

2013

Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel



Versie 4 Definitief

Vastgesteld door de gemeenteraad van
Gemeente Gemert-Bakel

21-11-2013

Inhoud

1. Inleiding	1
1.1 Algemeen	1
1.2 Visie	1
2. Beleid in hoofdlijnen	2
2.1 Kortparkeren: de parkeerschijfzone (blauwe zone).....	3
2.2 Langparkeren	4
2.3 Parkeervoorzieningen en parkeerroute.....	4
2.4 Aanpak schil rondom centrum van Gemert.....	4
2.5 Parkeernormen en parkeerfonds	5
2.6 Parkeerplaatsen voor gehandicapten	5
3. Parkeernormen	6
3.1 Inleiding.....	6
3.2 Uitgangspunten parkeernormen	7
3.2 Berekening parkeervoorzieningen bij woningen.....	8
3.3 Parkeren op eigen terrein.	8
3.4 Dubbelgebruik	9
3.5 Het afstandscriterium.....	9
3.6 Wijze van berekenen	9
3.7 Parkeerfonds	10
4. Juridisch kader	12
4.1 Instrumenten	12
4.2 Scenario's	12

Bijlage 1: Centrumgebied Gemert en Centrumgebied Bakel

Bijlage 2: Berekening parkeervoorziening bij woningen

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik

Bijlage 4: Meten parkeerdruk

1. Inleiding

1.1 Algemeen

Verkeer vormt een belangrijk onderdeel van onze samenleving. Zonder auto's, fietsen, bussen en voetgangers zou de gemeente Gemert-Bakel niet functioneren en staat de samenleving letterlijk en figuurlijk stil. Voor verkeer zijn wegen, fietspaden, trottoirs en parkeerplaatsen nodig. Over parkeren van auto's vindt vaak discussie plaats. Immers de ruimte in ons waardevolle natuurlandschap is een schaars goed, waarbij de belangen van wonen, werken, winkelen, recreëren, verkeer en parkeren op een goede manier moeten worden afgewogen. Daarbij moeten altijd keuzes worden gemaakt. De ruimte die aan parkeren wordt toegekend is gebaseerd op parkeernormen.

In deze parkeerbeleidsnota wordt het beleid rondom het parkeren nader uitgewerkt zodat voor iedereen helder is welke uitgangspunten, welke normen en welke instrumenten toegepast worden bij het vormgeven van parkeerplaatsen.

Parkeernorm en parkeerbehoefte

Een (bouw)plan moet getoetst worden aan een parkeernorm wanneer er sprake is van nieuwbouw, van verbouw van een bestaand object of van een functieverandering.

Parkeernorm

Een parkeernorm is een getal waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor, etc).

Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren woningen, winkeloppervlakte, etc. in het betreffende plan. Uit deze berekening volgt dan het aantal parkeerplaatsen dat het betreffende bouwplan nodig heeft.

1.2 Visie

De ambitie voor het parkeerbeleid van de gemeente Gemert-Bakel kan als volgt worden geformuleerd:

Parkeren in de centra van Gemert-Bakel biedt optimale ondersteuning aan alle activiteiten die in het centrum plaatsvinden. Duurzaamheid, leefbaarheid en duidelijkheid zijn hierbij belangrijke pijlers. Dit resulteert in een ongecompliceerd en eenduidig parkeerbeleid met ruime en praktische kaders. Deze zijn gericht op bezoekers, bewoners en werknemers/ondernemers.

Deze ambitie wordt verder vormgegeven door 2 uitgangspunten en 4 visiepunten. Deze vormen de basis voor de hoofdlijnen van het parkeerbeleid.

1.2.1 Uitgangspunten Visie

Om de ambitie waar te kunnen maken worden 2 uitgangspunten gedefinieerd: De doelgroepenbenadering en de BBBB-benadering (Beïnvloeden, Benutten, Beprijzen, Bouwen).

Doelgroepenbenadering

Het parkeerbeleid heeft als voornaamste doel om de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers en werknemers/ondernemers) op de juiste plek te laten parkeren. Doelgroepen staan centraal bij het bepalen van parkeerbeleid en het zoeken naar oplossingsrichtingen.

BBB-benadering

Om de doelgroepen op de juiste plek te laten parkeren en om oplossingen te vinden voor knelpunten op het gebied van parkeren hanteert de gemeente Gemert-Bakel de BBBB-benadering. De oplossingen worden gevonden door eerst het parkeergedrag te beïnvloeden (bijvoorbeeld door het bieden van alternatief vervoer), vervolgens de aanwezige parkeercapaciteit zo goed mogelijk te benutten in plaats en tijd, waar nodig het parkeren te reguleren (beprijzen) en tenslotte parkeercapaciteit bij te bouwen als de genoemde oplossingen geen soelaas bieden.

1.2.2 Visiepunt 1: Er wordt een parkeerbeleid gevoerd waarbij zoveel mogelijk tegemoet gekomen wordt aan de parkeervraag

In het centrum van Gemert zijn op straat te weinig parkeerplaatsen om alle doelgroepen te faciliteren. Dit probleem speelt niet of nauwelijks in Bakel of de andere kerkdorpen. Om alle aanwezige parkeervoorzieningen te benutten, worden heldere keuzes gemaakt over welke doelgroep op welke locatie parkeert. Bewoners en kortparkerende bezoekers krijgen voorrang in het centrum. Langparkerende bezoekers, werknemers en ondernemers parkeren in de parkeergarage en op de parkeerterreinen aan de rand van het centrum. Het parkeerbeleid is zo helder dat het voor iedere parkeerder duidelijk is wat de bedoeling is.

1.2.3 Visiepunt 2: Gemert-Bakel pakt parkeren in bestaande schil rondom het centrum van Gemert systematisch aan

De schil rondom het centrum van Gemert is niet bedoeld voor de overloop van parkerende doelgroepen uit het centrum. Deze gebieden zijn specifiek bedoeld voor doelgroepen die een herkomst of bestemming hebben binnen het gebied. Voor woonstraten zijn dit de bewoners en hun bezoek. In de straten met een gemengde functie van wonen/winkelen/bedrijvigheid moeten daarnaast voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor de bereikbaarheid van ondernemers.

1.2.4 Visiepunt 3: Gemert-Bakel ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente actualiseert de systematiek van parkeernormering waarin parkeren bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd volgens de laatste kencijfers en wettelijke regelgeving. Flexibiliteit wordt binnen het invloedgebied van de ruimtelijke ontwikkeling gezocht door middel van een optimale parkeerbalans eventueel gecombineerd met een afkoopregeling (parkeerfonds).

1.2.5 Visiepunt 4: Gemert-Bakel is ook gastvrij voor gehandicapten

De gemeente Gemert-Bakel zorgt voor goed gesitueerde parkeervoorzieningen voor gehandicapten.

2. Beleid in hoofdlijnen

In en rond het centrum van Gemert zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Toch zijn bezoekers soms nog lang op zoek naar een parkeerplaats, terwijl elders voldoende vrije parkeerplaatsen zijn. Het is voor de leefbaarheid in het centrum en de beperkte parkeercapaciteit niet mogelijk om alle doelgroepen "voor eigen deur" te laten parkeren. Gemert-Bakel streeft daarom de doelgroepenbenadering na zoals die in paragraaf 1.2.1 beschreven staat. Er wordt onderscheid gemaakt in de volgende doelgroepen:

- *Bewoners*: een doelgroep die het belangrijk vindt om in de nabijheid van de woning te parkeren, mede vanwege laden/lossen maar ook bijvoorbeeld sociale veiligheid. Het parkeergedrag van deze groep kan divers genoemd worden in tijd en tijdsduur. Met name in de avonduren moet voor deze groep voldoende parkeercapaciteit aanwezig zijn. Bewoners zijn in beperkte mate bereid te betalen voor parkeren. Dit moet op een handige manier geregeld zijn.
- *Werknemers*: deze groep hecht veel waarde aan gratis of goedkoop parkeren. Als dit gevonden kan worden op afstand van de bestemming wordt dit minder als een probleem ervaren dan betaald of kort parkeren. Goede looproutes en veiligheid zijn andere belangrijke aspecten voor deze groep.
- *Ondernemers*: zij parkeren graag in de nabijheid van hun zaak. Soms is dit noodzakelijk voor een goede bedrijfsvoering, maar vaak ook niet. Ondernemers beseffen meestal ook dat parkeren in de nabijheid ook minder parkeerruimte voor de klant betekent en verkiezen daarom ook vaak een parkeerplek op afstand van de voorzieningen.
- *Bezoekers van bewoners*: zij willen graag in de nabijheid parkeren, zeker als het om oudere personen gaat. Toch zijn bezoekers van bewoners, zeker als het om een wat langduriger bezoek gaat, bereid om te lopen als er in de buurt geen parkeerruimte is. Het zijn vaak met name de bewoners die graag parkeren in de buurt voor hun bezoekers mogelijk willen maken.
- *Kortparkerende bezoekers van voorzieningen*: dit zijn bezoekers van voorzieningen als een bakker, bank, supermarkt of tijdschriftenhandel. Korte bezoeken om snel wat aan te schaffen. Omdat het een kort bezoek betreft, wil deze groep niet relatief veel tijd spenderen aan het zoeken van een parkeerplek of lopen van en naar de parkeervoorziening.
- *Langparkerende bezoekers van voorzieningen*: dit betreft met name funshoppers, recreanten of zakelijke bezoekers. Deze groep wil voornamelijk comfortabel parkeren met goede looproutes: achteraf betaald parkeren en veilig stallen zijn belangrijke waarden voor deze groep. Gezien het wat langduriger karakter van het bezoek is deze groep meer geneigd langere loopafstanden voor lief te nemen.

2.1 Kortparkeren: de parkeerschijfzone (blauwe zone).

De blauwe zone, met een maximale parkeerduur van 2 uur, geldt voor het gehele centrum van Gemert en voor het centrum van Bakel (Sint Wilbertsplein). De parkeerschijfzone is van toepassing op maandag t/m zaterdag van 09.00-18.00 U en op vrijdagavond van 18.00-21.00U. Daarmee wordt in het winkelgebied kortparkeren afgedwongen. Door het voeren van een ontheffingenbeleid wordt de parkeervraag van bewoners gefaciliteerd. Bewoners en kortparkerende bezoekers krijgen daarmee voorrang. Gezien de beperkte capaciteit kan dit niet ongelimiteerd. Er wordt maximaal 1 ontheffing per adres afgegeven en er is geen ontheffing mogelijk voor lang parkerende bezoekers van bewoners. Daarnaast wordt gekeken naar bestaande parkeervoorzieningen op eigen terrein. In het ontheffingenbeleid is opgenomen dat huishoudens en ondernemingen met een eigen parkeervoorziening niet in aanmerking komen voor een ontheffing. Voor de ontheffingen binnen een blauwe zone zijn op 16 juli 2013 beleidsregels vastgesteld door het college.

Mensen met een gehandicaptenparkeerkaart kunnen ongelimiteerd parkeren binnen een blauwe zone. Voor hen worden binnen de blauwe zone bovendien voldoende invalidenparkeervakken aangelegd welke qua afmetingen ruimer zijn dan de gewone parkeervakken.

Conclusie/Advies: er wordt 1 parkeerregime toegepast in het centrum van Gemert en op het Sint Wilbertsplein te Bakel. De parkeerschijfzone is van toepassing op maandag t/m zaterdag van 09.00-18.00 U en op vrijdagavond van 18.00-21.00U. De maximale parkeerduur wordt vastgesteld op 2 uur. Voor bewoners is een ontheffing mogelijk waarvoor beleidsregels zijn vastgesteld.

2.2 Langparkeren

Langparkerende werknemers en ondernemers en bezoekers die wat langer in het centrum van Gemert wensen te verblijven (bijvoorbeeld toeristen of funshoppers) worden verwezen naar de plaatsen aan de rand van het centrum, waar langparkeren is toegestaan. In de woongebieden van Gemert-Bakel is langparkeren gefaciliteerd doordat bij aanleg van nieuwbouwwijken en bedrijventerreinen parkeerplaatsen worden gerealiseerd volgens de parkeernormen die op dat moment van toepassing zijn. Dit kan tot knelpunten leiden aangezien het aantal auto's nog steeds toeneemt. Vooralsnog worden in de bestaande gebieden geen nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd tenzij deze het gevolg zijn van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of een straat heringericht wordt. Dan is het een natuurlijk moment om de behoefte aan parkeerplaatsen opnieuw te toetsen.

Conclusie/Advies: Vooralsnog worden geen nieuwe langparkeerplaatsen aangelegd. Bij herinrichting van straten of bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt de parkeerbehoefte opnieuw getoetst.

2.3 Parkeervoorzieningen en parkeerroute

Om de doelgroepen op de juiste locatie te laten parkeren wordt ingezet op een duidelijke en eenduidige parkeerregulering. Er is gekozen voor 1 parkeerregime voor het gehele parkeren in het centrum van Gemert. Een onbekende moet het centrumgebied van Gemert in kunnen rijden zonder het risico te lopen om te goeder trouw een parkeerovertreiding te begaan. Vergissingen worden zoveel mogelijk uitgesloten. Door informatie op de website, folders en een juiste aanduiding van de parkeerroute wordt zoveel mogelijk zoekverkeer voorkomen en weten doelgroepen waar voor hen de voorzieningen gesitueerd zijn.

Conclusie/Advies:

Er wordt gekozen voor 1 parkeerregime, duidelijke communicatie over de verschillende parkeervoorzieningen en de route er naar toe.

2.4 Aanpak schil rondom centrum van Gemert

De schil rondom het centrum van Gemert bestaat uit straten die een woonfunctie en in veel gevallen ook detailhandelfuncties (mengfuncties) hebben. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het Binderseind, de Virmundtstraat en de Molenstraat. Deze straten kennen hun eigen dynamiek door de aanwezigheid van meerdere functies in combinatie met de ruimtelijke vormgeving van de straat (kleine of smalle straten). Daarnaast liggen deze straten zodanig dicht bij het centrum dat overloop van parkeerders vanuit het centrum plaats kan vinden, ook om het kort-parkeerregime te ontwijken. De schil rondom het centrum is echter niet bedoeld om de overloop van het centrum op te vangen. De functies in deze straten moeten juist bereikbaar zijn voor de bezoekers van de functies in het gebied zelf. Het parkeren voor bewoners in het gebied moet daarnaast gefaciliteerd worden evenals het parkeren voor ondernemers en werknemers van de functies in dit gebied. Voor ondernemers en werknemers wordt de BBBB-benadering gevolgd. Eerst bekijken of ondernemers en werknemers gebruik kunnen maken van andere vervoersmiddelen, daarna benutten van de aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein, parkeren voor vergunninghouders (beprijzen) en tenslotte het bijbouwen van parkeerruimte voor langparkeren.

Om de overlopers van de parkeerders uit het centrumgebied te weren wordt gekozen voor een systematische aanpak door het parkeren te reguleren en handhavend op te treden waar dit nodig is. Deze aanpak moet ervoor zorgen dat met name bezoekers van het centrum die lang willen parkeren, geweerd worden uit deze straten en parkeren op de langparkeerterreinen. Indien er sprake is van overbelasting kan de blauwe zone uitgebreid worden. Dit blijft een dynamisch geheel.

Conclusie/advies:

Indien blijkt dat er overbelasting ontstaat in de schil kan gedacht worden aan de uitbreiding van de blauwe zone met een ontheffingssysteem voor bewoners en ondernemers. Voor werknemers van functies binnen dit gebied wordt de BBBB-benadering gevolgd. Eerst worden alternatieve vervoerswijzen aanbevolen, dan wordt de huidige parkeerruimte op eigen terrein benut, daarna wordt bekeken of middels een vergunningenstelsel op een langparkeerterrein, of door huur of koop van een parkeerplaats in de parkeergarage geparkeerd kan worden, en tenslotte wordt pas parkeerruimte bijgebouwd.

Deze oplossingsrichtingen staan of vallen bij een goede gedegen handhaving. Hiermee wordt rekening gehouden bij het opstellen van het jaarlijkse handhavingsuitvoeringsprogramma.

2.5 Parkeernormen en parkeerfonds

Voldoende ruimte en een goede bereikbaarheid zijn belangrijke factoren voor bewoners en bedrijven om zich in Gemert-Bakel te vestigen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt door middel van een vaste systematiek met parkeernormering invulling gegeven aan de parkeervraag. De locatie, het type woning of de (overige) functie van het gebouw bepalen de parkeernorm en het wel of niet realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein. Voor (nieuwe) bouwinitiatieven binnen de gemeente Gemert-Bakel blijft het motto "parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden". In uitzonderlijke gevallen kan hiervan afgeweken worden, bijvoorbeeld wanneer het initiatief van maatschappelijk belang wordt gezien. In dat geval kan het college besluiten tot een bijdrage in het parkeerfonds. De initiatiefnemer betaalt vervolgens een bedrag aan het parkeerfonds ter compensatie van het niet op eigen terrein aanleggen van de vereiste parkeerplaatsen. Het parkeerfonds wordt geormerkt zodat met dit fonds daadwerkelijk nieuwe parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden. In het uiterste geval kan het initiatief niet worden gehonoreerd.

Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen: ASVV 2012 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). Deze richtlijnen zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW. De vorige parkeernormen dateren uit 2004 en zijn sterk gewijzigd.

De parkeernormen worden verder uitgewerkt in hoofdstuk 3.

Het parkeerfonds wordt als apart stuk aangeboden aan de Raad ter vaststelling.

Conclusie/advies: er worden parkeernormen toegepast volgens een vaste systematiek. In uitzonderlijke gevallen kan een storting in het Parkeerfonds een oplossing bieden.

2.6 Parkeerplaatsen voor gehandicapten

De kans bestaat dat door de vergrijzing de vraag naar gehandicaptenparkeerplaatsen stijgt waardoor er minder sprake kan zijn van dubbelgebruik van de parkeercapaciteit en dus een vermindering van de flexibiliteit. De gemeente Gemert-Bakel hecht er grote waarde aan dat gehandicapten zelfstandig kunnen functioneren waarbij de eigen mobiliteit zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd. Binnen Gemert-Bakel bestaat een vastgesteld beleid om geen gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken aan te leggen. Alleen op basis van een medische indicatie wordt hiervan afgeweken. Een algemene gehandicaptenparkeerplaats kan in de nabijheid van het woon- en/of werkadres van belanghebbende worden aangelegd. Bij aanvragen wordt steeds ter plaatse de situatie bekeken. Een invalidenparkeerplaats wordt alleen verstrekt als nabij woning en/of werk binnen de maximale loopafstand van 100

meter doorgaans geen parkeergelegenheid gevonden kan worden. Hierbij wordt ook gekeken naar parkeergelegenheid op eigen terrein.

Voorgesteld wordt om voor het toekennen van een gehandicaptenparkeerplaats de volgende criteria te hanteren:

1. De aanvrager is in het bezit van een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurder, GPK-B (passagierskaart niet omdat de chauffeur de auto kan voorrijden voor het laten in- en uitstappen van de invalide passagier);
2. De aanvrager heeft geen eigen parkeerplaats zoals een garage of een oprit;
3. Er is geen parkeergelegenheid en/of er zijn parkeerproblemen binnen een loopafstand van 100m vanaf de woning. Dit wordt door de gemeente beoordeeld (parkeerdruk >80%);
4. De realisering van een algemene gehandicaptenparkeerplaats heeft de voorkeur boven een individuele gehandicaptenparkeerplaats;
5. De parkeerplaats wordt niet toegekend binnen een blauwe zone.

Door de invoering van de blauwe zone in het gehele centrumgebied van Gemert ontstaan voor gehandicapten meer mogelijkheden te parkeren in de nabijheid van de voorzieningen. Zij mogen hier immers onbeperkt en zonder gebruik van de parkeerschijf parkeren.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichtingen worden de parkeernormen toegepast die voor gehandicaptenparkeerplaatsen gelden. De parkeernormen worden verder uitgewerkt in hoofdstuk 3.

Conclusie/advies:

Voor het toekennen van een gehandicaptenparkeerplaats worden criteria voorgesteld zodat hierop een eenduidig beleid gevoerd wordt. Bij ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichtingen worden de parkeernormen toegepast die voor gehandicaptenparkeerplaatsen gelden.

3. Parkeernormen

3.1 Inleiding

Een helder en consistent beleid met betrekking tot de toepassing van parkeernormen is essentieel om Gemert-Bakel duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden. Dit betekent dat in beginsel de parkeernorm (rekening houdend met eventueel dubbelgebruik) altijd moet worden gerealiseerd.

Het kunnen hanteren van parkeernormen is gewenst om een aantal redenen:

- Vooraf kaders kunnen geven ten behoeve van een goede inpassing van bouwkundige ontwikkelingen met betrekking tot het parkeren;
- Als maatstaf voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op basis waarvan de storting in het Parkeerfonds moet worden bepaald;
- Als hulpmiddel om in een bestaande situatie de parkeerbehoefte te kunnen bepalen.

De parkeernormensystematiek legt de norm voor het parkeren bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering, duidelijk vast. Hierbij worden de parkeerkcijfers gehanteerd zoals deze door CROW zijn bekendgemaakt in de ASVV 2012 en publicatienummers 182 en 317. Deze parkeerkcijfers hebben een bandbreedte waardoor de gemeente ruimte heeft om hierop eigen beleid te voeren. Afhankelijk van de geografische ligging, het aantal inwoners, de aanwezige regionale openbaar vervoer verbindingen en de stedelijkheidsgraad kan gekozen worden voor een bepaald uitgangspunt binnen de bandbreedte. Binnen de gemeente

Gemert-Bakel is sprake van een weinig stedelijke omgeving met beperkt openbaar vervoer en de 'grote stad' op relatief grote – niet te fietsen (>10km) – afstand.

3.2 Uitgangspunten parkeernormen

In 2012 zijn nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd met in het algemeen hogere getallen dan in 2004. Dit is een logisch gevolg van de ontwikkelingen in de praktijk waarbij het autobezit en het autogebruik zijn toegenomen. Dit betekent dat de normen, die gebaseerd worden op deze parkeerkencijfers, ten opzichte van de parkeerbeleidsnota 2009 wijzigen.

Om de parkeernormen te bepalen worden de volgende uitgangspunten gekozen:

1. De norm wordt bepaald door de parkeerkencijfers toe te passen zoals deze gepubliceerd zijn door het CROW (huidige versie ASVV 2012);
2. Er wordt onderscheid gemaakt in centrumgebied, rest bebouwde kom en buitengebied;
3. De parkeerkencijfers van "weinig stedelijk" worden gehanteerd voor het centrumgebied en de rest van de bebouwde kom. Voor het buitengebied worden de cijfers van de categorie "niet stedelijk" toegepast.;
4. Er wordt uitgegaan van de maximale parkeerkencijfers;
5. Voor woningen worden de kencijfers vereenvoudigd en genuanceerd waardoor zij enigszins afwijken van de ASVV 2012.

Ad 1: Door de parkeerkencijfers te gebruiken volgens de ASVV 2012 wordt aangesloten bij zowel jurisprudentie als de omliggende (peel)gemeenten. De nieuwe normen worden ook reeds gehanteerd door Laarbeek en Someren. In de overige peelmunicipaliteiten wordt een aanpassing naar de nieuwe normen voorbereid.

Ad 2: In de ASVV 2012 wordt onderscheid gemaakt in centrumgebied, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom en buitengebied. In Gemert-Bakel is geen sprake van een schil/overloopgebied waardoor deze categorie niet wordt toegepast. Dit sluit ook beter aan bij de bestemmingsplangrenzen zodat je geen verschillende eisen voor parkeren krijgt bij een zelfde functie binnen een bestemmingsplan. Het centrumgebied Gemert en het centrumgebied Bakel zijn weergegeven in bijlage 1 van deze nota.

Ad 3: In het ASVV en publicatie 317 "Parkeren en verkeersgeneratie" 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).

De gemeente Gemert-Bakel valt daarbij onder de definitie: weinig stedelijk. Het buitengebied van de gemeente valt, aangezien de adressendichtheid hier veel kleiner is, onder de definitie niet stedelijk.

Ad 4 In de ASVV worden minimale en maximale kencijfers gehanteerd. Tot nu toe is altijd gewerkt met de maximale cijfers gezien de specifieke omstandigheden binnen de gemeente (matig stedelijk, grote afstand tot stad, beperkt openbaar vervoer). Dit wordt gehandhaafd.

Ad 5. Voor alle nieuwbouwwoningen wordt uitgegaan van 2,2 parkeerplaatsen(pp) per woning: 1,0 pp op eigen terrein, en 1,2 pp in het openbaar gebied. In de parkeerbeleidsnota van 2009 was dit nog 1,7pp per woning waarvan 1,0pp op eigen terrein en 0,7 pp in het openbaar gebied. Deze laatste parkeereis wordt al langere tijd gehanteerd in Gemert-Bakel en daarbij wordt geen onderscheid gemaakt in koop- of huurwoningen, centrumgebied of overig gebied. Daarnaast wordt voor bezoekers 0,7 pp per woning gehanteerd. Dit wijkt af van de CROW-richtlijn welke 0,3 pp als bezoekersaandeel telt en welke wel onderscheid in het soort woning en gebied maakt. In de nieuwe CROW-richtlijn variëren de kencijfers van 1,5 pp tot 2,8 pp per woning. Om meer eenheid te krijgen in voorschriften bij

bestemmingsplannen en eenduidige toetsing bij woningen is in Gemert-Bakel gekozen voor 1 norm voor woningen. Bovendien wordt voor bezoekers meer ruimte gecreëerd om te kunnen parkeren.

Er worden uitzonderingen gemaakt voor:

* seniorenwoningen, tot 75 m² bvo¹ (was 70m²)

* starterswoningen, tot 75 m² bvo (was 70m²)

Hiervoor wordt als norm 1,3 parkeerplaats per woning aangehouden. 0,6 pp op eigen terrein en 0,7 pp in het openbaar gebied. Dit was in de nota van 2009 nog 1,0 parkeerplaats per woning: 0,3 op eigen terrein en 0,7 pp in het openbaar gebied.

In paragraaf 4.2. zijn de mogelijke scenario's aangegeven, waaruit blijkt dat niet in alle gevallen de parkeernormen uit deze nota van toepassing zijn. De mogelijkheden voor afkoop van parkeerplaatsen door een storting in het parkeerfonds zijn alleen in uitzonderlijke gevallen mogelijk. Hieraan moet gekoppeld worden dat de gemeente daadwerkelijk de mogelijkheid heeft om parkeerplaatsen bij te bouwen binnen de beschikbare gelden.

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeervoorzieningen belangrijk om de beschikbare plaatsen goed te kunnen gebruiken. Ook hiervoor worden de richtlijnen uit de ASVV 2012 gebruikt.

Op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening dient per omgevingsvergunning voldaan te worden aan een bepaalde parkeernorm ofwel parkeereis. Het college van Burgemeester en Wethouders is bevoegd lokaal beleid te voeren ten aanzien van parkeernormen.

Daarnaast kan het college van Burgemeester & Wethouders op grond van artikel 2.5.30 lid 4 van de Bouwverordening ontheffing verlenen van deze parkeernorm c.q. parkeereis. Het college is tevens bevoegd om hiertoe nadere regels te stellen.

3.2 Berekening 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 Gemert-Bakel de rekenwaarden conform de landelijke richtlijnen van het CROW.

De parkeernormen kunnen ook in het kader van het opstellen van een parkeerbalans (inzicht in vraag en aanbod) worden gebruikt voor het bepalen van de parkeerbehoefte. Bij het bepalen van het parkeeraanbod moet ook rekening worden gehouden met het parkeren op eigen terrein. Op welke wijze de parkeervoorzieningen bij woningen worden berekend staat in bijlage 2.

3.3 Parkeren op eigen terrein.

Parkeren op eigen terrein is een belangrijk uitgangspunt in het parkeerbeleid van Gemert-Bakel. Het begrip 'eigen terrein' moet worden gelezen als 'het zelfstandig oplossen van de parkeerbehoefte, met inachtneming van de vastgestelde parkeernormen en de wijze waarop deze dienen te worden toegepast'. Dit betekent dat het parkeren niet per definitie op de kavel zelf hoeft te worden opgelost, maar dat kan worden gekeken naar alternatieve locaties, waarbij samenwerking met andere terreinbezitters (oftewel dubbelgebruik) mogelijk is.

¹ Bvo = Bruto vloeroppervlakte

3.4 Dubbelgebruik

Door toepassing van dubbelgebruik kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden geoptimaliseerd. Meestal betekent dit dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, dan wanneer men het parkeren afzonderlijk per functie realiseert. Het aantal parkeerplaatsen is zodoende passend (niet te veel en niet te weinig) bij de (combinatie van) functie(s). Concreet betekent dit dat men gezamenlijke parkeervoorzieningen kan aanleggen om zo gebruik te maken van elkaars parkeervoorziening of van een gezamenlijk te realiseren parkeervoorziening op afstand. Hoe dit werkt is nader uitgewerkt in bijlage 3.

Met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik (bijlage 3) kan de parkeervraag per periode worden bepaald. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen.

3.5 Het afstandscriterium

De oplossing voor het parkeren moet wel duurzaam zijn. Dat betekent onder meer dat de parkeervoorziening zich op een acceptabele loopafstand van de functie bevindt.

De acceptabele loopafstanden per functie zijn:

Wonen: 100 meter

Winkelen: 200 meter

Werken: 200 meter

Ontspanning: 100 meter

Gezondheidszorg: 100 meter

Onderwijs: 100 meter

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.

3.6 Wijze van berekenen

- *Nieuwe functie*

Bij nieuwbouw of uitbreiding wordt het aantal parkeerplaatsen berekend op basis van de functie(s) en de oppervlakte en/of type woning.

- *Verandering van functie*

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

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

Omdat hier het berekende (theoretische) saldo wordt bepaald wordt dit ook wel 'saldere' genoemd.

Let op! Het gaat hier om de parkeerbehoefte, berekend op basis van de vigerende parkeernormen. Het gaat dus niet om het aantal al 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 $20 - 10 = 10$ parkeerplaatsen extra moeten worden gerealiseerd, naast de bestaande 5 parkeerplaatsen.

- *Sloop en herbouw.*

Bij sloop en herbouw zijn de parkeernormen uit deze nota niet van toepassing als de oude functie in dezelfde omvang (oppervlakte) op dezelfde locatie terugkeert en het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is bij de oude functie wordt gehandhaafd.

Als er tevens functies worden toegevoegd of de huidige functie wordt uitgebreid, gelden voor deze toevoegingen of uitbreidingen de parkeernormen uit deze nota.

Rekenvoorbeeld:

Een gebouw met functie X beschikt over 8 parkeerplaatsen. Dit gebouw wordt gesloopt, waarbij de bestaande functie X op dezelfde locatie wordt uitgebreid en tevens functie Y wordt toegevoegd.

Voor de uitbreiding van functie X zijn op basis van de vigerende parkeernormen 4 parkeerplaatsen nodig en voor de nieuwe functie Y 6 parkeerplaatsen. Er dienen dus 10 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, naast de 8 bestaande.

Samenvattend is in onderstaande tabel weergegeven in welke situaties parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd bij nieuwbouw of uitbreiding van bestaande gebouwen, uitbreiding van een bestaande functie of als er een functiewijziging plaatsvindt mits de parkeernormen van toepassing zijn (zie paragraaf 4.2). Tevens staat aangegeven hoe het aantal aan te leggen parkeerplaatsen wordt berekend. Daarbij gelden de parkeernormen zoals vastgelegd in deze nota.

Tabel 2: wijze van berekenen parkeerplaatsen

Gebouw	Functie	Realisatie parkeerplaatsen
Bestaand	Verandering functie	Parkeerbehoefte nieuwe functie minus parkeerbehoefte oude functie (salderen)
Bestaand + nieuwbouw of uitbreiding	Zelfde functie	Voor de nieuwbouw /uitbreiding volgens de parkeernormen
Bestaand + nieuwbouw of uitbreiding	Verandering functie	Voor bestaand: parkeerbehoefte nieuwe functie minus parkeerbehoefte oude functie (salderen) Voor nieuwbouw/uitbreiding volgens de parkeernormen
Nieuwbouw of uitbreiding	Uitbreiding bestaande functie	Voor de nieuwbouw/uitbreiding van de functie volgens de parkeernormen
Nieuwbouw	Nieuw	Volgens de parkeernormen
Vervanging bestaand gebouw (slopen en herbouw)	Zelfde functie in dezelfde omvang op dezelfde locatie	Nee

Als er sprake is van een combinatie van situaties dan gelden voor de afzonderlijke situaties de voorwaarden voor het realiseren van nieuw parkeerplaatsen.

Voorbeeld :

Vervanging van een bestaand gebouw (met dezelfde functie) + nieuwbouw (met een nieuwe functie). Als het bestaande gebouw met dezelfde functie in dezelfde omvang (oppervlakte) op dezelfde locatie terugkeert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden aangelegd. Alleen voor de nieuwbouw gelden dan de normen uit deze nota.

3.7 Parkeerfonds

Een belangrijk element van het beleid is de verplichting om bij een ruimtelijke ontwikkeling te voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. De parkeernormen zijn maatgevend voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat een initiatiefnemer zelf voorziet in de parkeerbehoefte van het bouwproject. De initiatiefnemer moet kunnen aantonen dat hij de parkeerplaatsen niet kan realiseren of het bouwplan kan aanpassen,

voordat er sprake kan zijn van het gebruik maken van het parkeerfonds.

3.7.1 Doelstelling

De doelstelling van het parkeerfonds is om initiatieven van nieuw- of verbouwprojecten mogelijk te kunnen maken ondanks dat door de aspirant-bouwer niet kan worden voldaan aan de parkeernormen, namelijk alle benodigde parkeervoorzieningen realiseren op eigen terrein. Het verlenen van ontheffing op het realiseren van voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein volgens de parkeernorm, door een bijdrage te doen aan het Parkeerfonds, is daarmee een recht van de gemeente en geen recht van de aspirant-bouwer. In de ideale situatie zou namelijk helemaal geen ontheffing van de parkeereis verleend moeten worden. Er kunnen zich echter situaties voordoen waarbij het redelijkerwijs fysiek niet mogelijk is om aan de parkeereis op eigen terrein te voldoen. In dat geval kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen om af te wijken van deze verplichting. Dit mag echter niet zomaar, er moet wel zicht zijn op de ruimtelijke mogelijkheden om deze verplichting over te nemen. Dit kan door:

1. aanleg van parkeerplaatsen;
2. gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen als er voldoende parkeerruimte in de omgeving beschikbaar is (restcapaciteit).

Om te beoordelen of de openbare weg kan worden betrokken in de parkeeroplossing mag na de realisatie en ingebruikneming van de te realiseren functie(s) de parkeerdruk niet boven de 80% uitkomen. De wijze waarop de parkeerdruk wordt gemeten staat beschreven in bijlage 4. Bij het bepalen van de locatie(s) van deze openbare parkeerplaatsen ten opzichte van het bouwinitiatief gelden de afstanden zoals deze in paragraaf 3.5 zijn beschreven. De initiatiefnemer zelf dient aan te tonen dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

3.7.2 Tarieven

Indien gebruik gemaakt wordt van de ontheffing van de parkeereis moet de aspirant-bouwer een compensatiebedrag betalen. Dit compensatiebedrag moet worden gezien als een bijdrage in de stichtingskosten van de parkeerplaatsen. De hoogte van het bedrag dat de aspirant-bouwer moet betalen is afhankelijk van de parkeersituatie ter plaatse. In onderstaande tabel staat per situatie het compensatiebedrag per parkeerplaats. De bedragen worden jaarlijks geïndexeerd.

Situatie	Compensatiebedrag
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan voorgeschreven, maar naar oordeel van het college van B&W is gebruik van restcapaciteit op de openbare weg mogelijk (op eigen terrein onvoldoende parkeerruimte).	€ 8.000
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting (op eigen terrein en in de omgeving onvoldoende parkeerruimte). Voorwaarde is dat er ruimtelijke mogelijkheden moeten zijn om de benodigde parkeerplaatsen binnen het afstandscriterium aan te leggen	€ 8.000

4. Juridisch kader

4.1 Instrumenten

Het toepassen van de parkeernormen is geen vrijblijvende aangelegenheid. Er zijn verschillende instrumenten om de normen dwingend te kunnen opleggen:

- a. als voorwaarde bij een binnenplanse afwijking, bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik of bij de herziening van een bestemmingsplan;
- b. ingevolge bestemmingsplanvoorschriften;
- c. ingevolge de voorschriften van de bouwverordening.

Ad a. Binnenplanse afwijking, omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik of herziening van het bestemmingsplan

Wanneer er in afwijking van het vigerend bestemmingsplan medewerking wordt verleend aan een ontwikkeling worden de parkeernormen uit deze nota opgelegd. Een ontwikkeling dient te voldoen aan de parkeernormen. Als dat niet het geval is kan er geen medewerking worden verleend aan de afwijking, het verlenen van de omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik of de herziening van het bestemmingsplan. Bij medewerking aan een verzoek tot vaststelling van een bestemmingsplan voor realisatie van nieuwe functies zullen de parkeernormen en compensatiebedragen gehanteerd worden bij het aangaan van noodzakelijke anterieure exploitatieovereenkomsten.

Ad b. Bestemmingsplan

Wanneer de parkeernormen in het bestemmingsplan zijn opgenomen moet een aanvraag om omgevingsvergunning (activiteit bouwen) hier aan getoetst worden. De parkeernormen uit deze nota blijven dan buiten beschouwing. Bij strijdigheid met de normen uit het bestemmingsplan moet de omgevingsvergunning (activiteit bouwen) in principe geweigerd worden (artikel 2.10 lid 1 sub c Wabo). Op deze manier kunnen de parkeernormen dwingend worden opgelegd. De in bestemmingsplannen opgenomen parkeernormen blijven van kracht tot dat het bestemmingsplan herzien wordt. Een gewijzigde beleidsregel zoals vastgelegd in de "Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013" kan hier nooit iets aan wijzigen.

Ad c. Bouwverordening

In het geval dat in het bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen moet op basis van artikel 2.5.30 van de bouwverordening van de gemeente Gemert-Bakel getoetst worden aan de Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013. Ook hier geldt dat de omgevingsvergunning (activiteit bouwen) in principe geweigerd moet worden in geval van strijdigheid met deze nota (artikel 2.10 lid 1 sub b van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht). Op termijn is het, vanwege een in de maak zijnde wijziging van de Woningwet, niet meer mogelijk om via de bouwverordening de parkeernormen uit deze Parkeerbeleidsnota op te leggen. Naar verwachting kunnen tot 1 januari 2018 nog via de bouwverordening parkeernormen worden opgelegd, na deze datum kan dat alleen nog via het bestemmingsplan.

4.2 Scenario's

Wanneer een bouwaanvraag wordt ingediend zijn er dus drie scenario's te onderscheiden voor het bepalen van de vereiste parkeerplaatsen. Dit is afhankelijk van de wijze waarop de parkeernormen al dan niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen en de parkeernormen uit deze nota.

1. Het bestemmingsplan regelt in de rechtstreekse voorschriften een parkeernorm. De Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013 blijft dan buiten toepassing omdat parkeren is geregeld in het bestemmingsplan (het bepaalde in de bouwverordening ten aanzien van parkeren blijft dan buiten toepassing). Omdat het in de toekomst

(waarschijnlijk vanaf 1 juli 2018) niet meer mogelijk is om op basis van de Bouwverordening parkeernormen op te leggen wordt in onze nieuwe bestemmingsplannen de op dat moment geldende Parkeerbeleidsnota opgenomen. In de huidige bestemmingsplannen zijn de normen uit de Parkeerbeleidsnota 2009 opgenomen, zodat aanvragen binnen dat plangebied aan de normen uit de Parkeerbeleidsnota van 2009 moeten voldoen. In de nieuwere bestemmingsplannen is (of wordt) de Parkeerbeleidsnota 2013 opgenomen.

2. Het bestemmingsplan regelt in de rechtstreekse voorschriften niets over een parkeernorm maar in de afwijkingsbepalingen wel. Een aanvraag die voldoet aan het bestemmingsplan moet, vanwege het bepaalde in artikel 2.5.30 van de bouwverordening, getoetst worden aan de Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013. Een aanvraag die niet voldoet aan het bestemmingsplan maar waarvoor afwijken van het bestemmingsplan aanvaardbaar is, moet voldoen aan de parkeernormen die zijn opgenomen in de desbetreffende afwijkingsbepaling.
3. Als in het bestemmingsplan in het geheel niets over parkeren is geregeld dan is, vanwege artikel 2.5.30 van de bouwverordening, de Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013 van toepassing.

4.3 Hardheidsclausule

Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de 'Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013', tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen. Bovendien dient de toepassing van de hardheidsclausule zo beperkt mogelijk te worden gehouden en een algemeen belang te dienen.

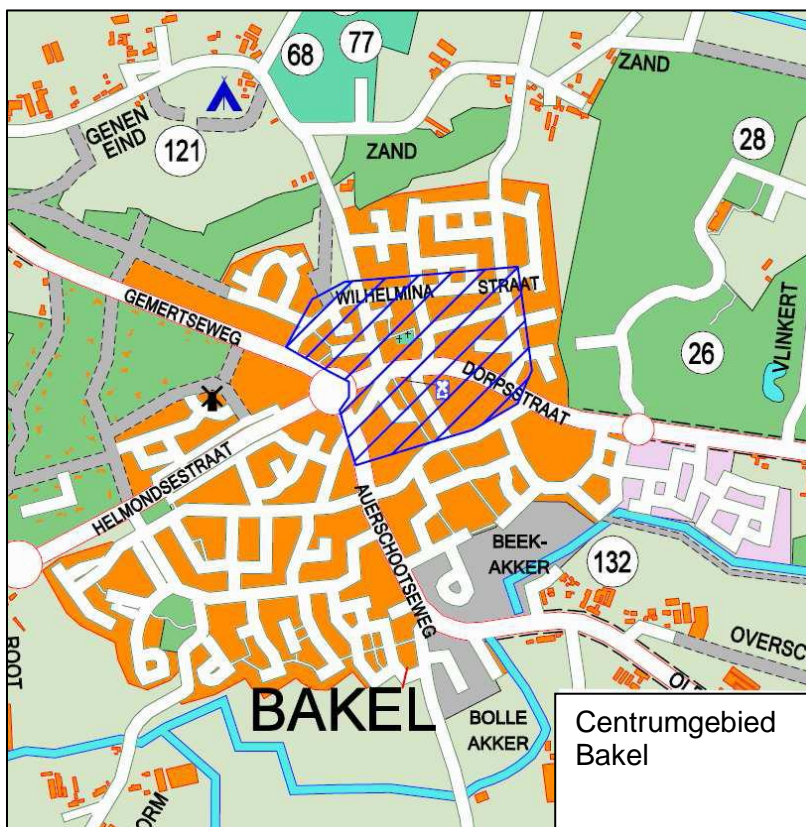
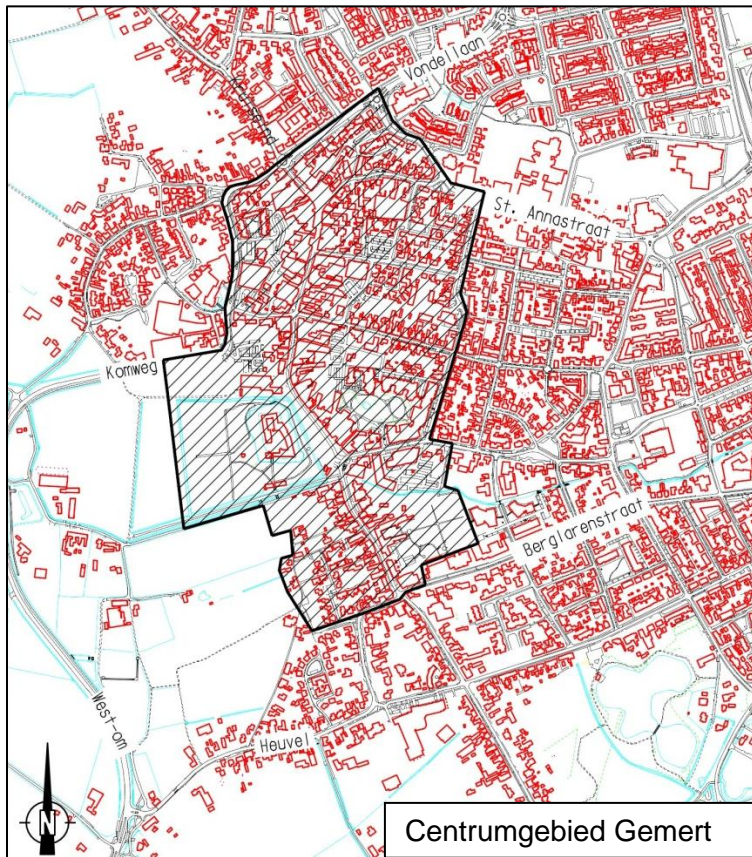
4.4 Overgangsregeling

De Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013 treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd. Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing.

Deze houdt in dat onderhavige nota niet van toepassing is op:

- Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan voor de inwerkingtreding van deze nota een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend (hierop blijft de Parkeerbeleidsnota 2009 van toepassing);
- Een vooroverlegplan dat voor de inwerkingtreding van deze nota is ingediend, mits het betreffende vooroverlegplan met name naar aard, inhoud en haalbaarheid, redelijkerwijs kan leiden tot verlening van een omgevingsvergunning en mits ten aanzien van het gehele vooroverlegplan binnen een jaar na de publicatiedatum van deze nota een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend (hierop blijft de Parkeerbeleidsnota 2009 alleen van toepassing indien de aanvraag om een omgevingsvergunning binnen dat jaar is ingediend);
- Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan in een overeenkomst, die is afgesloten voor inwerkingtreding van deze nota, tussen initiatiefnemer en de gemeente is bepaald dat op de realisering een andere in die overeenkomst bepaalde normering van toepassing is.

Bijlage 1 Centrumgebied Gemert en Centrumgebied Bakel



Bijlage 2 Berekening parkeervoorziening bij woningen

In tabel 1 staat aangegeven op welke wijze parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen worden bepaald.

Tabel 1: berekening eigen parkeergelegenheid

Parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings aantal*	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
garage met lange oprit	3	1,3	
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

* Indien sprake is van een zeer brede of lange oprit (of in geval van een ruim erf) kan de rekenwaarde worden opgehoogd tot een maximum van de norm die bij de betreffende woning gesteld kan worden. Dit moet per situatie worden beoordeeld;

* Deze rekenwaarden zijn uitsluitend van toepassing op de ontwikkeling van een gebied met meerdere woningen. Bij individuele bouwplannen gelden deze rekenwaarden niet, maar moeten er (afhankelijk van de geldende parkeernorm) één of twee parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik

Onderstaande tabel is overgenomen uit het ASVV 2012 . Het geeft het percentage gebruikte parkeerplaatsen weer bij een bepaalde functie op een bepaald moment; het zogenaamde 'aanwezigheidspercentage'. De tabel moet als volgt worden gelezen. Als er bij de functie 'woningen bewoners' normatief 100 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, zijn er op een werkdag ochtend 50 in gebruik; op een werkdag middag 50, op een werkdagavond 90 etc.

Tabel 2. Aanwezigheidspercentages voor verschillende periodes van de dag/week

	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-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

De mogelijkheid tot dubbelgebruik berekent men door per functie per tijdstip de parkeerbehoefte uit te rekenen en vervolgens alle functies per tijdstip te sommeren. Het hoogste aantal benodigde parkeerplaatsen (gezien per tijdstip) bepaalt de werkelijke parkeerbehoefte.

Rekenvoorbeeld

In een gebied zijn de volgende functies aanwezig: woningen, detailhandel, kantoren, bedrijven en een sociaal cultureel centrum. Voor de berekening van de werkelijke parkeerbehoefte vul je per tijdstip de benodigde parkeerbehoefte in.

Tabel 3 Rekenvoorbeeld dubbelgebruik

	Normatief	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen	100	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	100	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	100	10	40	100	100	60	90	25
Totaal	500	290	370	230	300	230	150	95

Uit bovenstaand voorbeeld blijkt dat op een werkdag middag de hoogste behoefte aan parkeerplaatsen is. Deze is 370 parkeerplaatsen bij gecombineerd gebruik. Dubbelgebruik levert dus een voordeel op van 130 parkeerplaatsen.

Bijlage 4 Meten parkeerdruk

In deze bijlage staat beschreven op welke manier de parkeerdruk wordt gemeten. 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 hoofdstuk 3.5 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 3.5 genoemde loopafstand valt, wordt de parkeerdruk gemeten.

Aantal parkeerplaatsen

Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen en het aantal geparkeerde auto's geteld. Een legale plek is: Een parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen). Als er geen parkeervakken zijn, de straatlengte in meters gedeeld door zes meter (lengte parkeervak volgens bijlage 4). De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, onderbrekingen (een plaats in een parkeerstrook voor bijv. een boom, speelplek, afvalcontainer of een uitrit). Ook mag vijf meter vanaf een bocht 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 naar beneden afgerond, tenzij het getal achter de komma groter of gelijk is aan 8.

Aantal geparkeerde auto's

Bij deze berekening wordt uitgegaan van de 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 een bepaalde straat willen parkeren. Ook auto's op gehandicaptenparkeerplaatsen en nadere gereserveerde parkeerplaatsen op de openbare weg tellen niet mee.

Tijdstippen van meting

Doordeweekse avond/nacht 23.00-01.00

Doordeweekse ochtend 10.00-12.00

Doordeweekse middag 13.00-15.00

Koopavond 18.00-20.00

Zaterdagmiddag 13.00-15.00

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

Parkeerdruk

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 als 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 80% uitkomt. Dit betekent dat als op één van de gemeten tijdstippen de parkeerdruk boven de 80% uitkomt, er geen gebruik kan worden gemaakt van de restcapaciteit van de openbare weg.