

**Nota Parkeernormen
Gemeente Asten**

2011

Vastgesteld door de gemeenteraad d.d.

20 december 2011

INHOUDSOPGAVE

1. BEGRIPPENLIJST	4
2. INLEIDING	6
2.1 AANLEIDING	6
2.2 ACHTERGROND	6
2.3 LEESWIJZER	6
3. JURIDISCH KADER.....	7
3.1 INLEIDING	7
3.2 HARDHEIDSCLAUSULE.....	7
3.3 INSTRUMENTEN	7
3.4 AFWIJKINGSBESLUIT OF HERZIENING BESTEMMINGSPAN	7
3.5 BOUWVERORDENING	8
3.6 BESTEMMINGSPAN.....	8
4. INVLOEDFACTOREN ASTEN.....	9
4.1 INLEIDING	9
4.2 STEDELIJKHEIDSGRAAD.....	9
4.3 BELEIDSVISIE	10
4.4 GEBIEDSPROFIELEN	11
5. PARKEERNORMEN OP MAAT	12
5.1 INLEIDING	12
5.2 NORMEN PER GEBIEDSPROFIEL.....	12
5.3 PARKEERVOORZIENINGEN BIJ WONINGEN	12
5.4 PARKEREN BEZOEKERS	12
5.5 DUBBELGEBRUIK	13

6.	SPECIFIEKE SITUATIES	14
6.1	INLEIDING	14
6.2	VERANDERING FUNCTIES EN/OF UITBREIDING.....	14
6.3	SLOOP EN HERBOUW	14
6.4	REEDS AANWEZIGE PARKEERPLAATSEN OP EIGEN TERREIN.....	14
6.5	SCHOOLOMGEVINGEN	15
6.6	COMPENSATIEREGELING	15
7.	AANVULLENDE EISEN	16
7.1	INLEIDING	16
7.2	UITVOERINGSEISEN PARKEERPLAATSEN	16
7.3	LOOPAFSTANDEN	17
8.	VOORBEELDEN	18
8.1	INLEIDING	18
8.2	REKENVOORBEELD RUIMTELIJKE ONTWIKKELING	18
8.3	REKENVOORBEELD SCHOOLOMGEVING.....	19
	BIJLAGE 1 GEBIEDSINDELING PARKEERNORMEN	20
	BIJLAGE 2 PARKEERNORMEN ASTEN.....	23
	BIJLAGE 3 HALEN EN BRENGEN BIJ SCHOLEN.....	25
	BIJLAGE 4 VOOR- EN NADELEN PARKEERFONDS.....	26

1. Begrippenlijst

ASVV: Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen, Hét handboek met aanbevelingen voor de inrichting van wegen binnen de bebouwde kom. De ASVV 2004 is de vijfde en meest recente uitgave van de ASVV. Hij vervangt de editie uit 1996. De eerste uitgave van de ASVV verscheen in 1984.

Bestemmingsplan: bestemmingsplan, provinciaal inpassingsplan of rijksinpassingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening dat van toepassing is op de plaats waar de activiteit wordt of zal worden verricht en de krachtens dat plan gestelde nadere eisen. Een bestemmingsplan in Nederland beschrijft wat er met de ruimte in een bepaalde gemeente mag gebeuren. Bestemmingsplannen bevatten niet alleen regels over het grondgebruik, maar bijvoorbeeld ook over maximale hoogte en breedte van bouwwerken.

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

Bruto Vloer Oppervlak (BVO): 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 conorm 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.

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

KpVV: Het KpVV is een kenniscentrum dat doelgericht en flexibel inspeelt op de behoeften van de decentrale overheden. Het doel van het KpVV is een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

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

Parkeerkencijfer: 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.

Afwijkingsbesluit: Wanneer een inpassingsplan (van het Rijk of Provincie) of een bestemmingsplan (van de gemeente) een bepaalde ontwikkeling of een bepaald project niet toestaat, kan er van worden afgeweken. In art. 2.1 en 2.12 staan de nadere regels hiervan beschreven.

Omgevingsadressendichtheid: Het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. De omgevingsadressendichtheid (o.a.d.) wordt uitgedrukt in adressen per km².

Omgevingsvergunning: omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2. van de Wabo.

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

Stedelijkheidsgraad: Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid

2. Inleiding

2.1 Aanleiding

Ruimtelijke ontwikkelingen hebben invloed op de parkeersituatie in de gemeente Asten. Vaak worden parkeerplaatsen gezien als ruimte die uitsluitend geld kost en verder niets oplevert. Voor een duurzame bereikbaarheid is het echter zeer belangrijk dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Bij het toetsen van de plannen speelt altijd de vraag hoeveel parkeerplaatsen voor de geplande functies nodig zijn. De gemeente Asten heeft behoefte aan een sturingsmechanisme om te voorkomen dat er, als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, in de toekomst een onacceptabele parkeerdruk ontstaat.

2.2 Achtergrond

Vanwege de invoering van de nieuwe Wet Ruimtelijke ordening zijn ten aanzien van parkeernormen enkele zaken veranderd. Het VROM en de VNG hebben nog niet uitgewerkt wat deze wet concreet betekent voor gemeentes, bij het borgen van de parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV) stelt daarom voor om een aparte Nota Parkeernormen vast te stellen. Daarbij wordt in een bestemmingsplan of bouwverordening verwezen naar de Nota Parkeernormen. Met deze nota en toepassing daarvan via de bouwverordening is de gemeente Asten goed voorbereid, ongeacht hoe dat uiteindelijk geregeld gaat worden.

In deze Nota Parkeernormen is een samenhangend stelsel van eisen en normen opgenomen voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De parkeernormen dienen gebruikt te worden bij bouw- en herbouwprojecten binnen de gemeente Asten.

2.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 3 beschrijft het juridische kader rondom deze nota. Dit is de basis waarop de gemeente Asten parkeernormen kan opleggen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In hoofdstuk 4 is de inhoudelijke basis voor het opstellen van de parkeernormen beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de parkeernormen met de bijbehorende regels. In hoofdstuk 6 staan enkele specifieke situaties beschreven ter verduidelijking van hoe de gemeente omgaat voor het toetsen van parkeren. Hoofdstuk 7 beschrijft aanvullende eisen met betrekking tot afmetingen en loopafstanden van parkeerplaatsen. Tot slot staan in hoofdstuk 8 enkele voorbeelden van berekeningen voor het toetsen van de parkeernormen genoemd.

3. Juridisch kader

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de juridische basis waarmee de gemeente Asten de Nota Parkeernormen kan opleggen bij toekomstige ontwikkelingen.

3.2 Hardheidsclausule

Ten aanzien van het toepassen van de Nota Parkeernormen is de volgende hardheidsclausule geformuleerd:

Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de Nota Parkeernormen, tenzij dat voor een of meerdere belanghebbenden gevolgen heeft die, vanwege bijzondere omstandigheden, onevenredig zijn in verhouding tot het met deze beleidsregel te dienen doel.

Bovenstaande hardheidsclausule dient het algemeen belang. Het is wenselijk om afwijking van de Nota Parkeernormen zo beperkt mogelijk te houden.

3.3 Instrumenten

Juridische verankering van de Nota Parkeernormen, zodat deze ingezet kan worden bij de toetsing van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, is afhankelijk van de vigerende landelijke wetgeving en lokale beleidsregels.

Er zijn verschillende instrumenten om de parkeernormen dwingend op te leggen:

1. Als voorwaarde bij het nemen van een afwijkingsbesluit of bij herziening van een bestemmingsplan
2. Ingevolge de voorschriften van de bouwverordening van de gemeente Asten
3. Ingevolge bestemmingsplanvoorschriften

In de volgende paragrafen worden deze instrumenten verder toegelicht.

3.4 Afwijkingsbesluit of herziening bestemmingsplan

Wanneer in afwijking van het vigerende bestemmingsplan medewerking wordt verleend aan een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, worden de parkeernormen uit deze nota opgelegd. Een nieuwe ruimte ontwikkeling dient immers te voldoen aan de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen. Als dit niet het geval is, wordt geen medewerking verleend aan het nemen van een projectafwijkingsbesluit of een herziening van het bestemmingsplan.

3.5 Bouwverordening

In het geval dat in een bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen moet op basis van de bouwverordening van de gemeente Asten getoetst worden aan de Nota Parkeernormen. Hier geldt dat een omgevingsvergunning geweigerd moet worden wanneer er sprake is van strijdigheid met deze nota.

3.6 Bestemmingsplan

Wanneer er parkeernormen in een bepaald bestemmingsplan zijn opgenomen, zijn deze leidend. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning binnen dit bestemmingsplan dient aan deze normen getoetst te worden. De parkeernormen uit de Nota Parkeernormen blijven dan buiten beschouwing. Bij strijdigheid met de parkeernormen uit het bestemmingsplan moet de omgevingsvergunning geweigerd worden. Op deze manier worden de parkeernormen uit het bestemmingsplan dwingend opgelegd.

De in bestemmingsplannen opgenomen parkeernormen blijven van kracht totdat een bestemmingsplan herzien wordt. Op dat moment is het mogelijk om de parkeernormen uit het bestemmingplan te halen. Op deze manier wordt de Nota Parkeernormen uiteindelijk voor alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van kracht.

4. Invloedfactoren Asten

4.1 Inleiding

Landelijk zijn kencijfers beschikbaar om de parkeerbehoefte te bepalen voor verschillende functies (zoals wonen, kantoren en winkels). De behoefte aan parkeergelegenheid wordt beïnvloedt door verschillende factoren. Denk hierbij aan de mate van verstedelijking en de ligging van functies ten opzichte van snelwegen en OV-verbindingen. Daarnaast heeft het huidige parkeerbeleid invloed op de keuze welke parkeernormen per functie moeten worden gehanteerd.

4.2 Stedelijkheidsgraad

In het ASVV 2004 [CROW] en publicatie 182 "Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering" zijn de landelijke parkeerkencijfers bepaald aan de hand van stedelijkheidsgraden. De stedelijkheidsgraad is door het C.B.S. gedefinieerd op basis van het aantal adressen binnen een bepaald gebied (omgevingsadressendichtheid).

Uit het onderzoek, dat aan het opstellen van de landelijke parkeerkencijfers ten grondslag heeft gelegen, blijkt dat de parkeerbehoefte voor veel functies afneemt naar mate de stedelijkheidsgraad toeneemt. In de meeste gevallen geldt dat hoe stedelijker een gebied is, hoe meer functies lopend, met fiets of met het openbaar vervoer goed te bereiken zijn. Hierdoor is de noodzaak om te beschikken over een auto kleiner, daardoor zijn er minder parkeerplaatsen nodig.

De gemeente Asten bestaat uit de kernen Asten, Heusden, en Ommel. De gemeente Asten heeft 16.335 inwoners en een gemiddelde omgevings-adressendichtheid van 861. De gemeente Asten wordt als weinig stedelijk aangemerkt volgens deze definitie.

Tabel 1 beschrijft de stedelijkheidsgraad per woonkern en wijk. Met name het centrum en woonwijken van Asten kennen een andere stedelijkheidsgraad dan de overige kernen en gebieden van de gemeente.

Wijk	Stedelijkheid*
Asten	Matig stedelijk gebied
Woonwijken Asten	Matig stedelijk gebied
Heusden	Niet stedelijk gebied
Ommel	Niet stedelijk gebied
Industriegebied	Weinig stedelijk gebied
Buitengebied	Niet stedelijk gebied

Tabel 1, stedelijkheidsgraad kernen/wijken gemeente Asten

* Conform CBS Statline 2010.

4.3 Beleidsvisie

De hieronder beschreven beleidsuitgangspunten hebben specifiek betrekking op de Nota Parkeernormen. Overige uitgangspunten met betrekking op parkeerbeleid zijn terug te vinden in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP, 2006). Bij eventuele afwijkingen in de Nota Parkeernormen ten opzichte van het GVVP gelden de beleidsuitgangspunten zoals geformuleerd in de Nota Parkeernormen.

Volgend parkeerbeleid

De visie van de gemeente Asten op het parkeren bepaalt de hoogte van de parkeernormen. Het is hierbij van belang of de gemeente Asten een volgend of een sturend beleid hanteert.

De gemeente Asten hanteert bij het bepalen van de parkeerbehoefte een volgend parkeerbeleid. Hierbij is de huidige parkeersituatie het uitgangspunt. Nieuwe ontwikkelingen sluiten hierbij aan op de bestaande parkeervraag. Het oplossen van eventuele bestaande parkeerdruk-problemen wordt hierbij niet bij de ontwikkelaar neergelegd zoals bij sturend parkeerbeleid het geval is.

Minimale grens

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte kan het benodigde aantal parkeerplaatsen een minimale grens zijn of een maximale grens. De gemeente Asten kiest ervoor om een minimale grens te hanteren.

Een minimale grens houdt in dat het berekende aantal parkeerplaatsen de ondergrens is. Als men meer parkeerplaatsen wenst te realiseren dan de norm aangeeft, dan staat dit de ontwikkelaar vrij. Er mogen echter niet minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het aanwezige risico bij het hanteren van minimale grens is dat, wanneer er een (te) hoge norm wordt toegepast, de kosten voor ontwikkelaars te hoog worden. Daardoor bestaat de kans dat zij afhaken vanwege de kosten. Het is dus van belang om parkeernormen te hanteren die aansluiten op de huidige situatie.

Een maximale grens houdt in dat het berekende aantal parkeerplaatsen een bovengrens is. Er mogen zeker niet meer parkeerplaatsen gerealiseerd worden dan berekend. Tot enkele jaren geleden ging men er in Nederland vanuit dat door het hanteren van een maximum grens het autobezit en autogebruik kon worden afgeremd. Er worden dan te weinig of minder parkeerplaatsen gerealiseerd voor de parkeervraag van de betreffende functie. De praktijk leert echter anders, een van de gevolgen is parkeeroverlast in de directe omgeving. Alleen een strenge parkeerregulering kan een te hoge parkeerdruk voorkomen.

Parkeren op eigen terrein

De gemeente Asten streeft ernaar om de parkeervraag zoveel mogelijk op eigen terrein op te vangen. Daarnaast wordt het ook geaccepteerd wanneer de parkeerbehoefte zelfstandig wordt opgelost. Dit betekent dat het parkeren niet per definitie op de kavel zelf hoeft te worden opgelost, maar dat ook kan worden gekeken naar alternatieve locaties, waarbij samenwerking met andere grondbezitters mogelijk is. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met loopafstanden, zie paragraaf 7.3.

Dubbelgebruik

De gemeente Asten kiest ervoor om rekening te houden met dubbelgebruik in de berekening voor het aantal benodigde parkeerplaatsen. In paragraaf 5.5 staat beschreven hoe dit dubbelgebruik wordt bepaald.

4.4 Gebiedsprofielen

Binnen de gemeente Asten worden verschillende gebieden onderscheiden. Elk gebied heeft haar eigen karakter dat invloed heeft op de parkeervraag, een gebiedsprofiel. Bij het bepalen van de parkeernormen zijn de landelijke kencijfers van het CROW als basis gebruikt. Deze kencijfers kennen een bandbreedte. Per gebiedsprofiel is bepaald waar de parkeernorm binnen deze bandbreedte moet vallen. Om de bandbreedte specifiek voor Asten te bepalen zijn steekproefsgewijs parkeertellingen uitgevoerd. Op basis van de landelijke kencijfers en de lokale onderzoeksresultaten is een parkeernorm op maat bepaald voor het betreffende gebiedsprofiel.

Deze nota beschrijft per gebiedsprofiel de te hanteren parkeernormen. De volgende gebieden worden onderscheiden:

1. centrum Asten;
2. woonwijken Asten;
3. Ommel;
4. Heusden;
5. bedrijventerreinen;
6. buitengebied;

In bijlage 1 is een kaart toegevoegd met de grenzen van deze gebieden. Bij het vaststellen van de gebieden is rekening gehouden met de reeds bestaande grenzen van de bestemmingsplangebieden. Dit heeft als voordeel dat binnen een bestemmingsplangebied voor een en dezelfde functie slechts één norm van toepassing is.

5. Parkeernormen op maat

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de normen die de gemeente Asten hanteert bij het beoordelen van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij wordt ook ingegaan op bezoekersparkeren en het berekenen van dubbelgebruik voor parkeerplaatsen.

5.2 Normen per gebiedsprofiel

Voor de parkeernormen wordt uitgegaan van een minimale grens zoals uitgelegd in paragraaf 4.3. In bijlage 2 zijn de parkeernormen per gebiedsprofiel weergegeven. De gebiedsindeling is opgenomen in bijlage 1. Het is onmogelijk om alle functies in deze lijst op te nemen. Mochten er bepaalde functies niet in de lijst voorkomen, wordt in dat geval door de gemeente een onderbouwde afweging gemaakt welke norm of combinatie van normen moet worden toegepast.

Aanvullend is het belangrijk te vermelden dat het aantal benodigde parkeerplaatsen altijd naar boven wordt afgerond. Bij een parkeerbehoefte van 7,2 parkeerplaatsen, dienen er 8 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden.

5.3 Parkeervoorzieningen bij woningen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein uitgangspunt. Bij woningprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. In de praktijk blijkt echter dat deze voorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van het voertuig. Bij de toetsing wordt dit meegenomen. Hiervoor hanteert de gemeente Asten enkele rekenwaardes conform landelijke richtlijnen van het CROW. Deze zijn opgenomen in tabel 2.

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

Tabel 2: omrekenwaardes parkeervoorzieningen bij woningen

5.4 Parkeren bezoekers

In de parkeernormen is ruimte voor bezoekers opgenomen. Deze ruimte is uitgedrukt in parkeerplaatsen per eenheid of in een percentage van het totaal. De parkeerruimte voor bezoekers moet openbaar toegankelijk zijn. Dit kan zijn op de openbare weg, maar ook in een openbare garage die open is tijdens de openingstijden van de functie.

De parkeernormen, alsmede het aandeel van de bezoekersplaatsen daarin, zijn opgenomen in bijlage 2 van deze nota.

5.5 Dubbelgebruik

Parkeerplaatsen worden in de praktijk niet de hele dag door één voertuig gebruikt. Zo zijn voor bewoners bestemde parkeerplaatsen overdag grotendeels leeg, waardoor deze overdag gebruikt worden door personeel van kantoren in de omgeving.

Door rekening te houden met dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 3. Deze gegevens zijn overgenomen uit de CROW publicatie 182.

Functies	Werkdag overdag	Middag	Avond	Koop-avond	Zaterdag middag	avond	Zondag-middag
Woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Kantoor	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Bedrijven	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Sociaal Cultureel	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%
Sociaal Medisch	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
Ziekenhuis	85%	100%	40%	50%	25%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%	90%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%
Café	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
Bioscoop theater	15%	30%	90%	90%	60%	100%	60%
Sport	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%
Hotel†	50%	60%	100%	100%	60%	60%	70%

Tabel 3: aanwezigheidspercentage per functie en tijdperiode

Deze waarden worden als volgt geïnterpreteerd. Indien een woning qua norm een parkeervraag genereert van twee parkeerplaatsen dan is deze vraag niet op alle tijdstippen van de dag volledig aanwezig. Immers een percentage van de bewoners gaat overdag werken, waardoor ze niet bij de woning parkeren. Vandaar dat in de tabel bij het tijdstip "werkdag overdag" 50% is opgenomen. Dit betekent dat de vraag op het tijdstip werkdag overdag in dit voorbeeld $2 \times 50\% = 1$ parkeerplaats is.

Door in een parkeerbalans voor alle tijdstippen rekening te houden met de aanwezigheidspercentages kan een maatgevende periode worden bepaald. Dit is de periode waar de gezamenlijke vraag het hoogste is. Denk hierbij aan de koopavond waarbij en de winkels open zijn en de bewoners thuis.

Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn voor alle mogelijke parkeerders. Ter verduidelijking, een oprit bij een woning wordt niet meegeteld bij de bepaling van het dubbelgebruik.

Wanneer parkeerplaatsen op bepaalde tijden worden afgesloten dient dit eveneens in de berekening worden meegenomen.

† Het CROW heeft geen percentages opgenomen van een hotel. Deze zijn dan ook specifiek toegevoegd. De aanwezigheidspercentages van een hotel zijn verondersteld iets hoger te liggen dan die van woningen.

6. Specifieke situaties

6.1 Inleiding

Het handhaven van strikt beleid met betrekking tot de toepassing van parkeernormen is essentieel om Asten duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden. Dit betekent dat in beginsel altijd de geldende parkeernorm (rekening houdend met eventueel dubbelgebruik) moet worden gerealiseerd. Bij de berekening van de parkeerbehoefte voor een ruimtelijke ontwikkeling blijft de bestaande parkeercapaciteit in de omgeving buiten beschouwing. Bij de volgende situaties wordt een andere berekening gehanteerd.

6.2 Verandering functies en/of uitbreiding

Als bij verandering van functie de nieuwe functie een hogere parkeernorm kent dan de oude functie, moeten extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Hiervoor geldt de volgende berekeningswijze:

Aantal te realiseren parkeerplaatsen = (parkeerbehoefte op basis van nieuwe functie) minus (parkeerbehoefte van oude functie).

Omdat het berekende (theoretische) saldo wordt bepaald, wordt dit ook wel 'salderen' genoemd. Let wel: het gaat hier om de parkeerbehoefte, berekend op basis van de vigerende parkeernormen. Het gaat dus niet om het aantal reeds beschikbare parkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld:

Een gebouw met functie X beschikt over 5 parkeerplaatsen. Dit gebouw krijgt functie Y. Op basis van de vigerende parkeernormen zou het gebouw met functie X moeten beschikken over 10 parkeerplaatsen en met functie Y over 20. De functie verandering leidt ertoe dat er $20 - 10 = 10$ extra parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. In totaal beschikt het gebouw met functie Y dan over 15 parkeerplaatsen.

6.3 Sloop en herbouw

Wanneer een pand wordt gesloopt en opnieuw wordt opgebouwd is er sprake van een nieuwe ontwikkeling. Dit betekent dat voor de gehele functie de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen gelden.

6.4 Reeds aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein

Het kan voorkomen dat op eigen terrein reeds parkeerplaatsen aanwezig zijn. Daarmee wordt als volgt omgegaan:

- Indien voor de huidige functie te weinig parkeerplaatsen aanwezig zijn, wordt een ontwikkelaar niet gedwongen op om het bestaande tekort op te vangen;
- Indien voor de huidige functie een overschot aan parkeerplaatsen aanwezig zijn kan de ontwikkelaar dit overschot gebruiken om de parkeervraag van nieuwe functies of uitbreiding hiervan op te vangen;
- Indien door de ontwikkeling parkeerplaatsen vervallen moet het uiteindelijke overgebleven aantal parkeerplaatsen voldoende zijn om de vraag van alle functies op het terrein op te vangen.

6.5 Schoolomgevingen

De berekening van de parkeervraag rondom schoolgebouwen is complexer vergeleken met een woningbouwproject. Het brengen en halen van de kinderen leidt tot een specifieke parkeervraag. Niet alleen moet het personeel van de school hun auto parkeren, ook voor het halen en brengen van de kinderen worden parkeervoorzieningen gerealiseerd.

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor het personeel van de school hanteert de gemeente Asten de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 2.

Daarnaast hanteert de gemeente Asten de rekenmethode zoals deze is opgenomen in de landelijke publicatie van het CROW over parkeerkencijfers (publicatie 182). Hiermee worden de benodigde parkeerplaatsen voor het faciliteren van het halen en brengen van leerlingen berekend. Deze berekening is opgenomen in bijlage 3.

Indien een Kiss & Ride voorziening wordt gerealiseerd moet rekening worden gehouden dat deze Kiss & Ride strook alleen gebruikt wordt voor het brengen en halen van kinderen in de bovenbouw (groep 4 t/m 8). Ouders van kinderen in de onderbouw zijn namelijk eerder geneigd om mee naar binnen te lopen.

6.6 Compensatieregeling

Het handhaven van een strikt beleid met betrekking tot parkeernormen is belangrijk. Toch zijn er omstandigheden denkbaar waarbij het niet mogelijk is om (een deel van) de benodigde parkeercapaciteit te realiseren. Dit kan ertoe leiden dat een ruimtelijke ontwikkeling geen doorgang vindt, terwijl er tegelijkertijd vanuit maatschappelijke of andere overwegingen toch veel waarde aan deze ontwikkeling wordt gehecht. In dergelijke gevallen biedt het verlenen van een ontheffing met daaraan gekoppeld een compensatieregeling (parkeerfonds) een oplossing. Dit zonder dat direct een beroep moet worden gedaan op de hardheidsclausule als opgenomen in hoofdstuk 3.2. De voor- en nadelen van het instellen van een parkeerfonds zijn weergegeven in bijlage 4.

Besloten is om in de gemeente Asten een parkeerfonds in te stellen. Voor de uitwerking van een dergelijke compensatieregeling gelden de volgende randvoorwaarden:

- de compensatieregeling hoeft niet voor de hele gemeente te gelden, maar kan worden beperkt tot die gebieden waar er het meeste resultaat van mag worden verwacht;
- per geval moet de afweging worden gemaakt of gebruik wordt gemaakt van de compensatieregeling;
- de bevoegdheid over toepassing van de compensatieregeling komt te liggen bij het college van Burgemeester en Wethouders. Een initiatiefnemer/aanvrager mag geen rechten ontlenen aan het bestaan van de regeling;
- ondanks het bestaan van de compensatieregeling blijft het hoofddoel dat de initiatiefnemer/aanvrager er alles aan doet om op eigen terrein te voldoen aan de parkeernormen;
- de compensatieregeling is dusdanig van opzet dat deze voor de gemeente kostenneutraal functioneert;
- een initiatiefnemer/aanvrager kan geen rechten ontlenen aan het betalen van de bijdrage ten aanzien van het al of niet openbaar zijn van de op basis van de compensatieregeling door de gemeente gerealiseerde parkeerplaatsen.

7. Aanvullende eisen

7.1 Inleiding

Naast de hoeveelheid parkeerplaatsen stelt de gemeente Asten ook enkele aanvullende eisen ten aanzien van de ligging en uitvoering van de parkeerplaatsen. In dit hoofdstuk staan deze eisen beschreven.

7.2 Uitvoeringseisen parkeerplaatsen

Om parkeervoorzieningen goed te kunnen gebruiken dienen deze aan bepaalde maten te voldoen. De maatvoering van deze ontsluiting wordt getoetst aan de hand van vigerende landelijke richtlijnen van het CROW

Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen:

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

De dimensies worden bepaald door de eisen waarin deze afzonderlijk moeten voldoen, en door de onderlinge samenhang tussen beide. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de breedte en lengte van de parkeerplaats en de breedte van de parkeerweg.

De breedte van parkeerstroken langs erftoegangswegen is minimaal 2,00 meter en langs gebiedsontsluitingswegen minimaal 2,20 meter. Beide dienen een minimale lengte te hebben van 5,50 meter. De breedte en lengte van een haaksparkerok is minimaal 2,5 meter bij 5 meter.

De ontsluiting van de parkeervakken dient te voldoen aan de richtlijnen zoals beschreven in het vigerende ASVV van het CROW. Hierin staat de minimale maatvoering beschreven die nodig is om veilig uit een parkeervak te kunnen draaien.

Ook dient rekening gehouden te worden met de eisen voor gehandicaptenparkeerplaatsen conform het vigerende ASVV van het CROW. Hierin staan richtlijnen opgenomen voor wat afmetingen en vormgeving betreft, maar ook aanbevelingen ten aanzien van het benodigde aantal gehandicaptenparkeerplaatsen voor de verschillende functies (openbaar/publiek/privé).

7.3 Loopafstanden

Een oplossing voor parkeren moet duurzaam zijn. Dat betekent onder meer dat de parkeervoorziening zich op een acceptabele loopafstand van de functie moet bevinden. De acceptabele loopafstanden per functie staan vermeld in tabel 4.

Functie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen	200 meter
Werken	200 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 4: maximale loopafstanden

Bovenstaande gegevens zijn overgenomen uit CROW publicatie 182. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc.

8. Voorbeelden

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn enkele voorbeeldsituaties nader uitgewerkt. Dit om duidelijkheid te verschaffen in hoe het aantal parkeerplaatsen wordt berekend met de in deze nota opgenomen parkeernormen.

8.2 Rekenvoorbeeld ruimtelijke ontwikkeling

Voorbeeld 1

Een projectontwikkelaar wil tien grote woningen en twee winkels van in totaal 800 m² bouwen in een woonwijk van Asten. Om de parkeervraag op te vangen realiseert de ontwikkelaar een parkeerterrein. De woningen krijgen ook een enkele oprit zonder garage.

Voor de tien woningen moeten minimaal 21 parkeerplaatsen worden aangelegd ($2,1 \cdot 10 = 21$ pp). Daarvan worden door de aanleg van de lange oprit vijf parkeerplaatsen opgevangen (10 enkele opritten zonder garage zijn in de praktijk 8 parkeerplaatsen). De overige 13 parkeerplaatsen dienen apart nog te worden gerealiseerd.

Voor de winkels moeten minimaal 22 parkeerplaatsen worden aangelegd ($2,7 \cdot 8 = 21,6 = 22$ pp).

In het totale plan moeten dus minimaal 13 (woningen) + 22 (winkels) = 35 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Indien het parkeerterrein zowel toegankelijk is voor alle bezoekers en bewoners van de winkels en woningen wordt dubbelgebruik van de parkeerplaatsen toegepast. Dit betekent dat een parkeerplaats 's avonds gebruikt wordt door bewoners en overdag door bezoekers of werknemers van de winkel. Hiervoor moet eerst maatgevende periode bepaald worden. In dit geval is dat de koopavond. Dit is de periode dat de winkels open zijn en de meeste bewoners thuis, 90% van de bewonersvraag is dan aanwezig en 100% van de winkelvraag. Dit betekent dat minimaal 34 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd ($21,6 + (13 \cdot 0,9) = 34$ pp).

Voorbeeld 2

Een bestaand kantoor in het centrum van Asten breidt uit met 600 m² BVO en bouwt tien appartementen boven het kantoor erbij voor verkoop. Dit kantoor heeft een baliefunctie en bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein. Onderstaande berekening is echter alleen van toepassing op de uitbreiding en de extra parkeerbehoefte die deze genereert.

Voor de uitbreiding van 600m² BVO moeten minimaal 11 parkeerplaatsen worden gerealiseerd ($1,7 \cdot 600 / 100 = 10,2 = 11$ pp)

Voor de tien appartementen moeten minimaal 12 parkeerplaatsen worden gerealiseerd ($1,2 \cdot 10 = 12$ pp).

In het totale plan moeten dus minimaal 11 (kantoor) + 12 (appartementen) = 23 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Indien de parkeerplaatsen zowel toegankelijk zijn voor alle werknemers en bezoekers van de kantoren als voor de bewoners van de appartementen, kan dubbelgebruik van de parkeerplaatsen worden toegepast. Dit betekent dat een parkeerplaats 's avonds met name gebruikt wordt door bewoners en overdag door bezoekers en werknemers van het kantoor. Hiervoor moet eerst maatgevende periode bepaald worden. In dit geval is dat een werkdagmiddag. Dit is de periode dat het kantoor geopend is (100%) en 60% van de bewoners thuis is. Dit betekent dat er minimaal 19 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd ($11+(12*0,6) = 18,2 = 19$ pp).

Voorbeeld 3

Een grote woning in het centrum van Ommel wordt omgebouwd tot een kleinschalige sportschool met een bruto vloeroppervlak van 180 m². Op dit moment hebben ze geen parkeervoorziening.

De sportschool vraagt eigenlijk om minimaal 9 parkeerplaatsen ($5*180/100 = 9$ pp). Echter, de vraag van de grote woning vervalt, ondanks dat er in de huidige situatie geen feitelijke parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig waren. Dit zijn 2,2 parkeerplaatsen. Er moeten dus minimaal 7 parkeerplaatsen worden gerealiseerd ($9-2,2 = 6,8 = 7$ pp).

8.3 Rekenvoorbeeld schoolomgeving

In een woonwijk in Asten wordt een nieuwe school gebouwd. De school gaat 500 kinderen huisvesten in 17 lokalen. 200 leerlingen in de onderbouw en 300 leerlingen in de bovenbouw.

De parkeervraag van een school bestaat uit verschillende onderdelen.

1. parkeervraag personeel
2. parkeervraag brengen en halen kinderen

Voor het personeel moeten minimaal 9 parkeerplaatsen worden gerealiseerd ($0,5*17 = 8,5 = 9$ pp)

Voor het brengen en halen van kinderen maken we gebruik van de rekenmethodiek in bijlage 3. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de onderbouw (groep 1 t/m 3) en bovenbouw (4 t/m 8). Het autogebruik moet door onderzoek worden bepaald. In dit geval ligt dit gebruik op het gemiddelde dat is voor de onderbouw 45% en de bovenbouw 22,5%.

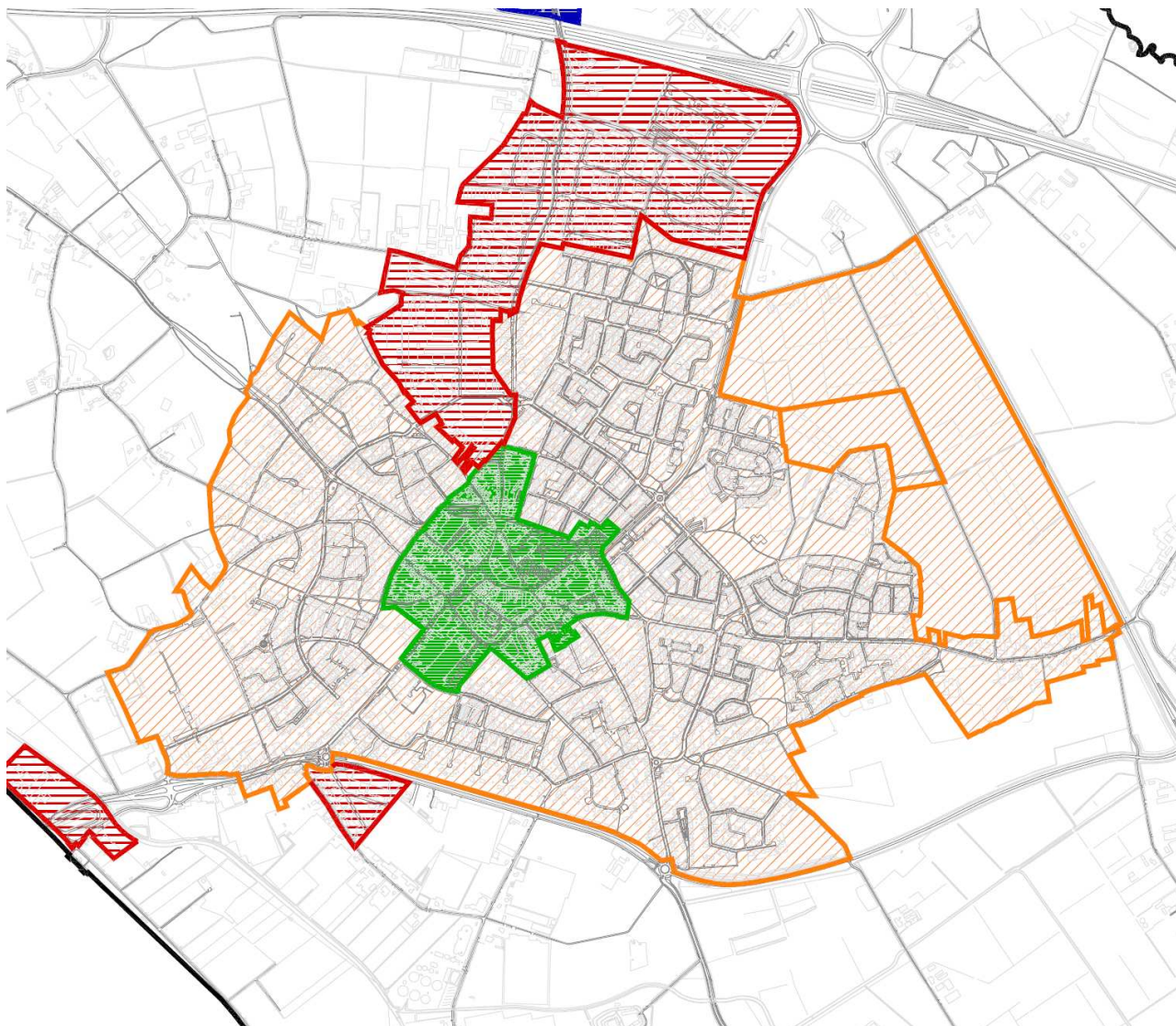
Voor de onderbouw moeten minimaal 34 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. ($200*45%*0,5*0,75 = 33,75 = 34$ pp)

Voor de bovenbouw moeten minimaal 15 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. ($300*22,5%*0,25*0,85 = 14,3 = 15$ pp)

In totaal moeten minimaal 57 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. ($8,5+33,75 + 14,3 = 56,55 = 57$ pp)

Eventueel kan een gedeelte van de vraag worden opgevangen door een Kiss & Ride strook, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn. Deze wordt voornamelijk gebruikt door ouders van leerlingen van de bovenbouw. Ouders van leerlingen in de onderbouw lopen namelijk vaker mee naar binnen, waardoor de Kiss & Ride strook niet efficiënt gebruikt worden.

Bijlage 1 Gebiedsindeling parkeernormen



LEGENDA:

Algemeen



Centrum Asten



Heusden



Bedrijventerrein



Ommel



Woonwijken

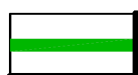


Buitengebied



LEGENDA:

Algemeen



Centrum Asten



Heusden



Bedrijventerrein



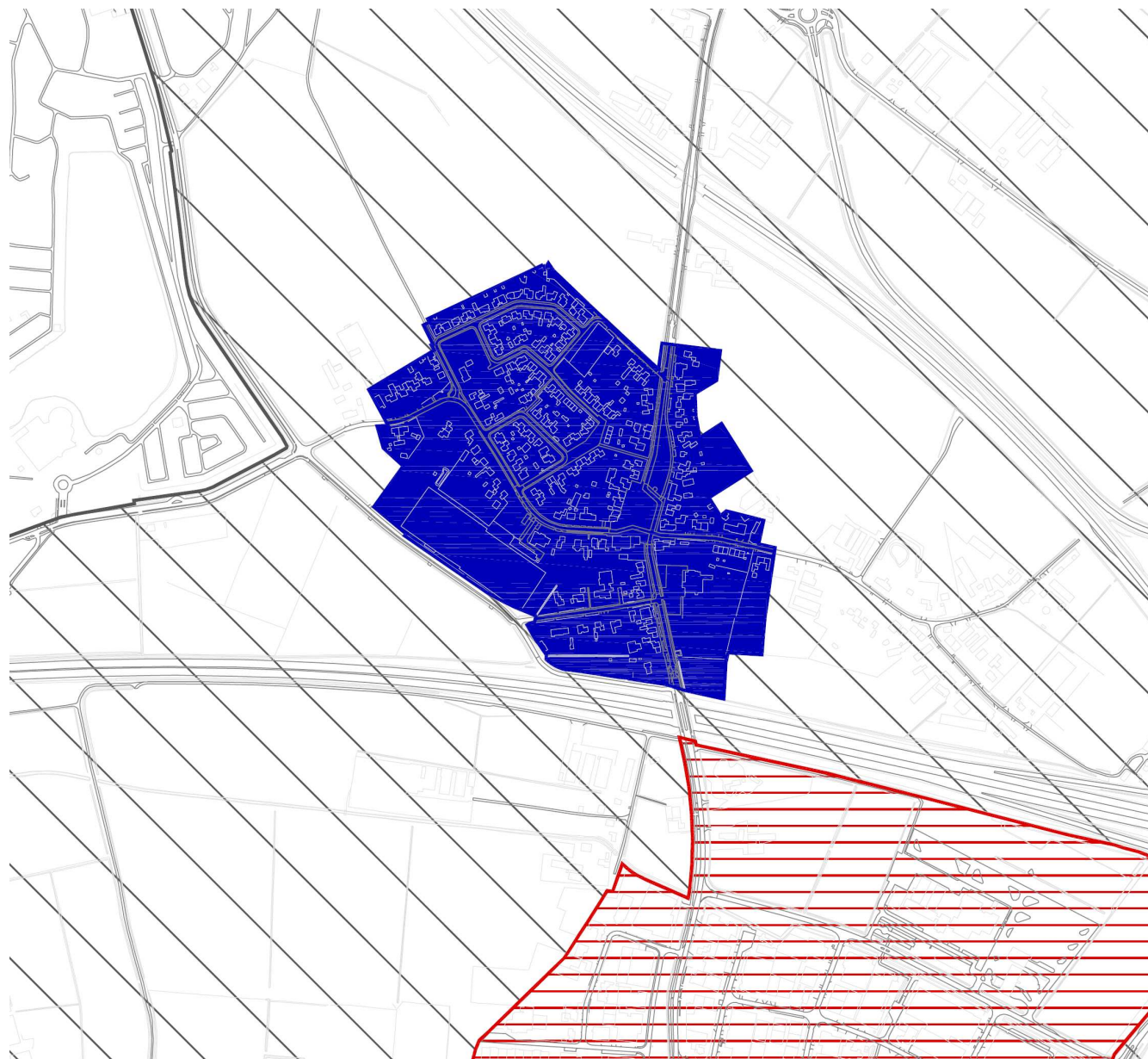
Ommel



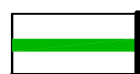
Woonwijken



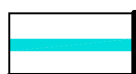
Bultengebied



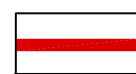
LEGENDA:
Algemeen



Centrum Asten



Heusden



Bedrijventerrein



Ommel



Woonwijken



Buitengebied

Bijlage 2 Parkeernormen Asten

		Centrum Asten	Woonwijken	Bedrijventerrein	Ommel	Heusden	Buitengebied	Einheid	Aandeel bezoekers	Opmerkingen
Woningen	Woning groot	1,5	2,1	2,0	2,2	2,2	2,1	per woning	0,3 ppl	>= 140 m2 BVO (conform BVO-NEN2580)
	Woning midden	1,3	1,9	1,8	1,9	1,9	1,9	per woning	0,3 ppl	<140m2 BVO (conform BVO-NEN2580)
	Woning klein	1,2	1,5	1,4	1,7	1,7	1,6	per woning	0,3 ppl	<=100m2 BVO (conform BVO-NEN2580)
	Serviceflat / Aanleunwoning	0,3	0,3	0,3	0,6	0,6	0,5	per woning	0,3 ppl	
	Kamer verhuur	0,2	0,2	0,2	0,6	0,6	0,4	per kamer	0,2 ppl	
	Verpleging / Verzorgingstehuis	0,5	0,5	0,5	0,7	0,7	0,6	per wooneenheid	60%	bezoekerspercentage is inclusief personeel
Winkels	Winkelgebied	2,0						per 100 m2 bvo	85%	
	Solitaire winkel	2,5	2,7	3,0	4,5	4,5	3,8	per 100 m2 bvo	85%	indien deze niet onderdeel uitmaakt van een winkelgebied
	Supermarkt	2,5	2,7	3,0	4,5	4,5	3,8	per 100 m2 bvo	85%	
	Grootschalige detailhandel	2,5	6,0	6,5	8,5	8,5	7,5	per 100 m2 bvo	85%	
	Bouwmarkt / Tuincentrum	2,2	2,4	2,2	2,7	2,7	2,5	per 100 m2 bvo	85%	
	Showroom (week) markt	1,0 0,2	1,1 0,2	1,6 0,2	1,8 0,3	1,8 0,3	1,7 0,2	per 100 m2 bvo per meter marktkraam	35% 85%	indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 ppl per standhouder
Werken	Kantoren met baliefunctie	1,7	2,5	3,0	3,5	3,5	3,3	per 100 m2 bvo	20%	1 arbeidsplaats is 30m2 bvo
	Kantoren zonder baliefunctie	1,0	1,3	1,7	2,5	2,5	2,1	per 100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats is 30m2 bvo
	arbeidsintensieve / bezoekersextensieve werkgelegenheid	0,5	0,5	0,8	0,9	0,9	0,9	per 100 m2 bvo	5%	loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc. 1 arbeidsplaats = 30 m2 bvo
	arbeidsintensieve / bezoekersextensieve werkgelegenheid	1,2	1,9	2,5	2,8	2,8	2,7	per 100 m2 bvo	5%	industrie, garagebedrijf, werkplaats, etc. 1 arbeidsplaats is 30m2 bvo
	bedrijfsverzamelgebouw	0,8	0,9	0,8	1,7	1,7	1,3	per 100 m2 bvo	10%	1 arbeidsplaats is 30m2 bvo
	Evenementenhal/beursgebouw/Congresgebouw	4,0	5,5	6,0	11,0	11,0	8,5	per 100 m2 bvo	99%	
Vrije tijd	Café / Bar / Cafeteria	4,0	4,4	6,0	8,0	8,0	7,0	per 100 m2 bvo	90%	
	Discotheek	4,0	4,4	6,0	8,0	8,0	7,0	per 100 m2 bvo	90%	
	Restaurant	8,0	8,7	14,0	16,0	16,0	15,0	per 100 m2 bvo	80%	
	Hotel	0,5	0,6	0,5	1,5	1,5	1,0	per 100 m2 bvo		
	Museum	0,5	0,8	1,0	1,2	1,2	1,1	per 100 m2 bvo	95%	
	Bibliotheek	0,5	0,8	1,0	1,2	1,2	1,1	per 100 m2 bvo	95%	
	Bioscoop / Theater / Schouwburg	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	per zitplaats		
	Sociaal cultureel centrum / Wijkgebouw	1,0	1,1	2,0	4,0	4,0	3,0	per 100 m2 bvo	90%	
	Themapark / Pretpark	4,0	4,4	4,0	12,0	12,0	8,0	per 100 m2 bvo	99%	
	Overdekte speeltuin/hal	3,0	3,3	3,0	12,0	12,0	7,5	per 100 m2 bvo	90%	
	Jachthaven	0,5	0,5	0,5	0,7	0,7	0,6	per ligplaats		

Vervolg parkeernormen

		Centrum Asten	Woonwijken	Bedrijven-terrein	Ommel	Heusden	Buiten-gebied	Eenheid	Aandeel bezoekers	Opmerkingen
Sport	Gymlokaal	1,7	2,2	2,5	3,0	3,0	2,8	per 100 m2 bvo	95%	
	Squashbaan	1,0	1,1	1,0	2,0	2,0	1,5	per baan	90%	
	Sporthal (binnen)	1,7	2,2	2,5	3,0	3,0	2,8	per 100 m2 bvo	95%	
	Dansstudio / Sportschool	3,0	3,3	4,0	5,0	5,0	4,5	per 100 m2 bvo	95%	
	Sportveld (buiten)	13,0	14,2	13,0	27,0	27,0	20,0	per ha netto terrein	95%	exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten
	Tennisbaan	2,0	2,2	2,0	3,0	3,0	2,5	per baan	90%	
	Golfbaan	6,0	6,5	6,0	8,0	8,0	7,0	per hole	95%	
	Bowlingbaan / Biljartzaal	1,5	1,6	1,5	2,5	2,5	2,0	per baan / tafel	95%	
	Stadion	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	0,1	per zitplaats	99%	
	Zwembad	8,0	9,8	10,0	12,0	12,0	11,0	per 100m2 bassin	90%	
Manege	0,3	0,3	0,3	0,5	0,5	0,4	per box	90%		
Gezondheids-voorzieningen	Arts/Maatschappij/Therapeut/Consultatiebureau	1,5	1,6	1,5	2,0	2,0	1,8	per behandelkamer	65%	
	Apotheek	1,7	1,9	1,7	2,7	2,7	2,2	per 100 m2 bvo		
	Ziekenhuis	1,5	1,6	1,5	1,7	1,7	1,6	bed		
	Fysiotherapeut	1,5	1,6	1,5	2,0	2,0	1,8	per behandelkamer	65%	
	Tandarts	1,5	1,6	1,5	2,0	2,0	1,8	per behandelkamer	65%	
Onderwijs	Basisonderwijs	0,5	0,5	0,5	1,0	1,0	0,8	per leslokaal		
	Creche / Peuterspeelzaal / Kinderdagverblijf	0,6	0,7	0,6	0,8	0,8	0,7	per arbeidsplaats		
	Brengen en halen kinderen									
	Avondonderwijs	0,5	0,5	0,5	1,0	1,0	0,8	per student		
	Beroepsonderwijs (dag)	0,5	0,5	0,5	1,0	1,0	0,8	per leslokaal		
Overige	Volkstuin	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	per perceel		
	Religiegebouw	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	per zitplaats		
	Begraafplaats /Crematorium	15,0	16,0	15,0	30,0	30,0	23,0	per begravenis/crematie		

Bijlage 3 Halen en brengen bij scholen

Inleiding

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

4.1 Rekenmethode

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

4.2 Locatiekeuze

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

4.3 Rekenvoorbeeld

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

10% gebracht en gehaald. Ingevuld in de formules van tabel 5 levert dit het volgende:

$$60 \times 0,3 \text{ (30\% met de auto)} \times 0,5 \text{ (reductiefactor parkeerduur)} \times 0,75 \text{ (reductiefactor aantal kinderen per auto)}$$

$$+ 100 \times 0,1 \text{ (10\% met de auto)} \times 0,25 \text{ (reductiefactor parkeerduur)} \times 0,85 \text{ (reductiefactor aantal kinderen per auto)}$$

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

Met andere woorden: er zijn 9 parkeerplaatsen nodig.

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

groepen 1 t/m 3	
aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 ¹ x 0,75 ²	
+	
groepen 4 t/m 8	
aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 ¹ x 0,85 ²	
+	
kinderdagverblijf	
aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 ¹ x 0,75 ²	
=	
het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen	

- ¹ = reductiefactor parkeerduur
- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
 - groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
 - kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25
- ² = reductiefactor aantal kinderen per auto
- groepen 1 t/m 3 = 0,75
 - groepen 4 t/m 8 = 0,85
 - kinderdagverblijf = 0,75

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

- stedelijkheidsgraad
 - stedelijke zone
 - de gemiddelde afstand naar school
- Gemiddeld ligt het percentage op:
- groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
 - groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
 - kinderdagverblijf: 50 - 80%

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



Bijlage 4 Voor- en nadelen parkeerfonds

Het invoeren van een parkeerfonds heeft de volgende voordelen:

- Met een parkeerfonds kunnen sommige bouwplannen doorgaan, ondanks dat op eigen terrein niet aan de normen wordt voldaan.
- Met de gelden uit een parkeerfonds wordt het tekort aan te weinig aangelegde parkeerplaatsen gecompenseerd. een parkeerfonds geeft dus een bepaalde zekerheid van voldoende parkeervoorzieningen in de gemeente;
- zonder parkeerfonds kan de gemeente voor extra cq. hoge kosten komen te staan om ontstane parkeerproblemen op te lossen.

Naast voordelen zijn er ook enkele nadelen verbonden aan het invoeren van een parkeerfonds:

- een parkeerfonds betekent dat de gemeente een verplichting aangaat om parkeervoorzieningen aan te leggen binnen een redelijke termijn (10 jaar) zonder de zekerheid te hebben dat deze binnen de in het fonds gestorte bijdrage kunnen worden gerealiseerd;
- een parkeerfonds kan een rem zijn op ruimtelijke ontwikkelingen binnen een gemeente, een ontheffing gaat de ontwikkelaar immers geld kosten;
- een parkeerfonds geeft extra administratieve en juridische inspanningen zoals het beheren en opstellen van (parkeer)overeenkomsten;
- mogelijk kan de gemeente de compensatieplicht niet realiseren omdat gewenste grondverwervingen niet mogelijk zijn (binnen een redelijke afstand) en dient restitutie van de fondsbijdragen (mogelijk met rente) plaats te vinden, terwijl het bouwplan wel is gerealiseerd zonder te voldoen aan de parkeernormen;
- de gelden mogen alleen worden gebruikt voor parkeermaatregelen en niet voor flankerende maatregelen op bijvoorbeeld het gebied van fietsvoorzieningen of openbaar vervoer.