

Nota Parkeernormen Alphen-Chaam 2019



Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Wat is een parkeernorm?	5
1.3	Juridische positie van parkeernormen	6
1.4	Leeswijzer	7
2	Parkeernormen	8
2.1	Inleiding	8
2.2	Uitgangspunten parkeernormen	8
2.3	Gebiedsindeling	11
2.4	Parkeernormen per gebiedsprofiel	11
2.5	Parkeervoorzieningen op eigen terrein	12
2.6	Dubbelgebruik	13
2.7	Uitvoeringsregels	15
3	Maatwerk	17
3.1	Maatwerk parkeereis	17
3.2	Maatwerk voor verplichting eigen terrein	18
3.3	Hardheidsclausule	20
3.4	Overgangsregeling	20

4	Mobiliteitsfonds	22
4.1	Wat houdt een mobiliteitsfonds in?	22
4.2	Mobiliteitsfonds Alphen-Chaam	23
4.3	Hoogte afkoopsom	24
	Begrippenlijst	25
	Colofon	

Overzicht bijlagen

- Bijlage 1: Parkeernormen per gebiedsprofiel
- Bijlage 2: Afmetingen parkeerplaatsen
- Bijlage 3: Halen en brengen bij scholen
- Bijlage 4: Loopafstanden
- Bijlage 5: Parkeerdruk meten
- Bijlage 6: Voorbeeld overeenkomst afkoop parkeereis

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ons verkeersbeleid, beschreven in een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, dateert uit 2011 en is toe aan vernieuwing. Het thema Parkeren maakt nu geen onderdeel uit van ons beleid, we hebben dan ook geen vastgestelde parkeerkencijfers.

We willen in 2019 onze kijk op verkeer en vervoer beschrijven in een Verkeersvisie voor de gemeente Alphen-Chaam. Om ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen toetsen hebben we nu al behoefte aan realistische en actuele parkeernormen, met ruimte voor de nodige flexibiliteit. Vooruitlopend op een Verkeersvisie Alphen-Chaam, gaan we daarom nu al over tot het opstellen van een Nota Parkeernormen.

Doelstelling Nota Parkeernormen

Voor de Nota Parkeernormen van Alphen-Chaam hanteren we de volgende doelstelling:

Doelstelling

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

Opdracht en resultaat

Ons vertrekpunt was de genoemde doelstelling en een aantal richtinggevende kaders en discussiepunten. Het resultaat is een beleidsdocument, deze Nota Parkeernormen, aangevuld met een zogenaamde ‘factsheet’. Dit is een losse samenvatting, waarin we voor ontwikkelaars of andere initiatiefnemers de spelregels uitleggen.

1.2 Wat is een parkeernorm?

Iedere ruimtelijke functie zoals wonen, werken en winkelen, trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer aan en vraagt daarmee ook om een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte. De parkeernormen die we in deze nota voorstellen¹, bieden houvast bij het bepalen van de benodigde aantal auto parkeerplaatsen (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort.

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

¹ Vrachtwagen parkeren maakt geen onderdeel uit van deze Nota Parkeernormen, nadere regels hiervoor staan opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

1.3 Juridische positie van parkeernormen

De parkeernormen in deze Nota Parkeernormen hebben betrekking op nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies, daar waar een omgevingsvergunning en/of wijziging van het bestemmingsplan of – straks onder de nieuwe Omgevingswet – omgevingsplan noodzakelijk is. Wanneer bij ons een aanvraag tot een wijziging van het bestemmingsplan binnenkomt toetsen we of deze past in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Bij deze toetsing kijken we of voldaan wordt aan de parkeereis die bij het bouwplan hoort.

Parkeren en het bestemmingsplan

Wanneer wij parkeereisen willen opleggen dan zijn wij verplicht om parkeernormen op te nemen in het bestemmingsplan. Dit vanwege een reparatiewet die op 29 november 2014 in werking is getreden (Reparatiewet BZK, Staatsblad 2014 Jaargang 2014, Nr. 458). De reparatiewet betreft de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Gemeenten hadden tot 1 juli 2018 de tijd om de reparatiewet op te nemen in bestemmingsplannen. Na die datum hebben de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking verloren voor bestaande bestemmingsplannen. Deze kunnen dus niet meer als vangnet dienen en moeten ondergebracht zijn in het bestemmingsplan. Wanneer de gemeenteraad vanaf 1 juli 2018 een bestemmingsplan vaststelt, is de nieuwe regeling van kracht. De stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn dan niet meer van toepassing.

Verwerking in bestemmingsplan

Op korte termijn kijken we welke ontwerpbestemmingsplannen eventueel moeten worden aangepast, vóór we ze definitief vaststellen. Afhankelijk van de situatie kiezen we voor een voorwaardelijke verplichting in de regels of een verwijzing naar de Nota Parkeernormen.

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

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 beschrijven we de aanleiding en het juridische kader voor deze Nota Parkeernormen. De uitgangspunten voor de parkeernormen van Alphen-Chaam staan in hoofdstuk 2. De mogelijkheden om maatwerk te bieden leggen we uit in hoofdstuk 3 en het mobiliteitsfonds komt in hoofdstuk 4 aan de orde. De rapportage sluit af met een begrippenlijst.

2 Parkeernormen

2.1 Inleiding

Met behulp van parkeernormen bepalen we de parkeereis voor ruimtelijke ontwikkelingen. Parkeernormen gebruiken we niet om bestaande parkeerdruk in beeld te brengen. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet realiseren. In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor de parkeernormen van Alphen-Chaam en de regels voor het gebruik vermeld.

2.2 Uitgangspunten parkeernormen

Onze parkeernormen zijn geformuleerd op basis van onderstaande uitgangspunten:

Parkeren op eigen terrein

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

Minimale grens

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

Faciliterend parkeerbeleid

Ons uitgangspunt is faciliterend parkeerbeleid. De huidige situatie is daarbij het gegeven. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op de bestaande parkeervraag. Het oplossen van eventuele bestaande parkeerdruk-problemen leggen we niet bij een initiatiefnemer neer (zoals bij sturend parkeerbeleid wel het geval is).

CROW

De parkeernormen hebben we gebaseerd op parkeerkcijfers van het CROW, Publicatie 381 (2018): Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkcijfers naar parkeernormen. In deze publicatie noemt, in tegenstelling tot eerdere publicaties, ook het gewenste percentage parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen. Deze hebben wij opgenomen in onze parkeernormen.

Stedelijkheidsgraad

De parkeerkcijfers van het CROW maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. Deze is voor de gemeente Alphen-Chaam 'niet stedelijk', op basis van de demografische kerncijfers per gemeente (2015) van het CBS.

Bandbreedte

De parkeerkcijfers van het CROW geven een bandbreedte aan, minimaal en maximaal. We hanteren zoveel mogelijk het gemiddelde van de bandbreedte als parkeernorm. Dit geldt niet voor de functie 'wonen'.

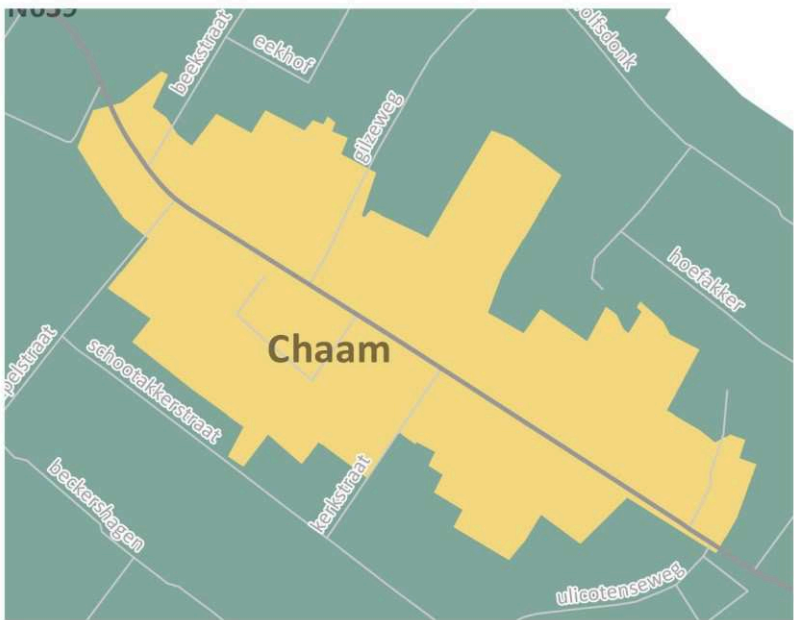
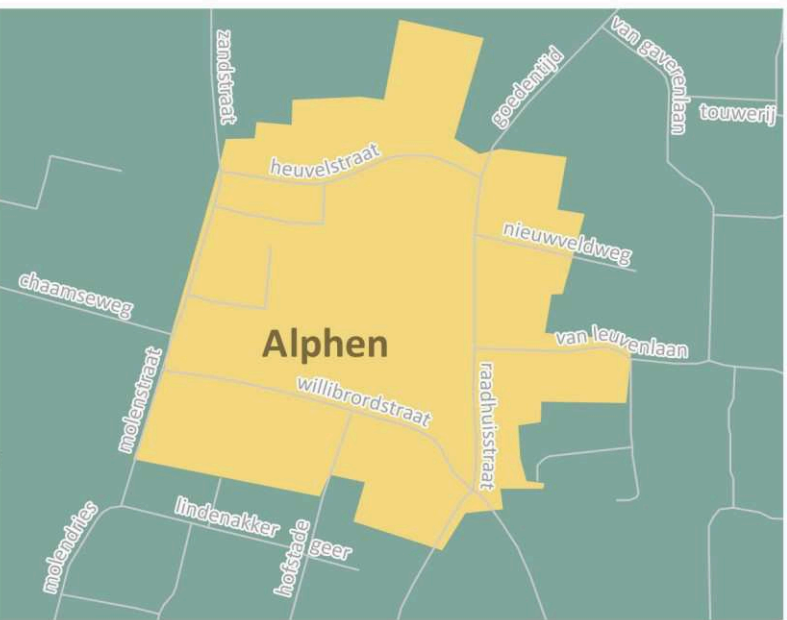
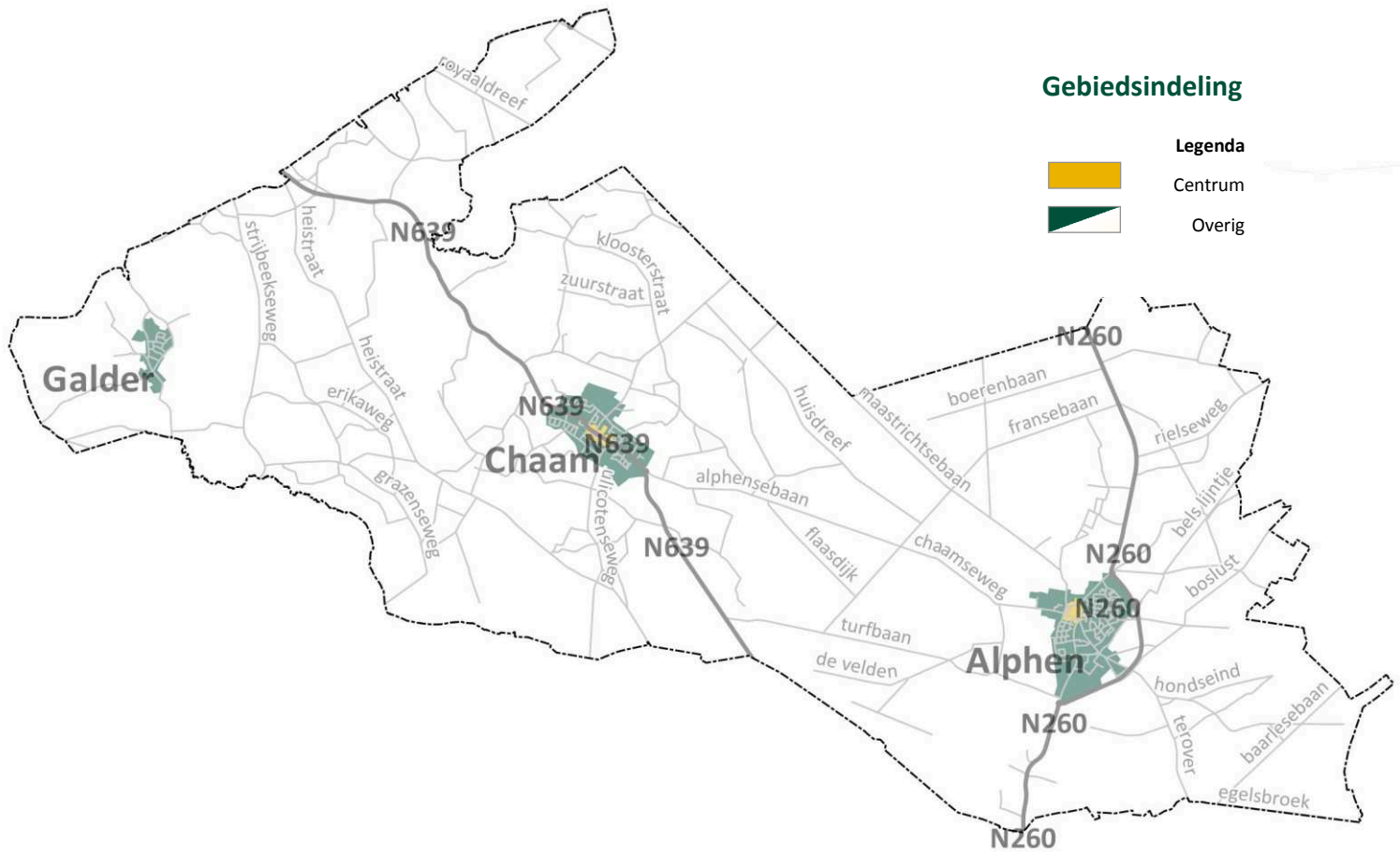
Gehandicaptenparkeerplaatsen

Op basis van het ASVV 2012 van het CROW moet minimaal 2% van de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen bestemd zijn voor gehandicapten parkeren. Daarbij geldt dat gehandicaptenparkeerplaatsen onderdeel uitmaken van de parkeereis en dus niet aanvullend op de parkeereis gerealiseerd moeten worden.

Het werkelijke aantal plaatsen voor gehandicapten en de precieze locatie van deze plaatsen is afhankelijk van de vraag en kan door monitoring en evaluatie van de situatie bepaald en eventueel aangepast worden.

Fietsparkeren

Deze Nota Parkeernormen bevat geen fietsparkeernormen. Het aantal gewenste fietsparkeerplaatsen bepalen wij met behulp van de parkeerkcijfers uit de Leidraad fietsparkeren, Publicatie 291 (2010) van het CROW.



2.3 Gebiedsindeling

Voor het toepassen van parkeernormen onderscheiden we voor het grondgebied van onze gemeente twee gebiedstypen: het centrum en overig. De parkeernormen voor het gebiedstype 'overig' gelden voor de rest van de bebouwde kom en het buitengebied. Dit onderscheid baseren we op het uitgangspunt dat het autobezit in het centrum lager is en dat voorzieningen beter bereikbaar zijn met andere vervoerswijzen. Denk hierbij aan de bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers of het openbaar vervoer.

Bladzijde 10 geeft de gebiedsindeling voor de kernen van Alphen-Chaam schematisch weer.

In de kernen Alphen en Chaam onderscheiden we een centrum. In Galder, Strijbeek, Bavel AC en Ulvenhout AC is geen specifiek centrum gedefinieerd, daar valt alles binnen gebiedstype 'overig'.

2.4 Parkeernormen per gebiedsprofiel

In bijlage 1 staan de parkeernormen per gebiedsprofiel. De belangrijkste en meest voorkomende functies hebben we opgenomen. Als bepaalde functies niet in de lijst voorkomen, dan maken we een onderbouwde afweging welke norm of combinatie van normen we in dat geval toepassen. De parkeerkencijfers van het CROW, publicatie 381, vormen daarvoor de basis.

2.5 Parkeervoorzieningen op eigen terrein

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein uitgangspunt. Bij woningbouwprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. Daarmee zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk ervaren we echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van een voertuig, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Het gevolg is dat auto's toch regelmatig op de openbare weg staan. Bij de toetsing nemen we dit mee. Hiervoor hanteren we enkele rekenwaardes, afgeleid van de landelijke richtlijnen van het CROW, zie tabel 1.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,5	Oprit minimaal 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 5,0 meter diep en 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,6	
Garage met enkele oprit	2	1,5	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,7	Oprit minimaal 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Oprit minimaal 5,0 meter diep en 5,0 meter breed
Parkeerplaats in parkeergarage	1	1,0	
Parkeerplaats op parkeerterrein	1	1,0	

tabel 1: omrekenwaardes parkeervoorzieningen op eigen terrein

Parkeren op de rijbaan komt veel minder vaak voor in een gebied waar het parkeren gereguleerd is, bijvoorbeeld met een blauwe zone of betaald parkeren. Daarom passen we tabel 1 alleen toe in gebieden waar geen sprake is van parkeerregulering.

2.6 Dubbelgebruik

We houden waar mogelijk rekening met dubbelgebruik. Daardoor is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen.

Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn voor alle mogelijke parkeerders. Zo kan een oprit bij een woning niet mee worden geteld voor dubbelgebruik. In tabel 2 staan de aanwezigheidspercentages van het CROW voor de verschillende functies en voor de verschillende tijdsperiodes. Het moment met het hoogste aanwezigheidspercentage is leidend bij het bepalen van dubbelgebruik.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/maatschap /therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuispatiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

tabel 2: aanwezigheidspercentages CROW

2.7 Uitvoeringsregels

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

- de parkeernormen voor het betreffende gebiedstype
- dubbelgebruik
- salderen
- omrekenfactoren voor parkeren bij woningen

De volgende uitvoeringsregels zijn van toepassing:

Bezoekersparkeren

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

Afronding

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

Maatvoering parkeerplaatsen

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

Salderen

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een andere functie. Wanneer de parkeereis, die bij de nieuwe functie hoort, lager is dan of gelijk is aan de parkeereis van de oude functie, is het niet nodig om extra parkeerplaatsen te realiseren. De parkeereis, voor zowel de oude als de nieuwe functie, wordt bepaald op basis van de vigerende parkeernormen uit bijlage 1.

De parkeereis voor de nieuwe functie kan ook hoger zijn dan de parkeereis van de oude functie. In dat geval moet het verschil aan parkeerplaatsen, tussen de oude en nieuwe parkeereis, extra worden aangelegd. Daarbij gaan we er vanuit dat het huidige aantal parkeerplaatsen gehandhaafd blijft. Dus wanneer bij de nieuwe ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, moeten deze door de initiatiefnemer gecompenseerd worden.

Bij het bepalen van de parkeereis mag, bij openbaar toegankelijke parkeerplaatsen, rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages uit tabel 2.

Functie onbekend

Wanneer vooraf niet bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, bekijken we per aanvraag welke parkeereis we stellen. Hierbij houden we rekening met de toegestane functies in het bestemmingsplan. We gaan daarbij uit van de functie met de hoogste parkeernorm.

Inzet parkeercapaciteit

Als de parkeereis van een functie leidt tot het realiseren van extra parkeercapaciteit, dan is deze capaciteit primair bedoeld voor de gebruikers en bezoekers van de betreffende functie. Het is de eigenaar van de parkeerplaatsen niet toegestaan de aan de functie gekoppelde capaciteit, geheel of gedeeltelijk, structureel anders in te zetten. Dit mag alleen wanneer de eigenaar ons op basis van ervaringscijfers en een actuele parkeerbalans aantoont dat het gebruik van de parkeerplaatsen door een andere dan de beoogde doelgroep(en) geen nadelige gevolgen heeft voor de directe omgeving.

Schoolomgeving

Op basis van de parkeernormen voor basisonderwijs en peuterspeelzaal/kinderdagverblijf bepalen we het aantal parkeerplaatsen voor werknemers. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen door ouders gebruiken we een rekenmethode van het CROW. Deze rekenmethode staat in bijlage 3.

3 Maatwerk

De gemeente Alphen-Chaam conformeert zich aan de Nota Parkeernormen. Echter, sommige ontwikkelingen vragen om flexibiliteit en maatwerk. Onder bepaalde omstandigheden wil het college van burgemeester en wethouders flexibel omgaan met de parkeereis en in andere gevallen juist maatwerk bieden op de invulling van de parkeereis.

Om dit mogelijk te maken hebben we enkele regels voor maatwerk opgesteld. In deze regels geven we aan wanneer we vrijstelling van de parkeereis verlenen en wanneer een ontwikkeling in aanmerking komt voor de verplichting de parkeereis op eigen terrein te realiseren. Deze regels voor maatwerk staan niet open voor inspraak of bezwaar en beroep.

3.1 Maatwerk parkeereis

We willen graag flexibel omgaan met ontwikkelingen met een geringe parkeereis. Dit betekent dat we vrijstelling van de parkeereis verlenen voor alle ontwikkelingen met een resterende parkeereis van minder dan 1,5 parkeerplaats. We verlangen geen financiële vergoeding en eisen geen parkeerdrukonderzoek.

Onder 'resterende parkeereis' verstaan we de parkeereis die ontstaat na eventuele verrekening(en) van dubbelgebruik, salderen en/of invulling van parkeren op eigen terrein.

3.2 Maatwerk voor verplichting eigen terrein

Een ontwikkeling moet in de basis voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Soms is deze eis niet haalbaar. Voor ontwikkelingen met een resterende parkeereis groter of gelijk dan 1,5 parkeerplaats, moet een ontwikkelaar onderbouwd aangeven waarom deze niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. In dat geval komt hij mogelijk in aanmerking voor maatwerk.

In deze paragraaf beschrijven we op welke wijze in vervangende parkeerruimte kan worden voorzien wanneer de aanvrager op eigen terrein niet, of in onvoldoende mate, kan voldoen aan de parkeereis.

Hierbij onderscheiden we de volgende situaties:

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

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende vervangende parkeervoorzieningen voor de betreffende functie, zoals beschreven onder de punten 1 tot en met 3, wijzen we de aanvraag in principe af.

1 De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op

We zien een parkeergelegenheid in de onmiddellijke omgeving als vervangende parkeerruimte wanneer het voor ons redelijkerwijs aannemelijk is dat gebruikers van de functie er ook daadwerkelijk gebruik van gaan maken. De vervangende parkeerruimte is voor de functie in voldoende aantallen aanwezig op de juiste momenten. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 4, worden daarbij in acht genomen. De afmetingen van de parkeerplaatsen voldoen aan de afmetingen in bijlage 2. Ook moeten de plaatsen op verkeersveilige wijze bereikbaar zijn. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. De aanvrager beschikt over een parkeerovereenkomst tussen de aanvrager en de aanbieder van de private parkeerruimte en overlegt deze bij de bouwaanvraag. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

2 De aanvrager realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte

Vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Als het mogelijk is extra parkeerplaatsen in het openbare gebied te realiseren, voldoen deze aan de afmetingen van parkeerplaatsen zoals aangegeven in bijlage 2. De parkeerplaatsen zijn bereikbaar op een verkeersveilige wijze. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden altijd een openbaar karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 4, worden daarbij in acht genomen. De parkeerplaatsen worden op kosten van de aanvrager aangelegd. Bij het vervallen van de functie, blijven de parkeerplaatsen behouden, zonder dat de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheid in het openbaar gebied vindt alleen plaats na overleg en onze goedkeuring. Wij dragen daarna zorg voor het onderhoud. Dit omdat de parkeerplaats onderdeel is van de openbare weg. Met de aanleg van de parkeerplaatsen ontstaat geen recht op een parkeervergunning.

3 De aanvrager koopt de parkeereis af

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen volgens situatie 1 of 2, kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van de parkeereis en daarvoor een financiële vergoeding verlangen. De grondslag voor afkoop van de parkeereis vormt het mobiliteitsfonds. Deze lichten we toe in hoofdstuk vier. De financiële vergoeding baseren we op het afkoopbedrag zoals opgenomen in dit hoofdstuk.

Voorwaarde voor het afkopen van de parkeereis is dat er voldoende parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is op de voor de functie relevante momenten, en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving -inclusief de toename ten gevolge van het bouwplan- niet boven de 85% uitkomt. De aanvrager moet dit aannemelijk maken aan de hand van actuele parkeerdrukgegevens. We beschrijven de wijze waarop de parkeerdruk berekend moet worden in bijlage 5.

Ten slotte stellen we een overeenkomst op met de aanvrager, daarin beschrijven we nadere afspraken. Deze overeenkomst kan onderdeel uitmaken van een ruimtelijke ordening procedure of vergunningverlening. Een voorbeeld van een dergelijke overeenkomst hebben we opgenomen in bijlage 6.

3.3 Hardheidsclausule

Het college van burgemeester en wethouders kan voor bepaalde ontwikkelingen besluiten gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het gaat daarbij om ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor de gemeente Alphen-Chaam, maar die niet passen binnen de parkeernormen en/of de mogelijkheden voor maatwerk.

Dit artikel regelt dat een gemeente handelt volgens een vastgestelde beleidsregel, in dit geval deze Nota Parkeernormen. Tenzij, door bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zijn in relatie tot de doelen van de beleidsregel. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken. Dit geldt voor bijzondere en onvoorziene omstandigheden die we bij het opstellen van het beleid niet konden voorzien. Deze hardheidsclausule is van toepassing op de gehele nota. We gebruiken deze alleen wanneer het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

3.4 Overgangsregeling

Deze Nota Parkeernormen treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd. Voor bestaande bouwinitiatieven hanteren we een overgangsregeling. De oude parkeerkencijfers blijven van toepassing op aanvragen die ontvangen zijn voor de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen en bijhorende Mobiliteitsverordening.

4 Mobiliteitsfonds

4.1 Wat houdt een mobiliteitsfonds in?

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

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

- Wie het fonds beheert: het college van burgemeester en wethouders
- Hoe inkomsten gegenereerd worden: via een afkoopregeling
- Hoe de middelen besteed mogen worden: aan parkeervoorzieningen en flankerende mobiliteitsmaatregelen

Overeenkomst

Wanneer de ontwikkelaar met ons overeenkomt dat het mogelijk is om de parkeereis af te kopen, leggen we de afspraken vast in een overeenkomst. In deze overeenkomst leggen we vast welke voorwaarden van toepassing zijn op de storting in het mobiliteitsfonds.

Inzet mobiliteitsfonds

Wij kunnen met de afkoopsom, zoals vastgelegd in een overeenkomst, parkeerplaatsen realiseren. Daarnaast kunnen we het saldo uit het mobiliteitsfonds, dit in tegenstelling tot een regulier parkeersfonds, aanwenden voor het verbeteren van de openbare parkeersituatie. Bijvoorbeeld door het treffen van flankerende mobiliteitsmaatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de parkeersituatie. Voorbeelden zijn: de realisatie van een transferium, aanleg van voet- en fietspaden, verbeteren kwaliteit openbare ruimte, instellen betaald parkeren of blauwe zone, aanpassen parkeertarieven, bewegwijzering, et cetera. De flankerende maatregelen bieden een alternatief voor de afgekochte parkeerplaatsen en kunnen breed binnen onze gemeente worden ingezet.

Wij realiseren parkeerplaatsen of flankerende maatregelen binnen 10 jaar. Als wij deze verplichting niet of slechts gedeeltelijk nakomen, ontvangt de initiatiefnemer de inbreng geheel of naar rato terug, inclusief rentevergoeding.

4.2 Mobiliteitsfonds Alphen-Chaam

De gemeente Alphen-Chaam wil, binnen de doelstelling van de Nota Parkeernormen, graag flexibel omgaan met de parkeervraag voor ontwikkelingen. Een mobiliteitsfonds biedt een oplossing voor deze wens. De beschikbare ruimte voor het realiseren van extra parkeergelegenheid is immers beperkt, vooral in kernen van de dorpen. Door het instellen van een mobiliteitsfonds is compensatie ook mogelijk door het toepassen van flankerende maatregelen.

Een mobiliteitsfonds brengt naast kansen ook verplichtingen met zich mee. Indien wij immers binnen tien jaar geen parkeerplaatsen of flankerende maatregelen realiseren, moeten we de afgekochte parkeerplaatsen terug betalen, inclusief rentevergoeding. Bovendien is op dat moment de parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling niet opgelost of gecompenseerd. Daardoor neemt, als gevolg van de nieuwe ontwikkeling, de parkeerdruk in de openbare ruimte toe.

Om het risico van terugbetaling te voorkomen, toetsen wij vooraf of binnen een periode van tien jaar de compensatie te realiseren is. We kijken dan naar de mogelijkheden voor 1) het realiseren van parkeervoorzieningen of 2) door het treffen van flankerende maatregelen. Pas wanneer wij de compensatieverplichting accepteren, stellen wij de initiatiefnemer in de gelegenheid om een storting te doen in het mobiliteitsfonds.

4.3 Hoogte afkoopsom

De hoogte van het bedrag dat initiatiefnemer per parkeerplaats moet betalen, is opgebouwd uit de verwachte kosten voor de grond, realisatie en beheer en onderhoud. Het afkoopbedrag per parkeerplaats is vastgesteld op € 5.000,- exclusief BTW.

Kostensoort	Eenheidsprijs	Oppervlakte	Totaal
Grondprijs	€ 240,- per m ²	15 m ²	€ 3.600,-
Realisatiekosten	€ 75,- per m ²	15 m ²	€ 1.125,-
Beheer en onderhoud	€ 275,- per 10 jaar	15 m ²	€ 275,-
	Totaal		€ 5.000,-

tabel 3: opbouw hoogte afkoopsom

De gemeente Alphen-Chaam maakt voor de hoogte van de afkoopsom geen onderscheid tussen de verschillende gebiedstypen.

Begrippenlijst

Aanvrager: Degene die een bouwaanvraag doet voor een ontwikkeling of functie.

Bestemmingsplan: Bestemmingsplan, provinciaal inpassingsplan of rijks inpassingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening dat van toepassing is op de plaats waar de activiteit wordt of zal worden verricht en de volgens dat plan gestelde nadere eisen. Een bestemmingsplan in Nederland beschrijft wat er met de ruimte in een bepaalde gemeente mag gebeuren. Bestemmingsplannen bevatten niet alleen regels over het grondgebruik, maar bijvoorbeeld ook over maximale hoogte en breedte van bouwwerken. Met het begrip 'bestemmingsplan' bedoelen we in het kader van deze nota parkeernormen ook wijzigings- en/of uitwerkingsplannen of (in de toekomst) omgevingsplannen.

Bouwverordening: Verordening als bedoeld in artikel 8 van de Woningwet. In de bouwverordening kunnen o.a. voorschriften van stedenbouwkundige aard opgenomen worden, waaronder eisen voor voldoende parkeergelegenheid.

Bruto Vloer Oppervlak: De oppervlakte van een ruimte of een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimte omhullen. Dit is de som van alle verdiepingen. Dit is conform NEN2580.

CBS: Het Centraal Bureau van de Statistiek. Het CBS heeft tot taak het publiceren van betrouwbare en samenhangende statistische informatie, die inspeelt op de behoefte van de samenleving.

Centrum, schil en rest: De gebieden zoals gedefinieerd in deze Nota Parkeernormen.

CROW: Het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Parkeereis: Het totaal aan parkeerplaatsen dat een ontwikkeling moet realiseren op basis van de parkeernormen, indien van toepassing rekening houdend met dubbelgebruik en salderen. Specifiek voor maatwerk spreekt de nota parkeernormen over een 'resterende parkeereis'. Dit is de parkeereis die ontstaat na eventuele verrekening(en) van dubbelgebruik, salderen en de invulling van parkeren op eigen terrein.

Parkeerkencijfers: De parkeerkencijfers zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel. Ontwerpers kunnen daarmee de orde van grootte bepalen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening.

Parkeernorm: Dit cijfer geeft aan hoeveel parkeerplaatsen de gemeente eist bij een ruimtelijke ontwikkeling.

Parkeerovereenkomst: Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de plaatsen toegankelijkheid zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functie en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand). De koppeling tussen de ontwikkeling/functie en de parkeerplaatsen dient objectgericht te zijn en niet subjectgericht.

Reguleringsgebied: Een gebied waarbinnen sprake is van betaald parkeren of blauwe zone.

Omgevingsvergunning: Omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2. van de Wabo (wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

Ruimtelijke ontwikkeling: Het bouwen, slopen of veranderen van de gebruiksfunctie van een perceel/pand.

Stedelijkheidsgraad: Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid, uitgedrukt in adressen per km².

Colofon

Titel:	Nota Parkeernormen
Opdrachtgever:	Gemeente Alphen-Chaam
Projectleider:	Natasja van IJendoorn-Van Delzen
Kernteam gemeente:	Bram Keijsers, Bart van Strien
Projectnaam:	Nota Parkeernormen Alphen-Chaam
Projectnummer:	18132
Datum:	17 januari 2019
Status:	Definitief
Accent adviseurs:	Eline Swinkels
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Parkeernormen per gebiedsprofiel

Bijlage 2: Afmetingen parkeerplaatsen

Bijlage 3: Halen en brengen bij scholen

Bijlage 4: Loopafstanden

Bijlage 5: Parkeerdruk meten

Bijlage 6: Voorbeeld overeenkomst afkoop parkeereis

Bijlage 1

Parkeernormen per gebiedsprofiel

Algemene opmerkingen/definities parkeernormen:

- Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm
- bvo: bruto vloeroppervlak
- wvo: winkel vloeroppervlak

Parkeernormen wonen

Woning	Centrum	Overig	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
Oppervlakte > 90 m ²	1,8	2,0	0,3 pp per woning	0,8 - 1,7 % per woning
Oppervlakte < 90 m ²	1,6	1,8		0,3 - 0,5 % per woning
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,5	0,7	0,2 pp per kamer	0,07 - 0,2 % per kamer
Aanleunwoning, serviceflat	0,6	0,8	0,3 pp per woning	0,07 - 0,2 % per woning

tabel 4: parkeernormen woningen

Parkeernormen werk

Werk (per 100 m ² bvo)	Centrum	Overig	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,9	2,6	5%	3,0 % - geen bovengrens
Commerciële dienstverlening	2,5	3,6	20%	
Bedrijf arbeidsintensief, bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,4	5%	
Bedrijf arbeidsextensief, bezoekersextensief (loods, opslag transport bedrijf)	0,7	1,1	5%	
Bedrijfsverzamel-gebouw	1,4	2,0	-	

tabel 5: parkeernormen werk

Parkeernormen winkelen en boodschappen

Winkelen en boodschappen (per 100 m² bvo)	Centrum	Overig	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
Buurtsupermarkt	2,4	4,3	89%	0 – 2,5 %
Discountsupermarkt	3,9	7,8	96%	0 – 2,5 %
Fullservice supermarkt	4,0	6,2	93%	0 – 2,5 %
Grote supermarkt	6,8	8,8	84%	0 – 2,5 %
Groothandel specialist (levensmiddelen, kantoorartikelen)	n.v.t.	6,8	80%	0 – 2,5 %
Groothandel algemeen	n.v.t.	7,4	80%	0 – 2,5 %
Hoofdwinkelcentrum 20.000-30.000 inwoners	3,7	n.v.t.	82%	0 – 2,5 %
Buurt- en dorpscentrum	3,4	4,1	72%	0 – 2,5 %
Weekmarkt	0,2	0,2	85%	0 – 2,5 %
Kringloopwinkel	n.v.t.	2,0	89%	0 – 2,5 %
Bruin- en witgoedzaken	4,1	8,2	92%	0 – 2,5 %
Woonwarenhuis of woonwinkel	1,3	2,0	91%	0 – 2,5 %

tabel 6: parkeernormen winkelen en boodschappen deel 1

Winkelen en boodschappen (per 100 m2 bvo)	Centrum	Overig	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
Outlet	n.v.t.	4,5	94%	2,5 – 3,0 %
Bouwmarkt	n.v.t.	2,4	87%	0 – 2,5 %
Tuincentrum (>1.000m ² wvo)	n.v.t.	2,7	89%	0 – 2,5 %
Groencentrum (<2.000m ² wvo)	n.v.t.	2,7	89%	0 – 2,5 %

tabel 7: parkeernormen winkelen en boodschappen deel 2

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Sport, cultuur en ontspanning (per 100 m ² bvo)	Centrum	Overig	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
Bibliotheek	0,5	1,2	97%	0 – 2,5 %
Museum	0,6	1,1	95%	2,5 – 3,0 %
Bioscoop	3,2	11,2	94%	0 – 2,5 %
Filmtheater/filmhuis	2,6	7,9	97%	2,5 – 3,0 %
Theater/schouwburg	7,4	9,8	87%	2,5 – 3,0 %
Musicaltheater	2,9	4,0	86%	2,5 – 3,0 %
Casino	5,7	6,5	86%	2,5 – 3,0 %
Bowlingcentrum	1,6	2,8	89%	2,5 – 3,0 %
Biljart-/snookercentrum	0,9	1,4	87%	2,5 – 3,0 %
Dansstudio	1,6	5,5	93%	0 – 2,5 %
Fitnessstudio/ sportschool	1,4	4,8	87%	2,5 – 3,0 %
Fitnesscentrum (>1500 m ² bvo)	1,7	6,3	94%	2,5 – 3,0 %
Wellnesscentrum	n.v.t.	9,3	99%	2,5 – 3,0 %
Sauna, hammam	2,5	6,7	99%	2,5 – 3,0 %

tabel 8: parkeernormen sport, cultuur en ontspanning deel 1

Sport, cultuur en ontspanning (per 100 m² bvo)	Centrum	Overig	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
Sporthal	1,6	2,9	96%	2,5 – 3,0 %
Sportzaal	1,2	2,8	94%	0 – 2,5 %
Tennishal	0,3	0,5	87%	0 – 2,5 %
Squashhal	1,6	2,7	84%	0 – 2,5 %
Zwembad overdekt (100 m ² bassin)	n.v.t.	11,5	97%	0 – 2,5 %
Zwembad openlucht (per 100 m ² bassin)	n.v.t.	12,9	99%	2,5 – 3,0 %
Sportveld (per hectare netto terrein)	20,0	20,0	95%	2,5 – 3,0 %
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	51,1	93%	2,5 – 3,0 %
Golfbaan (18 holes) per (18 holes, 60 ha)	n.v.t.	96,0	98%	2,5 – 3,0 %
Indoor speeltuin (gemiddeld en kleiner)	3,1	4,7	97%	2,5 – 3,0 %
Manege (per box)	n.v.t.	0,4	90%	0 %
Dierenpark	8,0	8,0	99%	2,5 – 3,0 %
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,4	100%	2,5 – 3,0 %

tabel 9: parkeernormen sport, cultuur en ontspanning deel 2

Parkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Horeca en (verblijfs)recreatie (per 100 m ² bvo)	Centrum	Overig	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
Camping (per standplaats)	n.v.t.	1,2	90%	2,5 – 3,0 %
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	1,7	91%	2,5 – 3,0 %
1* Hotel (per 10 kamers)	0,4	2,5	77%	2,5 – 3,0 %
2* Hotel (per 10 kamers)	1,5	4,3	80%	2,5 – 3,0 %
3* Hotel (per 10 kamers)	2,2	5,2	77%	2,5 – 3,0 %
4* Hotel (per 10 kamers)	3,5	7,5	73%	2,5 – 3,0 %
5* Hotel (per 10 kamers)	5,5	11,0	65%	2,5 – 3,0 %
Café/Bar/Cafeteria	6,0	7,0	80%	0 %
Restaurant	11,0	15,0	80%	0 %
Discotheek	6,9	20,8	99%	0 %
Evenementenhal	5,5	8,5	98%	2,5 – 3,0 %

tabel 10: parkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Gezondheid en zorg	Centrum	Overig	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	2,3	3,3	57%	0 – 2,5 %
Apotheek (per apotheek)	2,5	3,4	45%	0 – 2,5 %
Fysiotherapie praktijk (per behandelkamer)	1,4	2,0	57%	0 – 2,5 %
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,5	2,2	50%	0 – 2,5 %
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1,3	2,0	38%	0 – 2,5 %
Tandartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,8	2,6	47%	0 – 2,5 %
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,8	2,5	55%	0 – 2,5 %
Ziekenhuis (per 100 m ² bvo)	1,5	1,9	29%	2,5 – 3,0 %

tabel 11: parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen deel 1

Gezondheid en zorg	Centrum	Overig	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	30,1	99%	2,5 – 3,0 %
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	31,6	97%	2,5 – 3,0 %
Religiegebouw (per zitplaats)	0,2	0,2	--	0 – 2,5 %
Verpleeg- / verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,6	0,6	60%	2,5 – 3,0 %

tabel 12: parkeernormen gezondheid en zorg deel 2

Parkeernormen onderwijs

Onderwijs	Centrum	Overig	Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
Kinderdagverblijf (per 100 m ² bvo)	1,0	1,4	0%	2,5 – 3,0 %
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,8	0,8	0%	2,5 – 3,0 %
Middelbare school (per 100 leerlingen)	3,7	4,9	11%	2,5 – 3,0 %
ROC (per 100 leerlingen)	4,8	5,9	7%	2,5 – 3,0 %
Avondonderwijs (per 10 studenten)	4,6	6,9	95%	2,5 – 3,0 %

tabel 13: parkeernormen onderwijs

Bijlage 2

Afmetingen parkeerplaatsen

Afmetingen parkeerplaatsen

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

- de parkeerplaats(en)
- de parkeerweg(en)

Parkeerplaats

In tabel 14 staat onze voorkeursmaatvoering voor parkeerplaatsen voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 2012².

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

tabel 14: voorkeursafmeting breedte en lengte parkeerplaatsen voor personenauto's

We maken geen verschil tussen lang parkeren en kort parkeren, omdat parkeerplaatsen vaak gebruikt worden door beide doelgroepen. Uitgangspunt is een zodanige maatvoering dat te allen tijde parkeercomfort wordt geboden. Gehandicaptenparkeerplaatsen zijn bij voorkeur 3,5 meter breed of 3,0 meter als er een vrije uitstapstrook naast het parkeervak is. Dit geldt voor bij haaks- en langsparkeervakken.

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

Parkeerweg

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat de parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd, dus zonder te steken. Naarmate de parkeerhoek kleiner is, is minder ruimte nodig. In sommige gevallen leiden andere eisen, bijvoorbeeld eisen van de brandweer, tot een grotere breedte van de parkeerweg. In tabel 15 staat onze voorkeursbreedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren, gebaseerd op het ASVV2012.

	Breedte parkeerweg
Haaks parkeren	6,0 meter
Gestoken parkeren (60°)	4,5 meter
Gestoken parkeren (45°)	4,0 meter
Gestoken parkeren (30°)	3,5 meter

tabel 15: voorkeursbreedte van de parkeerweg bij haaks en gestoken parkeren voor personenauto's

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

Bijlage 3

Halen en brengen bij scholen

Halen en brengen bij scholen

Inleiding

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

Rekenmethode

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

Formule CROW:

aantal kinderen x % kinderen met de auto x reductiefactor parkeerduur uit tabel 16 x reductiefactor aantal kinderen per auto uit tabel 17

Het percentage kinderen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:

- stedelijkheidsgraad
- stedelijke zone
- de gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:

- Groep 1 t/m 3: 30 – 60%
- Groep 4 t/m 8: 5 – 40%
- Kinderdagverblijf: 50 – 80%

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

Groep	Parkeerduur	Reductiefactor
1 t/m 3	Gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten	0,5
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

tabel 16: reductiefactor parkeerduur

Groep	Reductiefactor
1 t/m 3	0,75
4 t/m 8	0,85
kinderdagverblijf	0,75

tabel 17: reductiefactor aantal kinderen per auto

Rekenvoorbeeld

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

Ingevuld in de genoemde formule van het CROW levert dit de volgende parkeervraag op:

Groep 1 t/m 3: $60 \text{ leerlingen} \times 0,3 \text{ (30\% met de auto)} \times 0,5 \text{ (reductiefactor parkeerduur)} \times 0,75 \text{ (reductiefactor aantal kinderen per auto)} = 6,75$

Groep 4 t/m 8: $100 \text{ leerlingen} \times 0,10 \text{ (10\% met de auto)} \times 0,25 \text{ (reductiefactor parkeerduur)} \times 0,85 \text{ (reductiefactor aantal kinderen per auto)} = 2,125$

$6,75 + 2,125 = 8,875$

tabel 18: rekenvoorbeeld school

Met andere woorden: er zijn 9 parkeerplaatsen nodig.

Locatiekeuze

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

Bijlage 4

Loopafstanden

Loopafstanden

Wanneer de parkeervraag niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, kijken we naar vervangende parkeergelegenheid. In tabel 19 is aangegeven wat wij beschouwen als een acceptabele loopafstand tot deze alternatieve parkeergelegenheid. De loopafstand wordt bepaald vanaf de eerste deur van een complex. Bij de woning is dat de voordeur, bij een kantoorpand de hoofdingang et cetera.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	150 meter
Winkelen	200 meter
Werken	200 meter
Ontspanning	150 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	150 meter

tabel 19: acceptabele loopafstanden

Bijlage 5

Parkeerdruk meten

Parkeerdruk berekenen

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

Afbakening gebied

In bijlage 4 staat de loopafstand waarbinnen een oplossing voor het parkeren gevonden moet worden. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc. In het gebied dat binnen de in bijlage 5 genoemde loopafstand valt, wordt de parkeerdruk gemeten. Dit gebied wordt op kaart aangegeven.

Aantal parkeerplaatsen

Vervolgens wordt van de legale parkeerplaatsen het aantal geparkeerde auto's geteld. Een legale plek is: een parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen). Als er geen parkeervakken zijn, wordt de straatlengte in meters gedeeld door zes meter (lengte parkeervak volgens bijlage 2). De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, exclusief eventuele onderbrekingen waar niet geparkeerd mag worden, bijvoorbeeld bij oversteeklocaties, bij afvalcontainers of een uitrit. Vijf meter vanaf een bocht mag niet worden geparkeerd. Dit moet worden afgetrokken van de straatlengte. Indien de deling leidt tot een getal achter de komma, dan wordt het aantal plaatsen afgerond.

Aantal geparkeerde auto's

Bij het bepalen van de parkeerdruk wordt uitgegaan van openbare parkeerplaatsen en de auto's die op deze openbare plaatsen zijn geparkeerd. Dit betekent dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet meetellen in deze meting. Het gaat immers om de situatie die mensen tegenkomen als zij in de openbare ruimte willen parkeren. Auto's op gehandicaptenparkeerplaatsen en andere gereserveerde parkeerplaatsen tellen niet mee.

Tijdstip van meting

Doordeweekse tellingen geven een beeld van normale parkeerdruk. De tellingen op koopavond en zaterdagmiddag geven een beeld van de tellingen tijdens de wekelijkse piekdruk. De tellingen moeten worden uitgevoerd buiten de vakantieperioden.

Moment van de dag	Tijdstip
Doordeweekse avond/nacht	23.00-01.00 uur
Doordeweekse ochtend	10.00-12.00 uur
Doordeweekse middag	13.00-15.00 uur
Koopavond	18.00-20.00 uur
Zaterdagmiddag	13.00-15.00 uur

tabel 20: tijdstip van parkeerdrukmeting

Parkeerdruk bepalen

Parkeerdruk bestaand = (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie).

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

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

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

Bijlage 6

Voorbeeld overeenkomst afkoop parkeereis

Voorbeeld overeenkomst afkoop parkeereis

Partijen:

<Naam en vestigingsplaats initiatiefnemer>, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door <naam> (als het een rechtspersoon betreft), hierna te noemen "de initiatiefnemer";

en

de gemeente Alphen-Chaam, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer/mevrouw <naam>,

hoofd van de afdeling <afdeling>, hierna te noemen "de gemeente";

overwegende:

- 1 dat de initiatiefnemer voornemens is <xxxx> te realiseren op het perceel <xxxx>, plaatselijk bekend <xxxx> (adres invullen), kadastraal bekend gemeente <xxxx>, sectie <xxxx>, nummer <xxxx>, in <xxxx> (plaats);
- 2 dat krachtens het bestemmingsplan <xxxx>, indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort (de parkeereis), dan wel in het openbaar gebied grenzend aan het initiatief;
- 3 dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen-Chaam, hierna te noemen "het college", op grond van het bepaalde in de Nota Parkeernormen Alphen-Chaam <xxxx> nadere afspraken wil maken over de wijze waarop ten behoeve van het initiatief aan de parkeernorm kan worden voldaan;

- 4 dat de parkeertoets met betrekking tot het onder overweging 1. genoemde initiatief leidt tot de eis van een te scheppen parkeergelegenheid ter grootte van <xxxx> parkeerplaatsen, aan welke eis het initiatief niet voldoet nu daarin <xxxx> parkeerplaatsen zijn opgenomen met als resultaat een tekort van <xxxx> parkeerplaatsen.

komen het volgende overeen:

Artikel 1 Verplichtingen initiatiefnemer

- 1 De initiatiefnemer verplicht zich de gemeente in staat te stellen in de voor het initiatief te verwachte parkeerbehoefte te voorzien, danwel te voorzien in flankerende mobiliteitsmaatregelen. De initiatiefnemer betaalt hiervoor een geldsom aan de gemeente voor <xxxx> parkeerplaatsen, zoals die wordt bepaald aan de hand van het normbedrag zoals die op het moment van het aangaan van de overeenkomst geldt;
- 2 Bij het aangaan van de overeenkomst geldt een bedrag van € <xxxx> (normbedrag invullen) per parkeerplaats. Het totaalbedrag bedraagt € <xxxx>;
- 3 Het in het eerste lid genoemde bedrag dient te worden voldaan na het verlenen van de omgevingsvergunning voor de realisatie van het onder overweging 1 genoemde initiatief. De initiatiefnemer ontvangt hiervoor uiterlijk 2 weken na het verlenen van de omgevingsvergunning een factuur van de gemeente;
- 4 Bij niet tijdige betaling van de aan de gemeente van de in lid 1 genoemde bedrag, komen de gerechtelijke en/of de buitengerechtelijke kosten van incasso voor rekening van de initiatiefnemer. In dat geval is de initiatiefnemer aan de gemeente rente verschuldigd gelijk aan de wettelijke rente, te rekenen vanaf de dag van opeisbaarheid.

Artikel 2 Verplichtingen gemeente

Bij tijdige betaling van het in artikel 1, lid 1 genoemde bedrag, verplicht de gemeente zich om binnen 10 jaar (afhankelijk van het initiatief z.s.m.) na de datum van verlening van de omgevingsvergunning te voorzien in de behoefte aan, voor openbaar gebruik bestemde, parkeerplaatsen of flankerende mobiliteitsmaatregelen, gelijk aan het aantal parkeerplaatsen zoals genoemd in artikel 1, eerste lid, van deze overeenkomst, op het perceel kadastraal bekend als <xxxxx>, zoals weergegeven op bijlage <xxxx> bij deze overeenkomst.

Artikel 3 Geen aanspraak op uitsluitend gebruik

De initiatiefnemer doet voor nu en voor de toekomst afstand van iedere aanspraak op het uitsluitend gebruik van de door de gemeente op basis van deze overeenkomst aangelegde of aan te leggen parkeerplaatsen of flankerende mobiliteitsmaatregelen.

Artikel 4 Geen recht ontlenen op omgevingsvergunning

De initiatiefnemer kan aan het sluiten van deze overeenkomst niet het recht ontlenen dat de omgevingsvergunning voor de realisatie van het onder overweging 1 genoemde initiatief daadwerkelijk door de gemeente wordt verleend.

Artikel 5 Ontbinding overeenkomst

Deze overeenkomst wordt zonder rechterlijke tussenkomst ontbonden als de omgevingsvergunning voor de realisatie van het onder overweging 1 genoemde initiatief niet wordt verleend, in het kader van een bezwaar- of beroepsprocedure alsnog wordt geweigerd dan wel wordt ingetrokken. In geval van ontbinding van de overeenkomst wordt – indien van toepassing – het gestorte bedrag, inclusief de wettelijke rente, aan de initiatiefnemer gerestitueerd.

Artikel 6 Rechtsopvolging

De in deze overeenkomst opgenomen rechten en verplichtingen van de initiatiefnemer gaan over op diens rechtsopvolger.

Aldus opgemaakt in tweevoud en ondertekend op <xxxx> te XXXX.

De initiatiefnemer,

De gemeente,

(naam en handtekening)

(naam en handtekening)

