

Nota parkeernormen

Evaluatie en aanscherping

Vastgesteld door de gemeenteraad, 31 oktober 2011

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Trends	5
1.3	Doelstelling	6
1.4	Leeswijzer	6
2.	Evaluatie parkeerkencijfers	7
2.1	Het GVVP	7
2.2	Vershil in interpretatie	7
2.3	Centrumontwikkelingen	8
2.4	Ervaringen met sportvoorzieningen	9
2.5	Wijzigingen juridisch kader	9
3.	Regels parkeertoets	10
3.1	Basis parkeernormen	10
3.2	Gebiedsindeling	10
3.3	Parkeernormen	11
3.4	Parkeereis	13
3.5	Elektrische auto	16
3.6	Voorbeelden berekening parkeereis en parkeerbalans	16
4	Juridisch kader	17
4.1	Parkeertoets voor 'Nota parkeernormen'	17
4.2	Juridische grondslag parkeertoets	17
4.3	Parkeertoets bij strijdigheid bestemmingsplan	17
4.4	Hardheidsclausule	18
4.5	Parkeerfonds	18
5	Slotbepalingen	19
5.1	Inwerkingtreding	19
5.2	Citeertitel	19
5.3	Overgangssituatie	19
	Verklarende woordenlijst	20
	Literatuurlijst	21
Bijlage 1	Parkeerkencijfers uit het GVVP	
Bijlage 2	Overzicht parkeernormen	
Bijlage 3	Controle parkeernormen sportvoorzieningen	

Bijlage 4	Overzicht aanwezigheidspercentages
Bijlage 5	Maatvoering parkeerplaatsen
Bijlage 6	Voorbeelden berekeningen
Bijlage 7	Grenzen centrum en schil/overloopgebied

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2008 heeft de gemeenteraad van Best als onderdeel van het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) parkeernormen voor Best vastgesteld. De destijds vastgestelde parkeernormen waren de eerste stappen van de gemeente Best naar het structureren van het gebruik van parkeernormen voor de gemeente Best.

Inmiddels worden de vastgestelde parkeernormen al 3 jaar toegepast. In deze 3 jaar is ervaring opgedaan met deze cijfers. In de afgelopen jaren zijn diverse ontwikkelingen met de vastgestelde parkeernormen gerealiseerd in mooie projecten. Er bleek echter in de praktijk ook onduidelijkheid te zijn over de interpretatievrijheden en de verantwoordelijkheid bij afwijking van de parkeercijfers. De centrumontwikkelingen hebben daarbij de discussies over de parkeernormen extra gevoed.

Ook het juridisch kader is inmiddels veranderd. De nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) is in 2008 ingevoerd. Over de gevolgen van deze juridische wijzigingen is inmiddels veel gezegd en geschreven. Er is nog veel onduidelijk, maar onafhankelijke experts adviseren gemeenten om een gemeentelijke Nota Parkeernormen op te stellen en de normen dus niet meer op te nemen in de beleidsplannen.

Reden te meer om voor de gemeente Best een nieuwe “Nota parkeernormen” op te stellen.

1.2 Trends

Het is een trend dat het autobezit per huishouden toeneemt. De toename van het autobezit vertaalt zich in een stijging van de verkeersintensiteiten en een toename van de vraag naar parkeerplaatsen.

Factoren die van invloed zijn op het autobezit zijn inkomen, leeftijd, huishoudengrootte, woon-werkafstand, bestedingspatroon en mentaliteit/cultuur. Verder heeft het wegeaanbod en aanbod van openbaar vervoer een groot effect op het autobezit en –gebruik. Uit onderstaande gegevens is te herleiden dat grotere kernen met een goed openbaar vervoer-niveau een lager autobezit per huishouden hebben.

De volgende gegevens over het autobezit per huishouden zijn over het jaar 2008:¹

Locatie	Autobezit per huishouden
Nederland	1,0
Gemeente Best	1,2
Gemeente Oirschot	1,6
Gemeente Eindhoven	0,9
Gemeente Veldhoven	1,1
Gemeente Son en Breugel	1,3
Gemeente Boxtel	1,1
Gemeente Sint-Oedenrode	1,3

¹ Verkregen via www.cbsinuwbuurt.nl

1.3 Doelstelling

Deze nota heeft als doel om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker te maken. Bij burgers, bedrijven en ontwikkelaars mag zo min mogelijk onduidelijkheid bestaan over de invulling van de parkeernormen. Ook juridisch dient de invulling van de parkeernormen gewaarborgd te zijn.

Deze eenduidigheid dient ook een hoger doel, namelijk een leefbare en bereikbare gemeente. Essentieel zijn daarbij de volgende uitgangspunten:

1. De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Best;
2. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen is verantwoordelijk voor het realiseren van de eigen parkeeroplossing;
3. Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken c.q. vergroten;
4. De Nota parkeernormen is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen binnen de gemeente Best, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie. Dus niet op bestaande situaties.

Er is getracht de nota zo algemeen mogelijk te houden, maar bruikbaar te laten zijn voor specifieke situaties. Daar waar de nota niet goed toepasbaar is, zal maatwerk geleverd moeten worden.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de huidige parkeerkencijfers en de werking daarvan in de huidige situatie geëvalueerd. Hoofdstuk 3 beschrijft de regels waaraan een parkeertoets moet voldoen. In dit hoofdstuk komen alle inhoudelijke aspecten aan de orde. De 'Nota parkeernormen' wordt afgerond met hoofdstuk 4, waarin het juridische kader wordt geschetst.

2. Evaluatie huidige parkeerkencijfers

2.1 Het GVVP

In februari 2008 heeft de gemeenteraad van Best het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan (GVVP) vastgesteld. In dit beleidsplan is destijds een hoofdstuk over parkeren opgenomen, waarbij een bijlage gewijd is aan de parkeerkencijfers. In bijlage 1 is deze bijlage uit het GVVP opgenomen.

De CROW-richtlijnen vormden destijds de basis voor deze parkeerkencijfers.

2.2 Verschil in interpretatie

De afgelopen drie jaren is er gewerkt met de in het GVVP vastgestelde tekst over parkeernormen. De afgelopen jaren is ervaring opgedaan met de dagelijkse praktijk van het gebruik van de parkeernormen. In deze paragraaf worden de belangrijkste ervaringen uit de dagelijkse praktijk opgenomen. Aangevuld met een advies voor de nieuwe regeling voor parkeernormen.

Toets op uitbreiding of op een hele ontwikkeling

Bij uitbreiding van een bestaande functie rijst de vraag of de geldende parkeernorm getoetst moet worden op de uitbreiding of op de gehele ontwikkeling. De projecten die de afgelopen drie jaar getoetst zijn, zijn over het algemeen getoetst aan de hele ontwikkelingen. Het GVVP geeft hierover echter geen uitsluitel.

Achterliggende gedachte van deze wijze van toetsen was, dat parkeerproblemen die veroorzaakt worden door een bepaalde functie ook door de veroorzaker opgepakt dienen te worden. Het toetsmoment hiervoor is het moment dat een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk is.

In de praktijk blijkt dat een toets op de hele ontwikkeling kan leiden tot het niet doorgaan van gewenste ontwikkelingen. Het wordt vaak als onrechtvaardig beschouwd dat een aanwezig parkeerprobleem wordt opgelost moet worden door een nieuwe ontwikkeling.

Advies: bij een uitbreiding of verbouwing van eenzelfde functie dient getoetst te worden aan de uitbreiding, echter indien er sprake is van het opnieuw ontwikkelen van een locatie zal aan de norm voor het totaal te ontwikkelen functies voldaan moeten worden.

Openbaarheid

De parkeernormen bestaan uit een 'bewoners/personneels'-deel en een bezoekersdeel. Van het bezoekersdeel is aangegeven dat dit in de openbaarheid opgelost dient te worden. In de praktijk ontstaat er verwarring over het begrip 'openbaarheid'.

Advies: helder beschrijven wat onder 'openbaarheid' verstaan wordt.

Dubbelgebruik

In het GVVP staat opgenomen dat 'indien de parkeerkencijfers voor grotere gebieden gebruikt wordt, tevens gekeken dient te worden naar de aanwezigheidspercentages.' Op deze wijze kan eventueel dubbelgebruik toegepast worden. Er blijft echter onduidelijk wanneer dubbelgebruik wel en niet kan worden toegepast. En op welke wijze dubbelgebruik toegepast kan worden.

Advies: heldere omschrijving van dubbelgebruik en de toepassing hiervan toevoegen.

Afwijken van normen

In het GVVP is niet aangegeven op welke wijze en wanneer afwijkingen van het vastgestelde beleid mogelijk zijn. In de praktijk bleken er situaties te ontstaan waar het afwijken van de normen gewenst is.

Advies: toevoegen hardheidsclausule

Wat is een parkeerplaats?

Cruciaal is de vraag wanneer een parkeerplaats ook als zodanig wordt meegerekend. In de praktijk worden hiervoor de voorkeursrichtlijnen van het CROW gehanteerd. Dit ligt echter niet vast. In de praktijk moet daarom regelmatig de discussie gevoerd worden met ontwikkelende partijen over de grootte van een parkeerplaats.

Ook speelt in dit kader de berekeningsaantallen voor parkeervoorzieningen, die wel in het GVVP geregeld zijn. Een garagebox wordt niet erkend als 1 parkeerplaats.

Advies: helder benoemen wanneer een parkeerplaats voldoet aan de eisen om als parkeerplaats te kunnen functioneren.

Invalidenparkeerplaatsen

In het GVVP is benoemd dat conform het Integrale toegankelijkheidsbeleid 2 % van de parkeerplaatsen ingericht dient te zijn als openbare invalidenparkeerplaats. Daarbij blijft in het midden of deze norm op de totale norm komt of dat dit onderdeel uitmaakt van de parkeereis.

Advies: Helder benoemen in welke gevallen (functies/aantallen) een openbare invalidenparkeerplaats gewenst is en hoe de berekening van het aantal invalidenparkeerplaatsen tot stand komt.

Gebruik van openbare (gemeente)grond

In de praktijk blijkt dat initiatiefnemers niet altijd kunnen voldoen aan het criterium 'parkeren op eigen terrein', maar dat er in de openbare ruimte wel ruimte is die als parkeergelegenheid ingericht kan worden. Hoe gaan we als gemeente hier mee om. Verkopen we dergelijke grond of geven we het in bruikleen?

Advies: Dergelijke gevallen zijn altijd heel specifiek. Er is moeilijk een richtlijn mee te geven. In principe is het niet gewenst dat de openbare ruimte aangewend wordt om in te richten als parkeerruimte voor initiatieven van derden. Echter geadviseerd wordt in dit geval maatwerk te leveren. Het is gewenst een standpunt over dergelijke ontwikkelingen altijd beargumenteerd aan het college ter besluitvorming voor te leggen.

2.3 Centrumontwikkelingen

In het najaar van 2009 is er een parkeerdrukmeting uitgevoerd in het centrumgebied. Uit dit onderzoek is af te leiden dat er op hoofdlijnen geen groot tekort, maar ook geen groot overschot aan parkeerplaatsen was. Kortom de parkeersituatie kon destijds als 'passend' voor de situatie ingeschat worden.

Met deze parkeerdrukmeting in het achterhoofd is een parkeerimplementatieplan opgesteld. Dit parkeerimplementatieplan wordt als onderdeel van het Uitwerkingsplan voor het centrum meegenomen. Het parkeerimplementatieplan geeft aanleiding om de parkeernormen zoals vastgesteld in het GVVP uit 2008 op een aantal punten te herzien. Paragraaf 3.3 gaat hier nader op in.

Parkeerbonds

Al langere tijd leeft in het kader van de centrumontwikkelingen de gedachte om voor het centrum van Best een parkeerbonds in te stellen. Indien er een parkeerbonds ingesteld wordt, biedt deze nota de basis om te komen tot een parkeereis en parkeerbalans.

Of en op welke wijze er daadwerkelijk gebruik gemaakt kan worden van een parkeerbonds zal in de eventuele besluitvorming hieromtrent nader uitgewerkt moeten worden.

2.4 Ervaringen met sportvoorzieningen

Op zowel het sportpark Leemkuilen als Naastenbest wordt op hoofdlijn voldaan aan de CROW-parkeerkencijfers. Echter het gevoel heerst dat de parkeerdruk hoog is. Op het sportpark Leemkuilen uit zich dit door het grote aantal parkeerders dat de auto op zaterdagen in de berm van de Sportlaan plaatst.

Mede in het kader van de realisatie van de wijk Schutboom heeft er in het voorjaar van 2011 een parkeerdrukmeting plaatsgevonden in de directe omgeving van het sportpark Naastenbest. Dit onderzoek geeft aanleiding om de parkeernormen zoals vastgesteld in het GVVP op een aantal punten te herzien. Paragraaf 3.3 gaat hier nader op in.

2.5 Wijzigingen juridisch kader

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijk is de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Dit heeft onder andere de volgende gevolgen:

1. de Wro maakt onderscheid tussen beleid en normen. Beleidsplannen mogen geen normen meer bevatten. De parkeernormen mogen dus niet meer in het GVVP worden vastgelegd;
2. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, dus ook niet over parkeren.

3. Regels parkeertoets

3.1 Basis parkeernormen

De basis voor de toets voor de parkeereis is gelegd in de CROW-richtlijnen. Het CROW geeft in haar publicatie 182 'Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering' richtlijnen over hoe om te gaan met parkeernormering. Op de punten waar de Nota parkeernormen geen uitsluitel over geeft wordt deze richtlijn gehanteerd.

De richtlijnen van het CROW gaan uit van minimale en maximale parkeerkencijfers. De minimale parkeerkencijfers gaan uit van de verwachte parkeerbehoefte die een functie minimaal genereert. De maximum parkeerkencijfers zijn bedoeld om een meer sturend parkeerbeleid te kunnen voeren. Daarbij is als uitgangspunt genomen een beleid dat gericht is op niet-noodzakelijk autogebruik.

In de praktijk leidde het sturend parkeerbeleid vaak tot parkeerproblemen. Conform hetgeen in het GVVP opgenomen is het uitgangspunt in de Nota parkeernormen dat slechts getoetst wordt aan de minimale parkeernormen. Daarbij staat het de ontwikkelende partij vrij om op haar eigen terrein meer parkeerplaatsen te realiseren dan in de parkeereis is opgenomen.

3.2 Gebiedsindeling

Het CROW gaat in haar richtlijnen uit van een tweetal gebiedsindelingen, namelijk naar stedelijkheidsgraad en een verdere verdeling binnen de betreffende gemeente. In het GVVP is deze systematiek overgenomen. Ook in dit kader is het gewenst deze systematiek te handhaven.

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad is van invloed op het aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerswijze en dus op de parkeervraag. In een stad als Eindhoven is het openbaar vervoer beter geregeld dan in een gemeente als Best. Hieruit is te concluderen dat de behoefte aan een auto en dus aan een parkeerplaats in Best hoger is dan in Eindhoven. De gegevens over het autobezit per huishouden staven deze conclusie.

Het CBS heeft een typologie van stedelijkheidsgraad geïntroduceerd. Onder stedelijkheidsgraad wordt het aantal adressen per km² verstaan. Er zijn vijf stedelijkheidsgraden onderscheiden. Omdat de gemeente Best slechts uit één kern bestaat is er voor gekozen om voor de gehele gemeente één stedelijkheidsgraad te gebruiken. Per 1 januari 2009 kende de gemeente Best een omgevingsadressendichtheid 1.301 adressen per km². Deze omgevingsadressendichtheid wordt gekwalificeerd als 'matig stedelijk'. Deze indeling komt overeen met de indeling gehanteerd in het GVVP.

Verdeling gebieden binnen Best

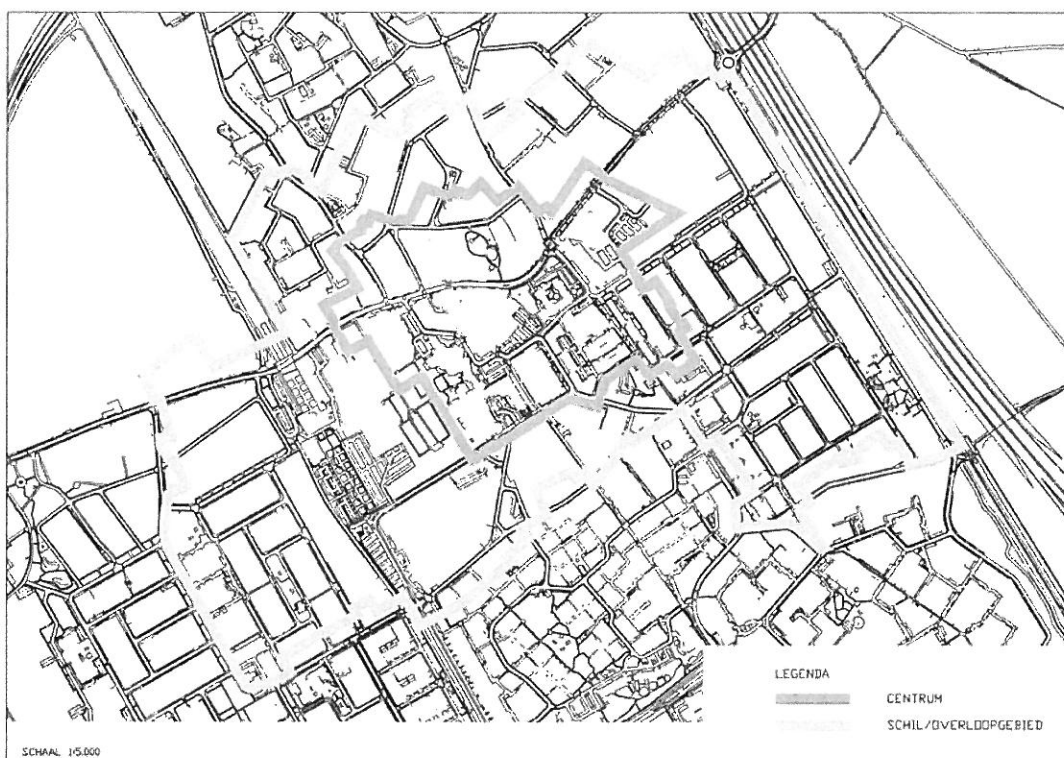
Naast het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijze is ook de locatie van de functie van belang voor de parkeervraag. Functies in centra hebben over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies op andere locaties in de bebouwde kom. De kwaliteit van het openbaar vervoer is ook hierin weer essentieel.

Voor de parkeercijfers hanteert het CROW in haar richtlijnen een onderscheid in:

- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom.

In het GVVP en ook in de Nota parkeernormen wordt deze indeling overgenomen. Echter het centrumgebied en het schil/overloopgebied wordt ten opzichte van het GVVP compacter opgesteld. In het GVVP wordt het gebied van het Masterplan Centrum als centrum aangehouden. In het kader van de huidige centrumontwikkelingen gaat de gemeente Best ook uit van een compacter centrumgebied. In deze nota wordt het centrum gelijkgesteld aan het verwachte toekomstige betaald parkeergebied.

Het schil/overloopgebied is het gebied dat direct daarom heen gelegen is. Omdat het centrumgebied compacter is dan in het GVVP, wordt ook het schil/overloopgebied compacter. Het betreft hier de eerste woongebieden rondom het centrum. Deels loopt deze grens door bestaande woonwijken heen. De overige gebieden vallen zoals vanzelfsprekend onder het gebied 'rest bebouwde kom'.



Afbeelding 1: grenzen centrum en schil/overloopgebied
In [bijlage 7](#) is een vergroting van deze afbeelding opgenomen.

3.3 Parkeernormen

De parkeernormen die voor de gemeente Best leidend zijn voor ontwikkelingen zijn opgenomen in [bijlage 2](#). Zoals aangegeven zijn de parkeernormen afgeleid van de CROW-normen. Daar waar het GVVP eerder een andere norm aanhield is deze overgenomen, tenzij er uit ervaringen eerder redenen waren om dit niet te doen. Daarnaast zijn er echter aanscherpingen en aanvullingen. Deze worden in deze paragraaf toegelicht.

Aan huisverbonden beroep en bedrijvigheid aan huis

Met regelmaat wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan een aan huisverbonden beroep (voorbeelden zijn accountants, logopedisten en raadgevend adviseurs) of aan bedrijvigheid aan huis (voorbeelden zijn kappers, schilders en webwinkels).

In de 'beleidsregel aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis' is opgenomen dat het hier per definitie bedrijven zonder personeel betreft. Omdat er geen personeel is, is de verwachte parkeerdruk laag. Daarbij komt dat deze bedrijfjes vaak in een woonwijk liggen en hun parkeerdruk overdag hebben. In woonwijken is op werkdagen overdag over het algemeen voldoende ruimte.

Voor gevallen, die onder de 'beleidsregel aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis' vallen zal daarom in de lijn van deze beleidsregel de volgende lijn aangehouden worden:

- betreft het een aan huis verbonden beroep dan zal er geen parkeertoets uitgevoerd worden;
- betreft het kleinschalige bedrijvigheid dan geldt dat conform de beleidsregel parkeren op eigen terrein plaats dient te vinden, met dien verstande dat wanneer dit niet mogelijk is, aangetoond dient te worden dat geen sprake is van een onevenredige toename van de parkeerdruk op de omgeving.

Bij initiatiefnemers die wonen en werken willen combineren en niet voldoen aan deze beleidsregel, bijvoorbeeld omdat zij personeel in dienst hebben, worden onderworpen aan een parkeertoets, zoals beschreven in deze nota.

Detailhandel (centrum)

Uit onderzoek in het kader van de centrumontwikkelingen is te herleiden dat de parkeernormen uit het GVVP voor kortparkeren in het centrum relatief hoog zijn. Detailhandel is een functie die in het centrum veel voorkomt en relatief veel kort parkeren kent. Deze norm voor detailhandel (onderscheid in 'supermarkt' en 'overige winkels') kan voor de centrumlocatie naar beneden bijgesteld worden.

Ten opzichte van het GVVP wordt de parkeernorm voor een supermarkt in het centrumgebied naar beneden bijgesteld naar hetgeen het CROW als minimum adviseert. Dit zijn 2,5 parkeerplaatsen/100 m² bvo. De norm voor supermarkten in het 'schil/overloopgebied' wordt naar beneden bijgesteld, namelijk tot 3,0 parkeerplaatsen/100 m² bvo. De norm voor de overige winkels blijft gelijk.

Sport

In het voorjaar van 2011 is er een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de directe omgeving van het sportpark Naastenbest. Op basis van de gegevens afkomstig uit deze meting is gecontroleerd of de parkeerkcijfers zoals gehanteerd door het CROW voor de gemeente Best de parkeersituatie benaderen. Deze controle is opgenomen in [bijlage 3](#). Uit deze controle is gebleken dat de minimale CROW kencijfers voor sportvoorzieningen in Best te laag zijn. De parkeernormen voor sportvoorzieningen zijn in deze nota naar boven bijgesteld.

Invalidenparkeerplaatsen

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een invalidenparkeerkaart. Met deze kaart hebben zij bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. De belangrijkste regel is dat houders van een algemene invalidenparkeerkaart gebruik mogen maken van een algemene invalidenparkeerplaats.

In het integrale toegankelijkheidsbeleid staat dat 2 % van de openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen ingericht moet zijn als invalidenparkeerplaats. Het betreft hier parkeerplaatsen voor openbare voorzieningen.

Voor de functie wonen geldt de eis uit het integrale toegankelijkheidsbeleid niet. Indien noodzakelijk worden voor individuele bewoners invalidenparkeerplaatsen op kenteken toegewezen. In de praktijk gaat dit vaak ten kosten van de openbare parkeergelegenheid.

De invalideparkeerplaatsen maken onderdeel uit van de parkeereis en komen dus niet extra op de te formuleren eis. De afronding van het aantal invalidenparkeerplaatsen per parkeerterrein is altijd naar boven met een minimum van één.

Bij de realisatie van de invalidenparkeerplaats dient er rekening mee gehouden te worden dat de parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de ingang van een specifiek gebouw moet liggen, de afstand tot de ingang bedraagt waar mogelijk minder dan 25 meter.

3.4 Parkeereis

Op basis van de parkeernormen kan berekend worden hoeveel parkeerplaatsen ongeveer benodigd zijn. Deze normen geven echter een beeld van de verschillende functies, onafhankelijk van hun onderlinge samenhang. In de praktijk blijkt dat de parkeervraag van functies vaak niet samenvalt in de tijd. Of dat parkeerplaatsen vanwege hun ligging niet voor verschillende functies te combineren zijn. In deze paragraaf wordt aangegeven hoe de parkeernormen toegepast kunnen worden om een beter beeld te krijgen van de parkeervraag van een ontwikkeling.

Dubbelgebruik

Indien een ontwikkeling meerdere verschillende functies kent, is het in theorie mogelijk om parkeerplaatsen voor meerdere functies in te zetten. Dit geldt uiteraard niet voor parkeerplaatsen die vast toebehoren aan een bepaalde gebruiker. Een voorbeeld is een privé oprit bij een woning.

Indien er niet vast toebedeelde parkeerplaatsen zijn en een ontwikkeling kent meerdere functies, dan kan een 'dubbelgebruik'-toets uitgevoerd worden om de parkeereis te bepalen.

Het CROW heeft richtlijnen uitgegeven waarin de verwachte aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies zijn benoemd. Deze zijn opgenomen in [bijlage 4](#).

Openbaar/niet openbaar

Uitgangspunt bij het aanleggen van parkeervoorzieningen is dat de parkeerplaatsen voor alle gebruikers toegankelijk zijn. Voor bewoners en personeel kan gekozen worden voor niet openbare parkeerplaatsen. Bezoekers zijn niet of moeilijk vooraf helder aan te wijzen. Het bezoekersgedeelte wat onderdeel uitmaakt van de parkeernorm dient daarom openbaar toegankelijk te zijn.

Onder openbaar toegankelijk wordt verstaan dat een automobilist de betreffende parkeergelegenheid via de openbare weg kan bereiken zonder dat een barrière genomen moet worden (denk hierbij aan een dichte poort of een slagboom met pasjessysteem zonder receptie). Het wel of niet openbaar toegankelijk zijn heeft niets te maken met het wel of niet parkeren op eigen terrein. Een bedrijfspannend met een hekwerk erom heen met een poort die gedurende werktijden open is, is een goed voorbeeld.

In de praktijk blijkt de openbaarheid van bezoekers bij appartementencomplexen een probleem. Er wordt een private parkeergarage gerealiseerd voor bewoners. Op het eigen terrein moeten dan nog openbaar toegankelijke bezoekersparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het realiseren van een grotere parkeergarage, waar alle volgens de norm noodzakelijke parkeerplaatsen in worden gerealiseerd, wordt niet geaccepteerd als een openbare parkeerplaats voor bezoekers.

In de praktijk blijkt het namelijk niet realistisch om alle bezoekers ten alle tijden de mogelijkheid te geven gebruik te maken van de parkeerplaatsen in de private parkeergarage.

Parkeren bij woningen op eigen erf

Bij de realisatie van woningbouwlocaties geldt dat het parkeren op het eigen erf de voorkeur heeft. Uiteraard maken deze parkeerplaatsen onderdeel uit van de parkeernorm. In de praktijk gebeurt dit voornamelijk bij vrijstaande woningen en twee-onder-een-kap woningen, maar ook bij nieuwe rijwoningen bestaan er mogelijkheden.

Parkeren op eigen erf maakt dat straten overzichtelijk zijn, wat verkeersveiliger is. Het heeft bovendien als voordeel dat deze parkeerruimte geen openbare ruimte is en dus niet ingericht en onderhouden hoeft te worden. Dit scheelt veel geld op korte termijn en langere termijn. Het bezoekersgedeelte van de norm moet wel in het openbaar gebied opgevangen worden.

Parkeren op eigen terrein

Harde randvoorwaarde is dat het parkeren op het eigen terrein opgelost moet worden. Het 'eigen terrein' moet als zodanig opgepakt worden dat 'de parkeerbehoefte zelfstandig opgelost moet worden, met inachtneming van de vastgestelde parkeereis en de wijze waarop deze dienen te worden toegepast'.

In theorie kan dit betekenen dat de parkeerbehoefte opgelost wordt op een buurkavel. Hierbij is essentieel dat aangetoond kan worden dat het om een 'toekomstvast' overeenkomst c.q. constructie gaat. Dit maakt samenwerking van diverse eigenaren op een gezamenlijk parkeerterrein mogelijk, mits de loopafstanden tot de functies beperkt zijn. Deze afstanden zijn afhankelijk van de functies. Een afstand van maximaal 100 meter wordt over het algemeen acceptabel geacht.

Dergelijke zaken zullen voorzien van een onderbouwd advies ter besluitvorming aan het college worden voorgelegd. Dit geldt ook voor de zaken waarbij gevraagd wordt om gemeentelijke grond te mogen gebruiken (evt. te kopen).

Parkeren bij reconstructie van gebied

De berekening voor de parkeereis gaat er vanuit dat de huidige parkeersituatie een feit is. Een ontwikkelende partij wordt niet benadeeld door een al in het verleden ontstaan tekort. Indien er op een locatie verbouwd of aangebouwd wordt, zal er slechts voor de extra oppervlakte aan functie voorzien moeten worden in de parkeernorm. Uiteraard moeten opgeheven parkeerplaatsen wel gecompenseerd worden.

Ook bij locaties waar de functie gesloopt wordt en een nieuwe functie gerealiseerd wordt, kan de oude parkeersituatie betrokken worden. Uitgangspunt is en blijft dat de nieuwe parkeerdruk op het eigen terrein opgelost wordt. Uiteraard dienen ook parkeerplaatsen die in de oude situatie op het eigen terrein lagen, op het eigen terrein te blijven.

Maatvoering parkeerplaats

Een parkeerplaats wordt in de parkeerbalans pas meegerekend als deze qua maatvoering voldoet aan de voorkeursmaatvoering van het CROW. In bijlage 5 is aangegeven wat de minimale maatvoering moet zijn.

Met uitzondering van woningen is het noodzakelijk dat parkeerders onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden.

Loopafstanden

Naast maatvoering is ook de ligging van de parkeerplaats van belang. Indien een parkeerplaats te ver van de betreffende functie is gelegen kan deze niet bij de parkeerbalans betrokken worden. Het CROW kwalificeert de volgende loopafstanden als acceptabel.

Tabel 3.1: Acceptabele loopafstanden

Hoofd functie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen

Parkeerplaatsen worden in de praktijk niet altijd volledig benut. Vooral bij woningen worden de plaatsen die qua maatvoering voldoen aan een parkeerplaats niet altijd als zodanig benut. In garages wordt bijvoorbeeld zelden een auto gezet.

In het GVVP waren hiervoor al berekeningsaantallen opgenomen. Deze zijn nog steeds actueel.

Tabel 3.2: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage	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 diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	

Afronding

Bij het berekenen van de parkeereis wordt pas op het einde van de berekening afgerond op gehele aantallen. Afronding vindt als volgt plaats:

- bij kleiner dan 0,5 wordt er naar beneden afgerond;
- bij 0,5 of hoger wordt er naar boven afgerond.

3.5 Elektrische auto

De elektrische auto is in opkomst. Het elektrisch rijden worden momenteel goed gestimuleerd. Het is een duurzame wijze van verplaatsen.

Om het elektrisch rijden te laten toenemen zijn oplaadplaatsen nodig. Deze oplaadplaatsen nemen (openbare) parkeerruimte in beslag. Het is te verwachten dat deze oplaadplaatsen in de toekomst een juridische status krijgen. Een niet-elektrische auto mag dan niet op deze parkeerplaats parkeren.

Op dit moment is onduidelijk hoe snel de elektrische auto opkomt. De gemeente Best heeft inmiddels vier openbare oplaadpunten. Er wonen op dit moment geen inwoners in Best die in het bezit zijn van een elektrische auto.

Omdat onduidelijk is hoe snel de elektrische auto op dit moment opkomt, wordt in deze Nota parkeernormen voorgesteld om op dit moment initiatiefnemers geen norm op te leggen voor elektrische vervoer.

De gemeente Best staat open voor initiatieven van derden omtrent elektrisch vervoer, echter oplaadpunten bij nieuwe initiatieven dienen gerealiseerd te worden op parkeerplaatsen die als extra bovenop de parkeereis worden gerealiseerd.

3.6 Voorbeelden berekening parkeereis en parkeerbalans

Om eenduidigheid in de berekeningen voor de parkeereis en de parkeerbalans te krijgen is in bijlage 6 een aantal voorbeelden opgenomen. Deze voorbeelden volgen op hoofdlijn het standaard berekeningsstappenplan, waarin de volgende stappen doorlopen worden:

1. Vergaren en controleren van gegevens
2. Bepalen van de juiste normen
 - a. Locatie in Best (centrum/schil-overloopgebied/rest)
 - b. Functie bepalen
3. Berekening van de parkeereis
 - a. Aantal parkeerplaatsen per functie
 - b. Mogelijkheden dubbelgebruik
 - c. Verdeling lang parkeren / kort parkeren (bezoekers)
 - d. Afronden
4. Controle parkeerbalans
5. Conclusie parkeerbalans

4. Juridisch kader

4.1 Parkeertoets voor ‘Nota parkeernormen’

Tot op heden wordt er bij de gemeente Best getoetst op parkeren wanneer er een parkeernorm was opgenomen in het bestemmingsplan danwel het initiatief in strijd was met het bestemmingsplan en moest worden beoordeeld of de bestemming werd herzien of een werd afgeweken van het bestemmingsplan (voormalige vrijstelling).

Geen gebruik werd gemaakt van de mogelijkheid om – wanneer in het bestemmingsplan geen parkeernormen waren opgenomen – parkeereisen af te dwingen op basis van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening.

Om een goede parkeersituatie te realiseren, is het noodzakelijk om bij elk initiatief te kunnen toetsen op basis van parkeren. Paragraaf 4.2 gaat nader in op de juridische grondslag van deze toets.

4.2 Juridische grondslag parkeertoets

Artikel 8 van de Woning is voor de gemeenteraad de juridische grondslag voor het vaststellen van Bouwverordening. In artikel 9 van de Woningwet is bepaald dat wanneer in de Bouwverordening bepalingen zijn opgenomen die ook in het bestemmingsplan staan, het bestemmingsplan voorrang geniet. Dit geldt ook voor de in het bestemmingsplan opgenomen parkeernormen.

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tot dat moment was het mogelijk om parkeereisen af te dwingen op basis van de bouwverordening. Met de komst van de nieuwe Wro bestond vanuit de wetgever de wens om de toets via de bouwverordening te laten vervallen. De wetgever was van mening dat parkeren via het bestemmingsplan geregeld moet worden. Dit heeft echter nog niet zijn beslag gehad, omdat in de praktijk problemen worden verwacht. Een wijziging van de parkeernormen of een afwijking van het bestemmingsplan zou immers betekenen dat het gehele bestemmingsplan moet wijzigen. En dat betekent weer het doorlopen van een lange procedure.

Op dit moment kan parkeren bij een aanvraag omgevingsvergunning dus nog steeds getoetst worden op basis van de bouwverordening. Daarbij dient verwezen te worden naar een document met de parkeernormen, de Nota parkeernormen.

Voorgesteld wordt om zolang het juridisch mogelijk is, een parkeertoets uit te voeren op basis van de bouwverordening. Indien deze mogelijkheid uit de wet gehaald wordt, zal nader bekeken worden of het wenselijk is parkeernormen in bestemmingsplannen op te nemen of te verwijzen naar de Nota Parkeernormen tenzij een nieuwe methode door de wetgever wordt aangeboden.

4.3 Parkeertoets bij strijdigheid bestemmingsplan

Ook in geval van initiatieven die in strijd zijn met het bestemmingsplan, vind een parkeertoets plaats. Indien de initiatiefnemer niet kan of wil voldoen aan de parkeertoets dient er geen medewerking verleend te worden aan het initiatief.

Dergelijke initiatieven worden in een vroegtijdig stadium behandeld in het IPNI-overleg, waarna er een adviesvoorstel aan het college ter besluitvorming wordt voorgelegd.

4.4 Hardheidsclausule

Na vaststelling van de ‘Nota parkeernormen’ zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten. Uitzondering vormen de locaties waarvoor in het bestemmingsplan een andere parkeernorm is opgenomen. Parkeernormen opgenomen in bestemmingsplannen genieten voorrang ten opzichte van de parkeernormen zoals opgenomen in deze nota.

Indien de parkeernormen voor de betreffende locatie niet opgenomen zijn in het bestemmingsplan, kan het college van Burgemeester en Wethouders onderbouwd vrijstelling te verlenen om af te wijken van hetgeen vastgelegd is in ‘Nota parkeernormen’. Het college kan één of meer bepalingen van deze nota buiten toepassing laten of daarvan afwijken, voor zover toepassing – gelet op het belang waarvoor deze nota tot stand is gebracht – leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard. De toepassing van het verlenen van deze vrijstelling dient zo beperkt mogelijk te worden gehouden en een algemeen belang te dienen.

4.5 Parkeerfonds

In het kader van de centrumontwikkeling kan het wenselijk zijn om voor het centrum van Best een parkeerfonds in te stellen. Indien er een parkeerfonds ingesteld wordt, biedt deze nota de basis om te komen tot een parkeereis en parkeerbalans. Op basis van deze ‘Nota parkeernormen’ wordt geconcludeerd of er een tekort aan parkeergelegenheid gerealiseerd wordt en hoe groot dit tekort is.

Of en op welke wijze er daadwerkelijk gebruik gemaakt kan worden van een parkeerfonds zal in de eventuele besluitvorming omtrent een parkeerfonds nader uitgewerkt moeten worden.

5. Slotbepalingen

5.1 Inwerkingtreding

De 'Nota parkeernormen' treedt in werking op 1 december 2011.

5.2 Citeertitel

Deze nota kan worden aangehaald als de 'Nota Parkeernormen'.

5.3 Overgangssituatie

In de praktijk worden er bijna dagelijks parkeernormen afgegeven de gemeente Best. Tot het door de gemeenteraad vaststellen van deze Nota parkeernormen zijn de afgegeven parkeernormen gebaseerd op wat vastgesteld in het GVVP. Ondanks dat het GVVP en deze parkeernota beide dezelfde CROW-publicatie als grondslag kennen zal voor een aantal gevallen de parkeernorm anders uitwerken.

Initiatieven die voor de inwerkingtreding van de 'Nota parkeernormen' een positief principe besluit (van het college) hebben gekregen, kunnen op basis van de parkeernormen uit het GVVP tot 1 juli 2012 een uitgewerkt plan in procedure kunnen brengen.

Omgevingsvergunningen die voor inwerkingtreding van de 'Nota parkeernormen' in procedure gebracht zijn, worden op basis van de parkeernormen uit het GVVP getoetst.

Verklarende woordenlijst

Arbeitsplaats	Maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers
BVO	Bruto vloeroppervlak, het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen
Gestoken parkeren	Parkeren onder een parkeerhoek tussen 0° en 90° met de rijbaan.
Haaks parkeren	Parkeren loodrecht op de rijbaan.
IPNI-overleg	<i>Intake en Planning Nieuwe Initiatieven</i> Intern gemeentelijk overleg waarin nieuw binnengekomen initiatieven op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling worden besproken, die niet in het geldende bestemmingsplan passen.
Langsparkeren	Parkeren evenwijdig aan de as van de rijbaan.
Parkeereis	De parkeereis wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren voorzieningen. Uit de berekening conform de Nota parkeernormen vastgelegde regels komt de parkeereis naar voren.
Parkeerkencijfer	Een indicatie van de parkeervraag bij een nieuwe voorziening.
Parkeernorm	Een door het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Best) vastgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen waaraan een nieuwbouwplan moet voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor een bouwvergunning. In een parkeernorm kan rekening gehouden worden met mobiliteitsbeleid en bevordering van gebruik van andere vervoerwijzen.
Parkeerplaats	Ruimte waar één voertuig kan worden geparkeerd.
Parkeerweg	Rijbaan op parkeerterrein of in parkeergarage.
Parkeren	Doen of laten staan van voertuigen anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor onmiddellijk laden en lossen van goederen.
VVO	Verkoop vloeroppervlak

Literatuurlijst

Akro Consult	Parkeerimplementatieplan Best, Naar een nieuwe situatie (betaald) parkeren in het Centrumplan Best	September 2011
CBS	www.cbsinuwbuurt.nl	
CROW	Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering (publ. 182)	September 2008
CROW	ASVV 2004	Oktober 2004
Gemeente Best	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan - Beleidsnota	Februari 2008
Gemeente Deurne	Nota parkeernormen	Oktober 2009
Gemeente Gulpen-Wittem	Parkeernormen en Parkeerfonds Gulpen-Wittem	December 2008
Gemeente Waalwijk	Parkeernormennota	
Kennisplatform Verkeer en Vervoer	KpVV Bericht nr. 90: Advies aan gemeenten: maak Nota Parkeernormen	Maart 2010
Telwerk B.V.	Parkeeronderzoeken sportpark Naastenbest	April/mei 2011

Bijlage 1: Parkeerkcijfers uit het GVVP (2008)

Toetsing van de parkeernormen bij realisatie van een nieuwe functie vindt in de gemeente Best plaats aan de hand van de CROW-richtlijnen.

De CROW-richtlijnen geven een minimale en maximale norm aan. Ontwikkelaars en andere initiatiefnemers van nieuwe functies dienen ten minste aan de minimale norm te voldoen. Aan de kant van de maximale norm is meer ruimte. Omdat parkeerruimte een kostbaar goed is, wordt er in de praktijk niet of nauwelijks aan de maximale norm getoetst.

De parkeerkcijfers van het CROW maken verder onderscheid in cijfers voor een bepaalde verstedelijking van een gebied en een stedelijke zone binnen een gebied. De gemeente Best kan in het geheel aangemerkt worden als een 'matig stedelijk gebied'. Binnen de gemeente Best kan onderscheid gemaakt naar verschillende stedelijke zones, namelijk:

- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom.

Het centrumgebied is gelijk aan het gebied dat ook in het Masterplan Centrum als centrumgebied wordt aangeduid. Het schil/overloopgebied zijn de wijken die rondom het centrum gelegen zijn, namelijk Naastenbest (exclusief Schutboom en het sportpark), De Leeuwerik, Hoge Akker, Salderes. De rest van Best valt onder de 'rest bebouwde kom', tenzij in het kader van bestaande ontwikkelingen al andere parkeernormen vastgesteld zijn.

Voor de belangrijkste functies zijn in tabel 1 per gebied de parkeernorm aangegeven. De CROW-richtlijnen geven meer functies dan in deze tabel beschreven. Voor deze functies wordt verwezen naar het ASVV 2004 (lit. nr. 1).

Tabel 1: Minimale parkeernorm per gebied en functie

Functie	Centrum	Schil/overloopgebied	Rest bebouwde kom	Eenheid	Opmerking
Wonen	1,6 ¹	1,6 ¹	1,7	per woning	Aandeel bezoekers is 0,3. Dit dient in de openbaarheid opgelost te worden.
Seniorenwoning ²	1,3	1,3	1,4	per woning	Aandeel bezoekers is 0,3. Dit dient in de openbaarheid opgelost te worden.
(Commerciële) dienstverlening (kantoor met balie)	1,7	2,3	2,8	per 100 m ² bvo	Uitgaande van 20 % bezoekers
(Commerciële) dienstverlening (kantoor zonder balie)	1,0	1,2	1,5	per 100 m ² bvo	Uitgaande van 5 % bezoekers
Arbeidsextensieve bedrijvigheid (vb. loods, groothandel, transportbedrijf)	0,5	0,6	0,8	per 100 m ² bvo	Uitgaande van 5 % bezoekers
Arbeidsintensieve bedrijvigheid (vb. garage, laboratorium, industrie)	1,2	1,7	2,5	per 100 m ² bvo	Uitgaande van 5 % bezoekers
Wijk-, buurt-, en dorpscentra (winkels)	2,5	2,5	2,5	per 100 m ² bvo	Uitgaande van 85 % bezoekers
Supermarkt	3,8 ¹	3,8 ¹	3,8 ¹	Per 100m ² bvo	Uitgaande van 85 % bezoekers
Arts, therapeut e.d.	1,5	1,5	1,5	per behandelkamer	Minimaal 3 parkeerplaatsen
Café, bar e.d.	4,0	4,0	5,0	per 100 m ² bvo	Uitgaande van 90 % bezoekers

1. Deze norm is vastgesteld in het Masterplan Centrum of daarvan afgeleid.

2. Voor deze woningen dient vastgelegd te worden, dat zij gebouwd worden voor de doelgroep senioren. Deze norm geldt derhalve niet voor woningen die in een later stadium doorverkocht c.q. verhuurd kunnen worden aan niet-senioren.

Het aandeel van de parkeerplaatsen voor bezoekers moet in de openbaarheid opgelost worden. Dit betekent bijvoorbeeld dat deze parkeerplaatsen niet in een parkeerplaats in een afgesloten parkeerkelder gemaakt kunnen worden. Dit betekent overigens niet dat parkeren voor bezoekers van bijvoorbeeld woningen te allen tijde gratis moet zijn. Betaald parkeren achter een slagboom in een garage behoort in de toekomst wel degelijk tot de mogelijkheden.

In de CROW-richtlijnen wordt bij de berekening onderscheid gemaakt in een theoretisch en een berekeningsaantal voor parkeervoorzieningen bij woningen. Reden hiervoor is dat garageboxen bij woningen vaak niet benut worden voor het stallen van de auto.

In tabel 2 zijn de berekeningsaantallen voor voorzieningen opgenomen.

Tabel 2: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeervoorziening	Berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage	0,8
Lange oprit zonder garage of carport	1,0
Dubbele oprit zonder garage	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	0,4
Garagebox (niet bij woning)	0,5
Garage met enkele oprit	1,0
Garage met lange oprit	1,3
Garage met dubbele oprit	1,8

Indien de parkeerkcijfers voor grotere gebieden gebruikt worden dient tevens gekeken te worden naar de aanwezigheidspercentages. Ook hier geeft het CROW richtlijnen voor. Op deze wijze kan bekeken worden of dubbelgebruik kan leiden tot zonder problemen realiseren van minder parkeergelegenheid.

Naast het juiste aantal zal er altijd getoetst worden op de locatie en bruikbaarheid van de te realiseren parkeergelegenheid.

Indien niet aan de parkeerkcijfers voldaan wordt, bestaat de verwachting dat het parkeren ten behoeve van de getoetste functie in de praktijk leidt tot problemen over leefbaarheid.

Op parkeerplaatsen nabij voorzieningen als winkels, huisartsenposten, horeca, sport, verpleegthuizen en appartementencomplexen dient 2 % van de ingericht te zijn als invalidenparkeerplaats. De afronding dient daarbij altijd naar boven plaats te vinden.

Bijlage 2: Overzicht parkeernormen

De oranje gekleurde vlakken zijn de parkeernormen die ten opzichte van het GVVP 2008 gewijzigd zijn.

Functie	Centrum	Schil/ Overloop- gebied	Rest be- bouwde kom	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoer- kers ¹	Opmerking
Wonen	1,6	1,6	1,7	woning	0,3	
Seniorenwoning ²	1,3	1,3	1,4	woning	0,3	
Serviceflat/ aanleunwoning	0,3	0,3	0,3	woning	0,3	Bij deze functie is de norm voor gehandicapten parkeerplaatsen 5 % i.p.v. 2 %.
Verpleeg/ver- Zorgingstehuis ³	0,5	0,5	0,5	Woon- eenheid	0,3	Deze norm is incl. personeel.
Kamer verhuur	0,2	0,2	0,2	Verhuurde kamer	0,2	
Detailhandel (excl. supermarkt)	2,5	2,5	2,5	100 m ² bvo	85 %	
Supermarkt	2,5	3,0	3,8	100 m ² bvo	85 %	Ook zaken als 'Action' vallen hier onder.
Grootschalige detailhandel	nvt	5,5	6,0	100 m ² bvo	85 %	Zaken met een regionale functie, ook bouwmarkten en tuincentra
Bouwmarkt, tuincentra en kringloopwinkel	2,2	2,2	2,7	100 m ² bvo	85 %	Zaken die gericht zijn op klanten uit Best
Showroom	1,0	1,2	1,4	100 m ² bvo	35 %	Auto's, keuken, meubels, caravans
(Week)markt	0,15	0,15	0,15	1m ¹ markt- kraam	85 %	Zie CROW- publ. 182
(Commerciële) dienstverlening	1,7	2,3	2,8	100 m ² bvo	20 %	Kantoren met balie functie
Kantoren	1,0	1,2	1,5	100 m ² bvo	5 %	Kantoren zonder balie functie
Bedrijf arbeidsextensief bezoekersextensief	0,5	0,6	0,8	100 m ² bvo	5 %	Loods, opslag, transportbedrijf
Bedrijf arbeidsintensief bezoekersextensief	1,2	1,7	2,5	100 m ² bvo	5 %	Industrie, laboratorium, werkplaats

Functie	Centrum	Schil/- Overloop- gebied	Rest be- bouwde kom	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoek- kers ¹	Opmerking
Bedrijfsverzamel- gebouw	0,8	0,8	0,8	100 m ² bvo	10 %	
Beroeps- onderwijs	20 + 5,0	20 + 5,0	20 + 5,0	Collegezaal+ leslokaal		MBO, ROC, WO, HBO
Vorbereidend dagonderwijs	0,5	0,5	0,5	Leslokaal		
Avondonderwijs	0,5	0,5	0,5	Student		
Basisonderwijs	0,5	0,5	0,5	Leslokaal		Excl. kiss & ride (zie CROW publ. 182)
Crèche, kdv, peuterspeelzaal,	0,6	0,6	0,6	Arbeids- plaats		Excl. kiss & ride (zie CROW publ. 182)
Arts/therapeut/ kruisgebouw	1,5	1,5	1,5	Behandel- kamer	65 %	Met minimum van 3 plaatsen
Apotheek	1,7	1,7	1,7	100 m ² bvo		
Café/bar/disco- theek/cafetaria	4,0	4,0	5,0	100 m ² bvo	90 %	
Restaurant	8,0	8,0	12,0	100 m ² bvo	80 %	
Hotel	0,5	0,5	0,5	kamer		
Museum	0,5	0,7	1,0	100 m ² bvo	95 %	
Bibliotheek	0,5	0,7	1,0	100 m ² bvo	95 %	
Bioscoop/theater/ schouwburg	0,2	0,2	0,3	Zitplaats		
Sociaal cultureel centrum/wijk- en verenigings- gebouw	1,0	1,0	1,0	100 m ² bvo	90 %	
Gymlokaal/ sporthal	1,7	2,0	2,5	100 m ² bvo	95 %	Met bezoekers- functie + 0,1 per bezoekers- plaats
Sportveld	27	27	27	Ha netto terrein	95 %	Terrein excl. kantine e.d.
Dansstudio/ sportschool	3,0	3,0	3,0	100 m ² bvo	95 %	
Squashhal	1,0	1,0	1,0	Baan	90 %	
Tennisbanen	3,0	3,0	3,0	Baan	90 %	
Golfbaan	nvt	nvt	6,0	Hole	95 %	

Functie	Centrum	Schil/- Overloop- gebied	Rest be- bouwde kom	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezo- kers ¹	Opmerking
Bowlingcentrum/ Biljartzaal	1,5	1,5	1,5	Baan/tafel	95 %	
Zwembad	10	11	12	100 m ² bassin	90 %	
Manege	nvt	nvt	0,3	box	90 %	
Evenementenhal/ congresgebouw	4,0	5,0	6,0	100 m ² bvo	99 %	
Themapark/ pretpark	4,0	4,0	4,0	100 m ² bvo	99 %	
Overdekte speeltuin/hal	3,0	3,0	3,0	100 m ² bvo	90 %	
Volkstuin	nvt	nvt	0,3	perceel		
Religiegebouw	0,1	0,1	0,1	Zitplaats		
Begraafplaats/ crematorium	15	15	15	Gelijktijdige uitvaart		

¹ Het aandeel bezoekers is in de parkeernorm verwerkt. Dit aandeel wordt apart genoemd omdat bezoekers vaak op andere locaties parkeren dan werknemers en/of bewoners. Indien helder is dat de bezoekersnorm beduidend hoger ligt, dient hier in de berekening van de parkeereis onderbouwd rekening mee gehouden te worden.

² Voor deze woningen dient vastgelegd te worden, dat zij gebouwd worden voor de doelgroep senioren. Deze norm geldt niet voor woningen die in een later stadium doorverkocht c.q. verhuurd kunnen worden aan niet-senioren.

³ Het betreft hier niet zelfstandige woonruimte met zorgvoorzieningen.

Bvo = bruto vloeroppervlakte; 100m² bvo = 60 – 80 m² vvo (verkoop (netto) vloeroppervlak)

Bijlage 3: Controle parkeernormen sportvoorzieningen

Sinds enige tijd bestond het vermoeden dat de minimale parkeerkencijfers die het CROW voor sport hanteert aan de lage kant zijn. Er heeft een parkeerdrukmeting plaatsgevonden op een tweetal reguliere zaterdagen in het voorjaar van 2011 op het sportpark Naastenbest. De resultaten uit dit onderzoek worden gebruikt om te bekijken of de minimale parkeerkencijfers voor sportfuncties binnen de gemeente Best van toepassing zijn.

De volgende benadering is gekozen. Op hoofdlijn is onderscheid gemaakt in twee gebieden:

1. omgeving tennis en atletiek;
2. omgeving voetbal, korfbal en zwembad.

Voor alle functies zijn de grootheden en minimale en maximale CROW kencijfers uitgezet, inclusief de bijbehorende parkeervoorziening. Daarnaast is bekeken in hoeverre dat overeenkomt met het aantal voertuigen dat geteld is in het onderzoek.

Functies	Aantal	Normen		Parkeereis		Telling
		Min.	Max.	Min.	Max.	2011
Tennis	8 banen	2,0/baan	3,0/baan	16 pp	24 pp	
Atletiek	1,5 ha	13/ha	27/ha	19,5 pp	40,5 pp	
Totaal				36 pp	65 pp	72 pp

Deel conclusie gebied 1: de maximum normen van het CROW komen redelijk goed overeen met het getelde.

Functies	Aantal	Normen		Parkeereis		Telling
		Min.	Max.	Min.	Max.	2011
Voetbal	3 ha	13/ha	27/ha	39 pp	81 pp	
Korfbal	0,5 ha	13/ha	27/ha	6,5 pp	13,5 pp	
Zwembad	605 m ²	10/100 m ²	12/100 m ²	60,5 pp	72,6 pp	
Totaal				106 pp	167 pp	164 pp

Deel conclusie gebied 2: de maximum normen van het CROW komen redelijk goed overeen met het getelde.

Geconcludeerd kan worden dat de maximale parkeerkencijfers van het CROW voor de betreffende sportvoorzieningen goed aansluiten bij hetgeen op locatie gemeten is. In deze nota wordt daarom voorgesteld voor de betreffende functies de maximale parkeerkencijfers als minimale parkeernorm te hanteren. Het betreft hier de functies sportveld, tennisbanen en zwembad.

Bijlage 4: Overzicht aanwezigheidspercentages

Om dubbelgebruik toe te kunnen passen wordt over de gehele week bekeken wat de parkeerdruk is, omdat niet alle functies op hetzelfde moment hun piekmoment kennen. Bij het vaststellen van de parkeereis wordt het piekmoment als maatgevend gezien.

De getallen in de onderstaande tabel zijn percentages, die afgeleid zijn van de CROW-richtlijnen.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Wonen	50	60	100	90	60	60	70
Seniorenwoning	50	60	100	90	60	60	70
Serviceflat/ aanleunwoning	50	60	100	90	60	60	70
Verpleeg/ver- Zorgingstehuis	50	60	100	90	60	60	70
Kamer verhuur	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel (excl. supermarkt)	30	70	20	100	100	0 ¹	0 ¹
Supermarkt	30	70	20	100	100	0 ¹	0 ¹
Grootschalige detailhandel	30	70	20	100	100	0 ¹	0 ¹
Bouwmarkt, tuincentra en kringloopwinkel	30	70	20	100	100	0 ¹	0 ¹
Showroom	30	70	20	100	100	0 ¹	0 ¹
(Week)markt ²	0	0	0	0	100	0 ¹	0 ¹
(Commerciële) dienstverlening	100	100	5	10	5	0	0
Kantoren	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijf arbeidsexpensief bezoekersexpensief	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijf arbeidsintensief bezoekersexpensief	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijfsverzamel- gebouw	100	100	5	10	5	0	0
Beroeps- onderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Vorbereidend dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Basisonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Crèche, kdv, peuterspeelzaal	100	100	0	0	0	0	0
Arts/therapeut/ kruisgebouw	100	100	30	15	15	5	5
Apotheek	100	100	30	15	15	5	5
Café/bar/discotheek/cafetaria	30	40	90	85	75	100	45
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Hotel							
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Bioscoop/theater/schouwburg	15	30	90	90	60	100	60
Sociaal cultureel centrum/wijk- en verenigingsgebouw	10	40	100	100	60	90	25
Gymlokaal/sporthal	30	50	100	90	100	90	85
Sportveld	30	50	100	90	100	90	85
Dansstudio/sportschool	30	50	100	90	100	90	85
Squashhal	30	50	100	90	100	90	85
Tennisbanen	30	50	100	90	100	90	85
Golfbaan	30	50	100	90	100	90	85
Bowlingcentrum/biljartzaal							
Zwembad	30	50	100	90	100	90	85
Manege	30	50	100	90	100	90	85
Evenementenhal/congresgebouw	Afhankelijk van de situatie nader bepalen.						
Themapark/pretpark	Afhankelijk van de situatie nader bepalen.						
Overdekte speeltuin/hal	30	50	0	0	100	0	100
Volkstuin	30	50	100	90	100	90	85
Religiegebouw	Afhankelijk van de situatie nader bepalen.						
Begraafplaats/crematorium	Afhankelijk van de situatie nader bepalen.						

¹ Huidige uitgangspunt is dat de winkels in Best op zaterdagavond en zondag gesloten zijn. Indien de betreffende winkels open zijn op deze momenten geldt een hoger aanwezigheidspercentage.

² De weekmarkt vindt in Best op zaterdag plaats.

Bijlage 5: Maatvoering parkeerplaatsen

Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen, namelijk:

1. parkeerplaats;
2. parkeerweg.

De dimensionering wordt bepaald door de eisen waaraan deze elementen afzonderlijk moeten voldoen en door de onderlinge samenhang tussen beide.

Voor de maatvoering van de parkeerplaatsen wordt waar mogelijk aangehaakt op de voorkeursrichtlijnen van het CROW, die vastgelegd zijn in het ASVV 2004. Deze maten worden bij het bepalen van de parkeerbalans als minimale maten aangevoerd.

Tabel 3: maatvoering van parkeervoorziening voor autoverkeer

	Breedte parkeervak	Lengte	Breedte parkeerweg
Langsparkeren	2,00 meter	6,0 meter	3,0 meter
Haaks parkeren (90°)	2,50 meter	5,0 meter	6,0 meter
Gestoken parkeren (60°)	2,50 meter	5,15 meter	4,0 meter
Gestoken parkeren (45°)	2,50 meter	4,85 meter	4,0 meter
Gestoken parkeren (30°)	2,50 meter	4,20 meter	4,0 meter

Indien er een parkeervak aan een wand gelegen is dient het parkeervak ten minste 0,15 meter breder te zijn dan opgenomen in tabel 3. Indien een parkeervak gelegen is tussen twee wanden bedraagt dit 0,35 meter.

De breedte van de parkeerweg is de breedte zoals deze vanuit verkeerskundig oogpunt minimaal gewenst is. Het kan zijn dat er vanuit andere overwegingen (bv. veiligheid) in een individueel geval een bredere parkeerweg wordt verlangd.

Bij haaksparkeren moet er voor gewaakt worden dat er niet ook op de parkeerweg geparkeerd wordt. Dit bemoeilijkt het uitrijden van de haaksparkerplaatsen. Dit probleem kan voorkomen worden door het parkeren aan beide zijden van de parkeerweg te faciliteren. Maak dus een parkeerweg met aan beide zijden parkeerplaatsen.

Randvoorwaarden bij de situering van de parkeerplaatsen zijn:

1. dat deze niet zonder toestemming van de wegbeheerder rechtstreeks mogen aansluiten op de openbare weg;
2. dat in geval van een parkeergarage, er een rechtstand van minimaal 5 meter aanwezig is, voordat er aangesloten wordt op de openbare weg.

Bijlage 6: Voorbeelden berekeningen

Stappenplan

1. Vergaren en controleren van gegevens
2. Bepalen van de juiste normen
 - b. Locatie in Best (centrum/schil-overloopgebied/rest)
 - c. Functie bepalen
3. Berekening van de parkeereis
 - a. Aantal parkeerplaatsen per functie
 - b. Mogelijkheden dubbelgebruik
 - c. Verdeling lang parkeren / kort parkeren (bezoekers)
 - d. Afronden
4. Controle parkeerbalans
5. Conclusie parkeerbalans

De in deze bijlage genoemde voorbeelden worden fictieve situaties beschreven.

Voorbeeld parkeereis

Een ontwikkelaar heeft de wens om in de Oirschotseweg het volgende te realiseren: 10 appartementen, 250 m² bvo detailhandel en 750 m² bvo kantoorruimte. Bij de kantoorruimte komt geen zogenaamde 'balie'. Het terrein is niet eerder bebouwd geweest. De ontwikkelaar wil weten hoeveel parkeerplaatsen hij moet realiseren om aan de parkeereis te voldoen.

Stap 1: *Vergaren en controleren van gegevens*

Wonen: 10 woningen

Detailhandel: 250 m² bvo

Kantoren: 750 m² bvo

Stap 2: *Bepalen van de juiste normen*

De Oirschotseweg is gelegen in het gebied 'schil/overloopgebied' of 'rest bebouwde kom'. Het betreffende perceel is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. De normen voor de bijbehorende functies zijn:

Wonen: 1,7 pp/woning

Detailhandel: 2,5 pp/100 m² bvo

Kantoren: 1,5 pp/100 m² bvo

Stap 3: *Berekening van de parkeereis*

3a. *Aantal pp per functie*

Wonen: 10 woningen x 1,7 pp/won = 17 pp

Detailhandel: (250 m² bvo/100) x 2,5 = 6,25 pp

Kantoren: (750 m² bvo/100) x 1,5 = 11,25 pp

Totaal: 34,5 pp.

3b. *Mogelijkheden dubbelgebruik*

Er zijn binnen het plan drie verschillende functies. Dit biedt de mogelijkheid om te kijken of het middels dubbelgebruik minder parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Wonen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoren	100	100	5	10	5	0	0

Parkeereis per moment

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Wonen	8,5	10,2	17	15,3	10,2	10,2	11,9
Detailhandel	1,9	4,4	1,3	6,3	6,3	0	0
Kantoren	11,3	11,3	0,6	1,1	0,6	0	0
<i>Totaal</i>	<i>21,7</i>	<i>25,9</i>	<i>18,9</i>	<i>22,7</i>	<i>17,1</i>	<i>10,2</i>	<i>11,9</i>

Het piekmoment is de 'werkdag middag'. Indien er alle parkeerplaatsen voor alle gebruikers vrij toegankelijk zijn is de parkeereis 25,9 = 26 parkeerplaatsen.

Bij wonen worden vaak de parkeerplaatsen vaak (gedeeltelijk) vast toebedeeld. Dit kan niet voor het bezoekersdeel. De parkeereis bij deze maximale vaste toedeling is al volgt:

Aanwezigheidspercentages bij maximale vaste toedeling

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Wonen vast 1,4	100	100	100	100	100	100	100
Wonen bez. 0,3	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoren	100	100	5	10	5	0	0

Parkeereis per moment bij maximale vaste toedeling wonen

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Wonen vast	14	14	14	14	14	14	14
Wonen bez.	1,5	1,8	3	2,7	1,8	1,8	2,1
Detailhandel	1,9	4,4	1,3	6,3	6,3	0	0
Kantoren	11,3	11,3	0,6	1,1	0,6	0	0
<i>Totaal</i>	<i>28,7</i>	<i>31,5</i>	<i>18,9</i>	<i>24,1</i>	<i>22,7</i>	<i>15,8</i>	<i>16,1</i>

Het piekmoment is de 'werkdag middag'. De parkeereis 31,5 = 32 parkeerplaatsen.

3c. Verdeling lang parkeren/kort parkeren

Voor de situatie zonder vaste toedeling is een verdeling naar parkeerplaatsen voor lang en kort parkeren berekend.

Functies	# pp.	Norm		# pp	
		Lang	Kort	Lang	Kort
Wonen	10,2	1,4 = 82 %	0,3 = 18 %	8,4	1,8
Detailhandel	4,4	15 %	85 %	0,7	3,7
Kantoren	11,3	95 %	5 %	10,7	0,6
<i>Totaal</i>	<i>25,9</i>			<i>19,8</i>	<i>6,1</i>

3d. Afronding

De parkeereis voor de situatie zonder vaste toedeling is $25,9 = 26$ parkeerplaatsen, waarvan ten minste $6,1 = 6$ parkeerplaatsen voor kort parkeren, dus openbaar toegankelijk moeten zijn.

Voorbeeld parkeerbalans

Op een perceel aan De Maas is een loods gevestigd van 1.250 m^2 bvo. Op het perceel zijn twee parkeerplaatsen aanwezig. Het gebouw wordt verbouwd naar een laboratorium van 1.500 m^2 met ondergeschikte kantoorruimte.

Stap 1: Vergaren en controleren van gegevens

Oude situatie: loods: 1.250 m^2 bvo

Nieuw situatie: laboratorium: 1.500 m^2 bvo

Stap 2: Bepalen van de juiste normen

De Maas is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. De normen voor de bijbehorende functies zijn:

Loods = arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: $0,8 \text{ pp}/100 \text{ m}^2$ bvo

Laboratorium = arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: $2,5 \text{ pp}/100 \text{ m}^2$ bvo. De kantoorruimte hoort bij het laboratorium, waardoor ook voor de kantoorruimte de parkeernorm van arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid geldt.

Stap 3: Berekening van de parkeereis

3a. Aantal pp per functie

Oude situatie: $(1.250 \text{ m}^2 \text{ bvo}/100) \times 0,8 = 10 \text{ pp}$

Nieuwe situatie: $(1.500 \text{ m}^2 \text{ bvo}/100) \times 2,5 = 37,5 \text{ pp}$

In de oude situatie bedraagt de parkeerdruk op de openbare ruimte vanuit theoretisch oogpunt $10 - 2 = 8 \text{ pp}$.

Dit betekent dat de parkeereis voor de nieuwe situatie: $37,5 - 8 = 29,5 \text{ pp}$ betreft.

3b. Mogelijkheden dubbelgebruik

Er zijn binnen het plan één functie. Dit biedt geen mogelijkheid om te kijken of het middels dubbelgebruik minder parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

3c. Verdeling lang parkeren/kort parkeren

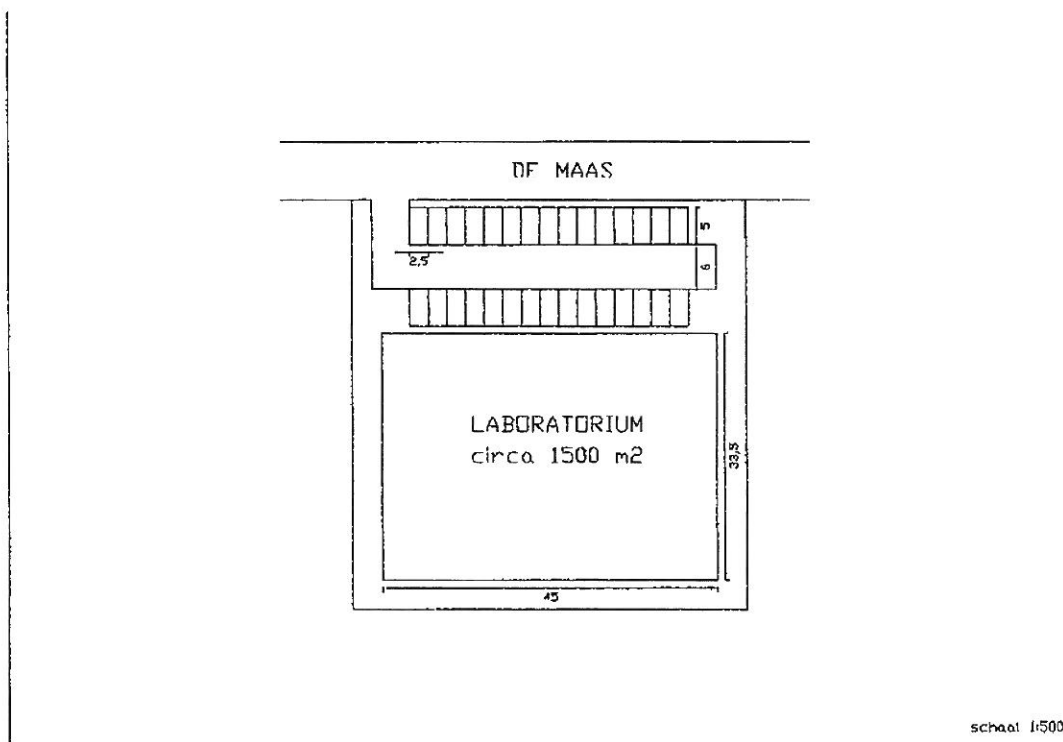
Functies	# pp.	Norm		# pp	
		Lang	Kort	Lang	Kort
Arb. int/bez ext.	29,5	95%	5%	28,0	1,5

3d. Afronding

De parkeereis is $29,5 = 30$ parkeerplaatsen, waarvan ten minste $1,5 = 2$ parkeerplaatsen voor kort parkeren, dus openbaar toegankelijk moeten zijn.

Stap 4. Controle parkeerbalans

Onderstaand ontwerp biedt de basis voor de controle van de parkeerbalans. In totaal worden er 30 parkeerplaatsen geteld. Deze parkeerplaatsen voldoen allemaal aan de maatvoeringseisen. Het zijn namelijk haaksparkerplaatsen met een maatvoering van 2,5 m x 5,0 meter. Ook zijn alle parkeerplaatsen afzonderlijk toegankelijk via een toegangsweg die voldoet aan de eisen (6 meter breed bij haaksparkeren).



Stap 5. Conclusie parkeerbalans

De parkeerbalans voor dit plan voldoet.

Bijlage 7: Grenzen centrum en schil/overloopgebied