwachte parkeerbehoefte aantoonbaar groter is dan 20% ,met een minimum van 5 parkeerplaatsen, kan er reden bestaan om de parkeereis naar beneden of boven bij te stellen. Het college kan dan besluiten om een bijgestelde parkeereis vast te stellen en dit, indien nodig, in de anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar of het betreffende bestemmingsplan vast te leggen.

BIJLAGE 1: AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

Onderstaande tabel bevat richtlijnen die gebruikt worden bij het bepalen van mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeercapaciteit. De getallen betreffen percentages parkeerdruk. Het maatgevende moment is wanneer de aanwezigheid maximaal is (100%).

	Werkdag			Koop	Zaterdag	Zondag	
Functie	overdag	middag	avond	**avond**	middag	avond	middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	75	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Soc. cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Soc. 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
Bioscoop, Theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Bron: overgenomen uit CROW-publicatie 182

BIJLAGE 2: ARTIKEL 2.5.30 BOUWVERORDENING MIDDEN-DELFLAND

Artikel 2.5.30 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. De benodigde parkeerruimte wordt bepaald op basis van de parkeernormen en procedure zoals deze zijn opgenomen in de vastgestelde Nota Parkeernormen Midden-Delfland. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.
2. De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:
   a. indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,80 m bij 5,50 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen, in het geval er zich aangrenzende parkeerruimten aan de korte zijden bevinden;
   b. indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 2,50 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen, in het geval er zich aangrenzende parkeerruimten aan de lange zijden bevinden;
   c. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte - voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst - ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.
3. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of 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 terrein dat bij dat gebouw behoort.
4. Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid:
   a. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
   b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

BIJLAGE 3: TERMEN EN BEGRIPPEN

Parkeerbalans	Overzicht voor een bepaald gebied van de totale Parkeerbehoefte (bewoners + werkers + bezoekers) en de totale parkeercapaciteit (stallingsgarages + parkeergarages + parkeerplaatsen op straat).
Parkeerbehoefte	Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om de auto's te kunnen parkeren bij de bouwontwikkeling(en) waar de parkeerbehoefte van berekend wordt. Voor bewoners wordt de Parkeerbehoefte afgeleid van het reële autobezit. De Parkeerbehoefte van bedrijven of voorzieningen is afhankelijk van Mobiliteitsprofielen.
Parkeerdruk	Bezetting v/d beschikbare parkeercapaciteit, vermeerderd met het aantal auto's dat geparkeerd staat waar geen capaciteit is, gemeten op maatgevende momenten. De parkeerdruk wordt uitgedrukt in een percentage. Rekenvoorbeelden: 1: Parkeerdruk = 85% = (85 geparkeerde auto's / 100 parkeerplaatsen) + (0 geparkeerde auto's / niet-parkeerplaatsen) 2: Parkeerdruk = 110% = (85 geparkeerde auto's / 100 parkeerplaatsen) + (25 geparkeerde auto's / niet-parkeerplaatsen)
Parkeereis	De vastgestelde, benodigde Parkeercapaciteit bij een bouwplan. Het betreft het definitieve aantal parkeerplaatsen waarmee in de parkeerbehoefte moet worden voorzien. In beginsel moeten deze parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden. Wanneer daar andere afspraken over gemaakt worden, worden die in een parkeerovereenkomst vastgelegd.
Parkeernorm	Richtlijn voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij nieuw- en verbouwplannen. De Parkeernorm is met name afhankelijk van de functie, het oppervlak en de lokatie van het object.
Plangebied	Het op een kaart aangegeven gebied waarop de aanvraag van een omgevingsvergunning betrekking heeft inclusief de direct aanliggende straten.
Zorggebonden woningen	Wooneenheden, vaak direct gerelateerd aan een zorginstelling, die bewoond (gaan) worden door mensen met een directe zorgbehoefte. In de meeste gevallen gaat het om wooneenheden t.b.v. ouderen-, gehandicapten- en/of jeugdzorg. Het specifieke gebruik van deze wooneenheden heeft een direct verband met een lager autobezit en een lagere parkeerbehoefte per woning.