



**Nota parkeernormen
Gemeente Deurne
2013**



Inhoudsopgave

1 Inleiding	1
1.1 De opgave	1
1.2 Achtergronden	1
2 Factoren die de hoogte van de parkeernorm bepalen	3
2.1 Parkeernormen zijn maatwerk	3
2.2 Structurele factoren	3
2.2.1 Stedelijkheidsgraad	3
2.2.2 Bereikbaarheid met het openbaar vervoer	5
2.3 Beleidsmatige visie	5
2.3.1 Minimum norm of maximum norm?	5
2.3.2 Visie van Deurne op het parkeren	6
3 Beleid ten aanzien van Parkeernormen.	7
3.1 Parkeernormen	7
3.1.1 Parkeernormen Deurne.	7
3.1.2 Berekening parkeervoorzieningen bij woningen.	8
3.1.3 Maatvoering parkeerplaatsen.	9
3.2 Parkeren op eigen terrein.	9
3.2.1 Het omgaan met dubbelgebruik	9
3.2.2 Het afstandscriterium.	10
3.3 Compensatieregeling	10
3.3.1 Tarieven.	11
3.3.2 Parkeerdruk meten.	11
3.3.3 Verplichting gemeente.	11
3.4 Wijze van berekenen.	12
3.5 Hardheidsclausule.	14
3.6 Overgangsregeling.	14
4 Juridisch kader	15
4.1 Instrumenten.	15
4.2 Scenario's.	16
Bijlage 1; Parkeernormen	18
Bijlage 2; Aanwezigheidspercentages	29
Bijlage 3; Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen	31
Bijlage 4; Afmetingen parkeerplaatsen	32
Bijlage 5; Berekening parkeerdruk	33
Bijlage 6; Gebiedsindeling parkeernormen	35

1 Inleiding

1.1 De opgave

In deze beleidsnota staat een samenhangend stelsel van parkeernormen voor de middellange termijn alsmede de eisen die gesteld worden aan parkeerplaatsen. De parkeernormen zijn bedoeld om gebruikt te worden bij bouw- en herbouwprojecten binnen de gehele gemeente Deurne en sluiten aan op het parkeerbeleid in en rond het centrum van Deurne.

Naar aanleiding van de publicatie van nieuwe kencijfers parkeren (ASVV 2012), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en lokale ontwikkelingen en ervaringen is de eerdere nota Parkeernormen uit 2009 aangepast.

De Nota parkeernormen 2013 is op 14 mei 2013 door de gemeenteraad vastgesteld.

1.2 Achtergronden

Een van de vragen die bij gebiedsontwikkeling spelen is hoeveel parkeerplaatsen voor de geplande functies nodig zijn. Daar waar bij bestaande functies parkeertellingen uitsluitel kunnen geven, is dat bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkeling niet mogelijk. De gebruikelijke wijze om de parkeerbehoefte te bepalen is om gebruik te maken van parkeernormen.

Het realiseren van parkeerplaatsen bij een nieuwe ontwikkeling is vaak een heet hangijzer. Vaak worden parkeerplaatsen gezien als ruimte die uitsluitend geld kost en verder niets oplevert. In veel gevallen streeft de ontwikkelaar er dan ook naar om zo min mogelijk parkeerplaatsen te realiseren. Voor een duurzame bereikbaarheid is het echter essentieel dat er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. Het gebied verliest anders aan waarde omdat het moeilijk bereikbaar is en veroorzaakt veel parkeeroverlast voor zijn omgeving. Wat in dit kader voldoende is, is afhankelijk van een aantal factoren, zoals locatie, visie op het parkeren en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Voor een duurzame bereikbaarheid is het echter essentieel dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd.



Parkeernormen zijn een hulpmiddel bij het realiseren van een duurzaam aanbod van parkeerplaatsen. Een parkeernorm drukt de parkeerbehoefte van een functie uit in het aantal parkeerplaatsen per functie-eenheid. Een functie-eenheid kan bijvoorbeeld zijn 1 woning, 100 m² BVO (Bruto Vloer Oppervlak) of een ziekenhuisbed. Het CROW¹ heeft in het ASVV 2012² kencijfers opgenomen die als handvat kunnen dienen voor een gemeente om parkeernormen vast te stellen. De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van het CROW.

¹ De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegbouw en de Verkeerstechniek. Tegenwoordig staat de naam voor kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

² ASVV 2012; Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen in de bebouwde kom.

2 Factoren die de hoogte van de parkeernorm bepalen

2.1 Parkeernormen zijn maatwerk

Bij het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen is het de kunst om deze zo vast te stellen dat ze recht doen aan de situatie ter plaatse. Dit betekent ook dat binnen een gemeente verschillende parkeernormen voor een zelfde functie kunnen gelden. Zaken als bereikbaarheid met het openbaar vervoer, fiets en het autobezit spelen daarbij een rol. Deurne is geen Eindhoven en de kern Vlierden is anders dan de kern Deurne. De stedelijkheidsgraad speelt hierbij een centrale rol.

De trend is dat gemeenten meer en meer verplichten om het parkeren op eigen terrein op te lossen. Dit uit zich in de eis dat bij iedere woning minimaal 1 parkeerplaats op eigen terrein moet worden gerealiseerd ten behoeve van die woning. Deurne doet dit al jaren.

De hoogte van de parkeernormen verandert in de tijd. Het hangt samen met de ontwikkelingen van het autogebruik en autobezit. Veranderende omstandigheden maken het noodzakelijk om de parkeernormen periodiek (deels) te herzien.

Een duurzaam parkeerbeleid stelt tevens eisen aan de maten van de parkeerplaatsen. Het ASVV³ is daarvoor het uitgangspunt.

2.2 Structurele factoren

2.2.1 Stedelijkheidsgraad

In het ASVV 2012 zijn de parkeerkcijfers bepaald aan de hand van stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad is door het CBS gedefinieerd op basis van de omgevings-adressendichtheid⁴. Uit het onderzoek dat aan het opstellen van die parkeerkcijfers ten grondslag heeft gelegen, blijkt dat de parkeerbehoefte voor veel functies afneemt naar mate de stedelijkheid toeneemt. In de meeste gevallen geldt dat des te stedelijker het gebied is, des te meer functies lopend, met

³ ASVV; Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen in de bebouwde kom.

⁴ De omgevingsadressendichtheid is het aantal adressen binnen een cirkel van één kilometer rond dat adres. Per blok van 500 bij 500 meter wordt de omgevingsadressendichtheid uitgerekend voor een (mogelijk fictief) adres in het midden van dat blok, en vervolgens toegekend aan alle adressen in dat hele blok.

fiets of met het openbaar vervoer goed te bereiken zijn. Hierdoor is de noodzaak te beschikken over een auto kleiner.

De gemeente Deurne bestaat uit de dorpen Deurne, Vlierden, Liessel Neerkant en Helenaveen. De gemeente heeft 31.466 inwoners⁵ en een gemiddelde omgevings- adressendichtheid van 809. De gemeente wordt daarmee als weinig stedelijk aangemerkt volgens deze definitie.

Tabel 1. Stedelijkheidsgraad kernen gemeente Deurne

Gebied	Inwoners	Omgevingsadressendichtheid	Stedelijkheid
Gemeente Deurne	31.525	820	weinig stedelijk
Deurne	24.285	1006	weinig stedelijk
Vlierden	1.360	123	niet stedelijk
Liessel	3.160	253	niet stedelijk
Neerkant	1.855	156	niet stedelijk
Helenaveen	865	69	niet stedelijk

De omgevingsadressendichtheid verschilt sterk tussen de kern Deurne en de overige kernen. Ook per wijk in de kern Deurne verschilt deze. In de onderstaande tabel zijn deze verschillen weergegeven.

Tabel 2. Stedelijkheidsgraad wijken gemeente Deurne

Gebied	Omgevingsadressendichtheid	Stedelijkheid
Deurne-Centrum	1285	matig stedelijk
Sint Jozefparochie	635	weinig stedelijk
Zeilberg	735	weinig stedelijk
Walsberg	491	niet stedelijk
Koolhof	1355	matig stedelijk
Heiakker	1215	matig stedelijk
Industrieterreinen	434	weinig stedelijk
De Vennen	121	niet stedelijk
Verspreide huizen Deurne	123	niet stedelijk

Opvallend zijn de sterke verschillen in omgevingsadressendichtheid tussen de wijken. Tussen de 'weinig stedelijke' wijken en de 'matig stedelijke' wijken zit een verschil van minimaal een kleine 500 adressen. Met uitzondering van de 'verspreide huizen' is het verschil tussen 'niet stedelijk' en 'matig stedelijk' gering.

⁵ CBS, Kencijfers 2010.

2.2.2 Bereikbaarheid met het openbaar vervoer

Naarmate meer en betere alternatieven voor de auto beschikbaar zijn neemt de behoefte aan parkeerplaatsen af.

Deurne beschikt over een intercitystation en is vanuit de omliggende grote steden goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Deurne heeft echter ook een regionale functie. De bus- en treinverbindingen met dit achterland zijn niet optimaal, waardoor velen gebruik maken van de auto om naar Deurne te komen. Dit maakt het toepassen van relatief krappe normen niet wenselijk.

2.3 Beleidsmatige visie

Naast de mate van stedelijkheid en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer bepaalt de eigen visie van een gemeente op het parkeren uiteindelijk de hoogte van de parkeernormen.

2.3.1 Minimum norm of maximum norm?

Los van de hoogte van de parkeernorm is er de keuze of de gestelde norm een minimum of een maximumgrens is.

In de jaren 90 van de vorige eeuw ging men er in Nederland vanuit dat met het hanteren van een **maximum parkeernorm** het autobezit en autogebruik kon worden afgeremd. De praktijk leert echter anders. Weinig parkeerplaatsen zijn op zich geen reden om geen auto aan te schaffen of om niet met de auto te komen. Men neemt het voor lief dat men soms nabij de bestemming kan parkeren en dat soms op grotere afstand moet doen. Feitelijk worden er in die situatie te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd voor de parkeervraag die de betreffende functie genereert. Het gevolg is overlast in de directe omgeving.

Bij een strenge maximumnorm is alleen bij adequate parkeerregulering een te hoge parkeerdruk te voorkomen. Dit vergt terughoudend omgaan met het verstrekken van parkeervergunningen en het hanteren van hoge uurtarieven. In de meeste gevallen is dat echter niet het geval waardoor op dergelijke locaties toch parkeerproblemen ontstaan.

Het hanteren van een **minimum norm** ligt daarom meer in de rede. Aangegeven wordt wat het minimum aantal parkeerplaatsen is dat moet worden aangelegd. Meer parkeerplaatsen aanleggen mag. Dit vergt een minder stringent parkeerbeleid en past ook binnen het beleid dat

de meeste gemeenten voeren ten aanzien van het parkeren op eigen terrein. Als men dus meer parkeerplaatsen wenst dan de norm aangeeft, dan staat het de ontwikkelaar in principe vrij om deze te realiseren. Risico bij het hanteren van een minimum aantal parkeerplaatsen is het toepassen van te hoge parkeernormen, waardoor ontwikkelaars afhaken vanwege de te hoge kosten.

De parkeernormen zijn minimum normen. Meer parkeerplaatsen aanleggen mag, minder niet.

2.3.2 Visie van Deurne op het parkeren.

Deurne heeft een heldere visie op het parkeren. Binnen zekere grenzen wordt beoogd het parkeren optimaal en duurzaam te faciliteren. Parkeren bij de eigen woning en werkplek dient reeds zoveel mogelijk op eigen terrein⁶ plaats te vinden. Zo dient voor iedere nieuwe woning minimaal 1 parkeerplaats op eigen terrein te worden gerealiseerd. Ook bedrijven dienen het parkeren op eigen terrein op te lossen. Ook kunnen er omstandigheden zijn waarbij de gemeente onder de voorwaarde van betaling van een compensatiebedrag, ontheffing geeft van het realiseren van (een deel van) de benodigde parkeercapaciteit. Dit is beschreven in paragraaf 3.3.

Zo dient voor iedere woning minimaal 1 parkeerplaats op eigen terrein te worden gerealiseerd.

De parkeerregulering die de gemeente toepast is er primair op gericht om het bezoek aan de bedrijven en de bewoners optimaal te faciliteren. Parkeervergunningen worden beperkt verstrekt aan bewoners die niet kunnen beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein. Ook bedrijven kunnen beperkt voor hun werknemers een parkeervergunning aanschaffen.

Omdat de openbare ruimte steeds verder wordt belast door parkerende auto's wil de gemeente komen tot een betere benutting van het parkeerareaal. Dit kan bijvoorbeeld door het gebruik van de Deurnepas waarbij bepaalde doelgroepen op bepaalde tijdstippen gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen, zodat het beschikbare parkeerareaal optimaal kan worden benut. Het optimaal benutten van parkeerplaatsen betekent tevens dat de beschikbare parkeerruimte nabij de woonomgeving (zowel op maaiveld als in een parkeergarage) tijdens de rustige uren door andere doelgroepen zou moeten kunnen worden gebruikt. Daarmee wordt het beschikbare parkeerareaal efficiënter ingezet hetgeen de druk in het openbaar gebied kan verminderen. Tevens is dit economisch gezien ook aantrekkelijk omdat de beschikbare parkeerruimte (tegen betaling) beter wordt gebruikt over de gehele dag.

⁶ 'Voor de definitie van het begrip 'eigen terrein' wordt verwezen naar paragraaf 3.2. van deze nota.

3 Beleid ten aanzien van Parkeernormen.

Het parkeernormenbeleid van Deurne bestaat uit 5 elementen:

1. Parkeernormen
2. Parkeren op eigen terrein en dubbelgebruik
3. Compensatieregeling
4. Wijze van berekenen
5. Hardheidsclausule

Het beleid is van toepassing ⁷op:

- Nieuwbouw
- Uitbreiding van een bestaande functie
- Verandering van functie van een object (pand of voorziening)

3.1 Parkeernormen

Het handhaven van een strikt beleid met betrekking tot de toepassing van parkeernormen is essentieel om Deurne duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden. Dit betekent dat in beginsel de parkeernorm (rekening houdend met eventueel dubbelgebruik) altijd moet worden gerealiseerd. 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.

3.1.1 Parkeernormen Deurne.

Voor de nieuwe parkeernormen wordt uitgegaan van minimum normen. Indien een ontwikkelaar meer parkeerplaatsen wil realiseren, dan mag dat, mits de ruimte op eigen terrein beschikbaar is en de parkeerfaciliteit op gepaste wijze kan worden ontsloten. De nieuwe parkeernormen zijn voor Deurne verdeeld naar 5 typen locaties. Een en ander conform de uitgangspunten van het ASVV 2012.

Bij het vaststellen van de gebieden is rekening gehouden met de grenzen van de bestemmingsplangebieden. Dit heeft als voordeel dat binnen een bestemmingsplangebied voor een en dezelfde functie slechts één norm van toepassing is

⁷ In paragraaf 4.2. zijn de mogelijke scenario's beschreven op welke wijze parkeernormen al dan niet in een bestemmingsplan zijn opgenomen en hoe toetsing van een bouwplan plaatsvindt ten aanzien van de normen uit deze nota.

De normen zelf worden ontleend aan de kencijfers van het ASVV 2012. Hierin zijn kencijfers opgenomen naar stedelijkheidsgraad (zeer sterk stedelijk, sterk stedelijk, matig stedelijk, weinig stedelijk en niet stedelijk) en naar locatie binnen de gemeente (centrum, schil/overloopgebied centrum, rest bebouwde kom en buitengebied) Deze kencijfers zijn aangegeven als een bandbreedte. In onderstaande tabel is weergegeven hoe de normen worden bepaald door de categorie wonen en de overige categorieën. De inhoud van de tabel dient als volgt te worden gelezen: *matig stedelijk; gemiddelde 'centrum'* voor de categorie niet wonen: het gemiddelde van de bandbreedte, zoals die voor het centrum van een matig verstedelijkt gebied voor niet woonfuncties is geformuleerd. Als bijlage 6 is een kaart opgenomen met de verschillende bestemmingsplangebieden. De kleur zoals vermeld onder het kopje 'kaart' in de tabel, verwijst naar de toegepaste kleuren in bijlage 6.

In bijlage 1 staan alle parkeernormen.

In bijlage 6 staat de indeling van de gebieden

Tabel 3. Toepassen ASVV cijfers

locatie	Kaart (Bijlage 6)	wonen	niet wonen
Centrum Deurne	oranje	matig stedelijk; gemiddelde centrum	matig stedelijk; gemiddelde centrum
Schil rond centrum	groen	matig stedelijk; gemiddelde schil	matig stedelijk; gemiddelde schil
Rest bebouwde kom Deurne	blauw	weinig stedelijk; gemiddelde schil	weinig stedelijk; gemiddelde schil
Overige kernen	geel	weinig stedelijk; gemiddelde schil	niet stedelijk; gemiddelde schil
Buitengebied	wit	niet stedelijk; gemiddelde buitengebied	niet stedelijk; gemiddelde buitengebied

Ten opzichte van 2009 is het buitengebied nu toegevoegd. Het verschil tussen de ondergrens en bovengrens van kencijfers is groter geworden omdat de ondergrens is verlaagd en de bovengrens verhoogd. Daar waar in 2009 bij woonfuncties de bovengrens werd gehanteerd is in deze nota een gemiddelde norm aangehouden. Desondanks gaan de normen daarbij licht omhoog, hetgeen in lijn ligt met de landelijke ontwikkeling van de parkeerkencijfers.

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

De parkeernormen, alsmede het aandeel van de bezoekersplaatsen daarin, zijn opgenomen in bijlage 1 van deze nota.

3.1.2 Berekening parkeervoorzieningen bij woningen.

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 parkeervraag. 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 3.

3.1.3 Maatvoering parkeerplaatsen.

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeervoorzieningen belangrijk om de beschikbare plaatsen goed te kunnen gebruiken. In bijlage 4 staan de minimale maten voor nieuwe parkeerplaatsen en parkeerwegen voor personenauto's.

3.2 Parkeren op eigen terrein.

Parkeren op eigen terrein is een belangrijk uitgangspunt in het Deurnese parkeerbeleid. 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.

3.2.1 Het omgaan met dubbelgebruik

Door toepassing van dubbelgebruik kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden geoptimaliseerd. Veelal 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. Gelet op de beschreven visie in hoofdstuk 2.3.2. is het uitgangspunt dat in parkeergarages altijd sprake is van dubbelgebruik.

Met behulp van de parkeernormen uit bijlage 1 en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik (bijlage 2) kan de parkeervraag per periode worden bepaald. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen.

Niet elke functie wordt op elk moment van de dag even druk bezocht. Een parkeerplaats kan door meerdere functies worden gebruikt; dubbelgebruik.

3.2.2 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. Voor Deurne-centrum geldt hierbij een afstand van maximaal 200 meter en voor alle andere gebieden geldt maximaal 75 meter tussen het plan en de parkeerplaatsen. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc.

Parkeren op acceptabele loopafstand.

De indeling van de gebieden staat in bijlage 6 (gebiedsindeling parkeernormen) van deze nota.

3.3 Compensatieregeling

Een belangrijk element van het beleid is de verplichting om bij een 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 de compensatieregeling.

De doelstelling van de compensatieregeling 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 Mobiliteitsfonds is daarmee een recht van de gemeente en geen recht van de projectontwikkelaar. 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. Voor de gemeente geldt dat er wel zicht moet 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. Bij het bepalen van de locatie(s) van deze openbare parkeerplaatsen ten opzichte van het bouwinitiatief gelden de afstanden zoals deze in paragraaf 3.2.2 zijn beschreven.

In dergelijke gevallen dient de ontwikkelaar een compensatiebedrag te betalen. Dit compensatiebedrag moet worden gezien als een bijdrage in de stichtingskosten van de

parkeerplaatsen.

3.3.1 Tarieven.

De hoogte van het bedrag dat de ontwikkelaar moet betalen is afhankelijk van de parkeersituatie ter plaatse. In onderstaande tabel staat per situatie het compensatiebedrag per parkeerplaats. De definitie van het centrum staat in bijlage 6 (gebiedsindeling parkeernormen). Alle gebieden buiten het centrum vallen onder de 'overige gebieden'.

Tabel 4. tarieven compensatie parkeerplaatsen.

Situatie	Compensatiebedrag (prijspeil 2013)
CENTRUM	
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).	€ 12.180,- per parkeerplaats
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	€ 21.000,- per parkeerplaats
OVERIGE GEBIEDEN	
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).	€ 7.450,- per parkeerplaats
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	€ 7.450,- per parkeerplaats

3.3.2 Parkeerdruk meten.

De wijze waarop de parkeerdruk wordt gemeten staat beschreven in bijlage 5.

3.3.3 Verplichting gemeente.

De gemeente is verplicht bij verlening van een ontheffing na de ontvangst van het compensatiebedrag de vervangende parkeerplaatsen te realiseren als de parkeerdruk (na realisatie van de functies) boven de 80% uitkomt. Dit onderstreept nogmaals de doelstelling van de gemeente dat de initiatiefnemer zelf de parkeerplaatsen moet aanleggen en dat er voor de gemeente zicht moet zijn op de ruimtelijke mogelijkheden om deze verplichting over te nemen.

3.4 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 hoger 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 'salderen' genoemd.

Let wel: 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.



– **Betrekken van bestaande parkeercapaciteit.**

Bij de berekening van de parkeerbehoefte blijft de bestaande parkeercapaciteit in de omgeving buiten beschouwing. Indien door het bouwplan bestaande parkeerplaatsen verdwijnen zullen die door de initiatiefnemer dienen te worden gecompenseerd.

Een bestaand tekort aan parkeerplaatsen blijft buiten beschouwing bij de berekening van de parkeernormen voor de nieuwe situatie.

Het inbrengen van bestaande parkeercapaciteit is uitsluitend mogelijk indien:

- a. deze capaciteit behoort tot een bepaalde functie, en deze functie verdwijnt. In dat geval dienen de betreffende parkeerplaatsen te worden toegewezen aan de nieuwe functie. Dit kan door middel van verkoop. Als de plaatsen tot het openbaar domein blijven behoren, kan dit ook in de planvorming worden geregeld. Deze parkeerplaatsen mogen op een maximale loopafstand liggen zoals deze beschreven in hoofdstuk 3.3.2
- b. of als er sprake is van een (gebied)ontwikkeling waarbij nieuwe functies worden toegevoegd en/of uitbreiding van bestaande functies én er bovendien een **berekend** overschot aan parkeerplaatsen is. Voor alle bestaande en nieuwe functies wordt op basis van de parkeernormen in deze nota de nieuwe (gezamenlijke) behoefte berekend.

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 uit bijlage 1 van deze nota.

Tabel 5. Wijze van berekening parkeerplaatsen (mits parkeernorm van toepassing, zie paragraaf 3.6 en 4.2).

GEBOUW	Functie	Realisatie parkeerplaatsen
Bestaand	Verandering	Parkeerbehoefte nieuwe functie minus parkeerbehoefte oude functie (salderen)
Bestaand	Uitbreiding	Voor de uitbreiding van de bestaande of nieuwe functie, volgens de parkeernormen
Bestaand + Nieuwbouw of uitbreiding	Zelfde	Voor de nieuwbouw /uitbreiding volgens de parkeernormen
Bestaand + Nieuwbouw of uitbreiding	Verandering	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 (sloop 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.

3.5 Hardheidsclausule.

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

3.6 Overgangsregeling.

De Nota parkeernormen 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 Parkeernormen niet van toepassing⁸ is op:

- Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan voor de inwerkingtreding van deze Nota een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend (hierop blijft de Nota parkeernormen 2009 van toepassing).
- Een vooroverlegplan dat voor de inwerkingtreding van deze Nota is ingediend bij de afdeling KCC, 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 Nota Parkeernormen 2009 alleen van toepassing indien de aanvraag om een omgevingsvergunning binnen dat jaar is ingediend).
- Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan in een overeenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente is bepaald dat op de realisering een andere in die overeenkomst bepaalde normering van toepassing is.

⁸ De Nota parkeernormen 2013 is niet van toepassing op bouwinitiatieven gelegen in een gebied waarvoor een bestemmingsplan geldt dat zelf parkeernormen bevat. De normen uit het geldende bestemmingsplan blijven, ongeacht deze Nota, van toepassing.

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 .

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 kunnen de parkeernormen uit deze nota worden 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.

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. Tevens kan tegen afwijkend gebruik worden opgetreden.

Op deze wijze wordt de Nota Parkeernormen uiteindelijk voor alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van kracht.

De in bestemmingsplannen opgenomen parkeernormen blijven van kracht tot dat het bestemmingsplan herzien wordt. Een gewijzigde beleidsregel "Nota Parkeernormen" kan hier nooit iets aan wijzigen.

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 Deurne getoetst worden aan de Nota Parkeernormen. 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 (Wabo)).

Op termijn is het, vanwege een in de maak zijnde wijziging van de Woningwet, niet meer mogelijk om via de bouwverordening de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 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.

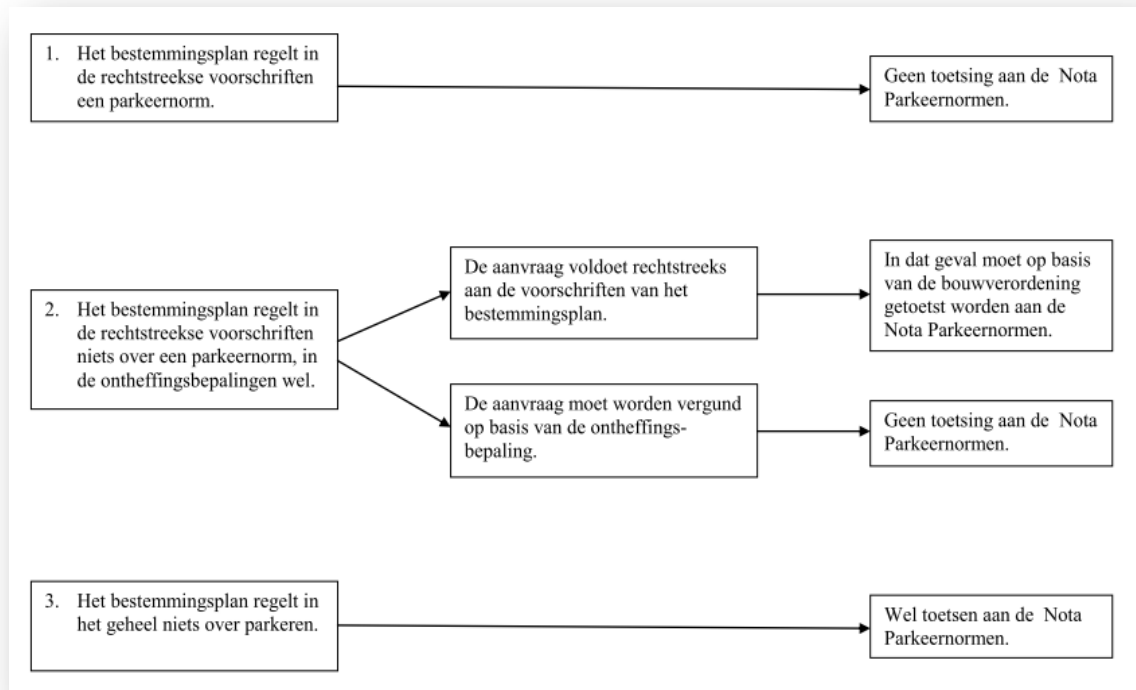
4.2 Scenario's.

Wanneer een bouwaanvraag wordt ingediend zijn er drie scenario's te onderscheiden op welke wijze parkeernormen al dan niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen en hoe toetsing van het bouwplan plaatsvindt ten aanzien van de parkeernormen uit deze nota.

1. Het bestemmingsplan regelt in de rechtstreekse voorschriften een parkeernorm. De Nota parkeernormen 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 Nota parkeernormen opgenomen. In enkele bestemmingsplannen is de Nota parkeernormen 2009 opgenomen, zodat aanvragen binnen dat plangebied aan de normen uit de Nota van 2009 moeten voldoen. In de nieuwere bestemmingsplannen is (of wordt) de Nota parkeernormen 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 Nota parkeernormen 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 Nota parkeernormen 2013 van toepassing.

In het volgende schema treft u deze drie scenario's aan.

Schema 1. Toetsing bouwplannen aan parkeernormen uit de Nota Parkeernormen.



Bijlage 1: Parkeernormen

Functie	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	Buitengebied	eenheid	aandeel bezoekers	opmerkingen
	oranje	groen	blauw	geel	wit			
WONINGEN								
koopwoning, vrijstaand	1,8	1,9	2,1	2,1	2,4	per woning	0,3 pp per woning	
koopwoning, twee-onder-een-kap	1,7	1,8	2,0	2,0	2,2	per woning	0,3 pp per woning	
koopwoning, tussen/hoek	1,5	1,7	1,8	1,8	2,0	per woning	0,3 pp per woning	
koopwoning, etage, goedkoop	1,3	1,4	1,4	1,4	1,6	per woning	0,3 pp per woning	indicatie gebruiksoppervlakte < 90m2
koopwoning, etage, midden	1,4	1,6	1,7	1,7	1,9	per woning	0,3 pp per woning	indicatie gebruiksoppervlakte tussen de 90m2 en 120 m2
koopwoning, etage, duur	1,6	1,7	1,9	1,9	2,1	per woning	0,3 pp per woning	indicatie gebruiksoppervlakte > 120 m2
huurwoning, etage, midden/goedkoop	1,1	1,2	1,2	1,2	1,4	per woning	0,3 pp per woning	indicatie gebruiksoppervlakte tussen de 90m2 en 120 m2
huurwoning, etage, duur	1,4	1,6	1,7	1,7	1,9	per woning	0,3 pp per woning	indicatie gebruiksoppervlakte > 120 m2
huurwoning, sociale huur	1,3	1,4	1,4	1,4	1,6	per woning	0,3 pp per woning	
huurwoning, vrije sector	1,5	1,7	1,8	1,8	2,0	per woning	0,3 pp per woning	
kamerverhuur	0,6	0,7	0,7	0,7		per kamer	0,2 pp per kamer	
kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,3	0,3	0,3	0,3		per kamer	0,2 pp per kamer	
aanleunwoning en serviceflat	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	per woning	0,3 pp per woning	

In bijlage 3 staat de wijze waarop parkeerplaatsen op eigen terrein worden bepaald. Daar is onder meer bepaald dat:

- * Altijd minimaal 0,3 parkeerplaats per woning op openbaar terrein (bezoekersdeel)
- * 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.

Functie	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	Buitengebied	eenheid	aandeel bezoekers	opmerkingen
	oranje	groen	blauw	geel	wit			
WERKGELEGENHEID								
kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,0	2,4	2,4	2,6	per 100 m2 bvo	5%	
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,1	2,4	3,0	3,0	3,6	per 100 m2 bvo	20%	
bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief (industrie, laboratorium, werkplaats, garagebedrijf)	1,6	2,0	2,0	2,0	2,4	per 100 m2 bvo	5%	exclusief vrachtwagenpakeren
bedrijf arbeidsextensief/bezoekers extensief (loods, opslag, transportbedrijf, groothandel)	0,7	0,9	0,9	0,9	1,1	per 100 m2 bvo	5%	exclusief vrachtwagenpakeren
bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,6	1,8	1,8	2,0	per 100 m2 bvo		parkeernormen op basis van gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven

Functie	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	Buitengebied	eenheid	aandeel bezoekers	opmerkingen
	oranje	groen	blauw	geel	wit			
WINKELN EN BOODSCHAPPEN								
buurtsupermarkt	1,9	2,7	3,2	3,3		per 100 m2 bvo	89%	supermarkt <800m2 wvo, bijv. Coop, Golf en Spar
discountsupermarkt	3,3	4,9	5,6	5,8		per 100 m2 bvo	96%	supermarkt met relatief laag prijsniveau. Laag serviceniveau en assortiment. Bijv.. Aldi, Lidl, Boni, Bas van der Heijden, Digros, Dirk van den Broek en Nettorama
fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	3,1	4,7	5,3	5,6		per 100 m2 bvo	93%	supermarkt >800m2 wvo. Middenniveau service en uitgebreid assortiment. Bijv. C1000, Dekamarkt, EMTE, Jan Linders, MCD , Poiezs, Sanders, Vomar, Deen, Hoogvliet, Jumbo en Supercoop
fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	3,6	4,0	4,6	4,8		per 100 m2 bvo	93%	Supermarkt >1000m2 wvo. Hoog serviceniveau en uitgebreid assortiment. Bijv. Albert Heijn, Plus en Super de Boer
grote supermarkt	6,0	6,9	7,6	7,9		per 100 m2 bvo	84%	Supermarkt >2500m2 wvo. Bijv. Albert Heijn XL
groothandel in levensmiddelen		6,4	7,1	7,3		per 100 m2 bvo	80%	
binnenstad of hoofdwinkelcentrum 20.000-30.000 inwoners	3,3					per 100 m2 bvo	82%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
buurt- en dorpscentrum		3,1	3,1	3,3		per 100 m2 bvo	72%	circa 1000 m2 bvo
wijkcentrum (klein)		3,7	4,0	4,1		per 100 m2 bvo		circa 2000 m2 bvo
(week)markt	0,2	0,2	0,2	0,2		per m1 meter marktkraam	85%	1 m kraam = 6 m2 bvo; indien geen parkeren achter de kraam, dan 1 pp per standhouder extra
kringloopwinkel		1,3	1,3	1,3	2,3	per 100 m2 bvo	89%	

Functie	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	Buitengebied	eenheid	aandeel bezoekers	opmerkingen
	oranje	groen	blauw	geel				
bruin- en witgoedzaken	4,0	5,9	6,2	6,2	9,3	per 100 m2 bvo	92%	Grootschalige, volumineuze vestigingen.
woonwarenhuis/woonwinkel	1,3	1,7	1,8	1,8	2,0	per 100 m2 bvo	91%	
woonwarenhuis (zeer groot ca 25.000m2 bvo)					5,2	per 100 m2 bvo	95%	Grootschalige detailhandel met een breed assortiment m.b.t. inrichting van woningen. Bijv. Kwantum, Profijtmeubel, Trendhopper, Leenbakker. Ook gespecialiseerde grootschalige woonwinkels die zich toeleggen op zonwering, verlichting, bedden etc.
meubelboulevard/woonboulevard		2,1	2,2	2,2		per 100 m2 bvo	93%	
winkelboulevard		3,8	4,0	3,9		per 100 m2 bvo	94%	Winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar. In tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht op een gezamenlijk thema.
outletcentrum		9,2	9,5	9,5	10,4	per 100 m2 bvo	94%	Een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, met een gezamenlijk oppervlakte van 5.000 tot 40.000m2 wvo. Profileert zich meestal met lagere prijzen.
bouwmarkt		1,9	1,9	1,9	2,5	per 100 m2 bvo	87%	
tuincentrum		2,3	2,4	2,4	2,9	per 100 m2 bvo	89%	inclusief buitenruimte (in gebruik als verkoopruimte)

functie	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	Buitengebied	eenheid	aandeel bezoekers	opmerkingen
	oranje	groen	blauw	geel	wit			
SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING								
bibliotheek	0,5	0,8	0,8	0,8		per 100 m2 bvo	97%	
museum	0,6	0,8	0,8	0,8		per 100 m2 bvo	95%	
bioscoop	3,2	8,0	8,0	8,0	13,7	per 100 m2 bvo	94%	1 zitplaats is circa 3 m2 bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.
filmtheater/filmhuis	2,6	5,3	5,3	5,3		per 100 m2 bvo	97%	1 zitplaats is circa 3 m2 bvo. Bij filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+20%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.
musicaltheater	2,9	3,4	3,4	3,4	5,1		86%	100 zitplaatsen is 840 m2 bvo
casino	5,7	6,1	6,1	6,1	8,0		86%	
bowlingcentrum	1,6	2,3	2,3	2,3	2,8	per baan	89%	
biljart-/snookercentrum	0,9	1,2	1,2	1,2	1,8	per tafel	87%	
theater/schouwburg	7,4	8,0	8,0	8,0	12,0	per 100 m2 bvo	87%	100 zitplaatsen is 300 m2 bvo

Functie	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	Buitengebied	eenheid	aandeel bezoekers	opmerkingen
	oranje	groen	blauw	geel				
dansstudio	1,6	3,8	3,9	3,9	7,4	per 100 m2 bvo	95%	
fitnessstudio/sportschool	1,4	3,4	3,4	3,4	6,5	per 100 m2 bvo	87%	Kleinschalige voorziening (circa 750 m2 bvo) waar voor het overgrote deel allen gebruik wordt gemaakt van fitnessapparaten
fitnesscentrum	1,7	4,5	4,5	4,5	7,4		90%	Grotere multifunctionele centra (> 1.500 m2 bvo) met breed pakket aan activiteiten eventueel aangevuld met wellnessvoorzieningen.
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)		9,3	9,3	9,3	10,3	per 100 m2 bvo	99%	Grotere zelfstandige (combinaties) van sauna's, thermen en kuurcentra met vaak ook faciliteiten als hotel en restaurant. Het verzorgingsgebied is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.
sauna, hammam	2,5	4,6	4,6	4,6	7,3	per 100 m2 bvo	99%	
sporthal (binnen)	1,6	2,2	2,2	2,2	3,5	per 100 m2 bvo	96%	Let op bij grotere aantal bezoekers (indicatie + 0,1 - 0,2 pp per tribuneplaats)
sportzaal/gymzaal	1,2	2,0	2,0	2,0	3,6	per 100 m2 bvo	94%	Let op bij grotere aantal bezoekers (indicatie + 0,1 - 0,2 pp per tribuneplaats)
tennishal	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	per 100 m2 bvo	87%	
tennisbaan (asvv 2004)	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	per baan	95%	
squashhal	1,6	2,4	2,4	2,4	3,2	per 100 m2 bvo	84%	
zwembad overdekt		10,7	10,7	10,7	13,3	per 100 m2 bassin	97%	
zwembad openlucht		10,1	10,1	10,1	15,8	per 100 m2 bassin	99%	
sportveld (buiten)	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	per ha netto terrein	95%	Oppervlakte sportvelden, dus exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.
stadion	0,1	0,1	0,1	0,1		per zitplaats	99%	
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,3	1,6	1,6	1,6	2,1	per 100 m2bvo	98%	

Functie	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	Buitengebied	eenheid	aandeel bezoekers	opmerkingen
	oranje	groen	blauw	geel				
kunstijsbaan (groter dan 400 meter)		2,3	2,3	2,3	2,8	per 100 m2bvo	98%	
golfoefencentrum					56,2		93%	Uitgaande van een omvang van circa 6 ha.
golfbaan (18 holes)					118,3	per 18 holes (60 ha)	98%	Een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60-70 ha.
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	3,1	3,9	3,9	3,9	5,1	per 100 m2bvo	97%	kleiner dan 3.500 m2 bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	3,7	4,6	4,6	4,6	6,1	per 100 m2bvo	98%	tussen 3.500 en 5.000 m2 bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	3,9	4,9	4,9	4,9		per 100 m2 bvo	98%	groter dan 5.000 m2 bvo
kinderboerderij								
manege (paardenhouderij)					0,4	per box	90%	
dierenpark	8,0	8,0	8,0	8,0		per ha netto terrein	99%	Bij het toepassen van deze parkeernorm kan een bandbreedte worden gehanteerd tussen +4 en -2 pp per ha netto terrein.
attractie- en pretpark	8,0	8,0	8,0	8,0		per ha netto terrein	99%	Bij het toepassen van deze parkeernorm kan een bandbreedte worden gehanteerd tussen +4 en -2 pp per ha netto terrein.
volkstuin		1,3	1,3	1,3	1,5	per 10 tuinen	95%	
wijk-/verenigingsgebouw (asv 2004)	2,0	2,0	3,0	3,0		per 100 m2 bvo	90%	

functie	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	Buitengebied	eenheid	aandeel bezoekers	opmerkingen
	oranje	groen	blauw	geel	wit			
HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE								
camping (kampeerterrein)					1,2	per standplaats	90%	Exclusief 10% voor gasten van bezoekers
bungalowpark (huisjescomplex)					2,1	per bungalow	91%	
hotel 1*	0,4	0,8	0,8	0,8	4,5	per 10 kamers	77%	
hotel 2*	1,5	2,3	2,4	2,4	6,3	per 10 kamers	80%	
hotel 3*	2,1	3,3	3,4	3,4	6,8	per 10 kamers	77%	
hotel 4*	3,4	5,1	5,3	5,3	9,0	per 10 kamers	73%	
hotel 5*	5,3	7,9	8,3	8,3	12,8	per 10 kamers	65%	
café/bar/cafetaria	5,0	5,0	6,0	6,0		per 100 m2 bvo	90%	
restaurant	9,0	9,0	11,0	11,0		per 100 m2 bvo	80%	
discotheek	6,9	13,9	13,9	13,9	20,8	per 100 m2 bvo	99%	
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	5,5	6,5	6,5	6,5		per 100 m2 bvo	99%	

Functie	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	Buitengebied	eenheid	aandeel bezoekers	Opmerkingen
	oranje	groen	blauw	geel	wit			
GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN								
huisartsenpraktijk (-centrum)	2,1	2,5	2,8	2,8	3,3	per behandelkamer	57%	minimum 3 pp per huisartsenpost
apotheek	2,3	2,8	2,9	2,9		per apotheek	45%	
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,3	1,5	1,7	1,7	2,0	per behandelkamer	57%	
consultatiebureau	1,4	1,6	1,8	1,8	2,2	per behandelkamer	50%	
consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,6	1,6	1,6	2,2	per behandelkamer	38%	
tandartsenpraktijk (- centrum)	1,6	2,0	2,2	2,2	2,7	per behandelkamer	47%	
gezondheidscentrum	1,6	1,9	2,1	2,1	2,5	per behandelkamer	55%	Locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of een consultatiebureau .
ziekenhuis	1,4	1,6	1,7	1,7		per 100 m2 bvo		Zie ook 'bouwmaatstaven voor parkeervoorzieningen in de zorgsector. De weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeergetallen:
								* bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden.
								* dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats.
								* medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor ambulante behandelaar 1 parkeerplaats).

Functie	Centrum Deurne	Schil rond centrum	Rest bebouwde kom Deurne	Overige kernen	Buitengebied	eenheid	aandeel bezoekers	Opmerkingen
	oranje	groen	blauw	geel	wit			
crematorium			30,1	30,1	30,1	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	99%	
begraafplaats			31,6	31,6	31,6	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	97%	
religiegebouw (kerk, moskee, synagoge)	0,15	0,15	0,15	0,15		per zitplaats	95%	
verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	0,6		per wooneenheid	60%	parkeernormen zijn inclusief parkeren voor personeel
ONDERWIJSVOORZIENINGEN								
kinderdagverblijf (crèche)	1,0	1,2	1,2	1,2	1,5	per 100 m2 bvo	0%	exclusief parkeerplaatsen voor kiss and ride (halen en brengen van kinderen)
basisonderwijs	0,8	0,8	0,8	0,8		per leslokaal	5%	exclusief parkeerplaatsen voor kiss and ride (halen en brengen van kinderen)
middelbare school	3,7	4,5	4,5	4,5		per 100 leerlingen	11%	bezoekers zijn leerlingen
ROC	4,7	5,4	5,4	5,4	5,9	per 100 leerlingen	7%	bezoekers zijn leerlingen
hogeschool	9,3	10,0	10,1	10,1		per 100 studenten	72%	bezoekers zijn leerlingen
avondonderwijs	4,5	5,6	5,7	5,7	10,5	per 10 studenten	95%	

Toelichting en opmerkingen

- Afronding van de parkeernormen (binnen de op te stellen parkeerbalans) vindt als volgt plaats: $<0,5 = 0$ en $\geq 0,5 = 1$. De afronding vindt plaats in de allerlaatste fase bij de bepaling van het totaal noodzakelijk aantal parkeerplaatsen.
- bvo = bruto vloeroppervlak. Dit is het totale oppervlak binnen de buitenmuren (inclusief alle verdiepingen).
- wvo= winkelvloeroppervlak. Gedeelte van het brutovloeroppervlakte van een winkel waar goederen ter verkoop zijn uitgesteld Voor winkels is het bvo gemiddeld 1,25 maal het wvo.
- Met "aandeel bezoekers" is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn voor bezoekers. Bij woningen is dat meestal 0,3 parkeerplaats per woning, bij bedrijven en voorzieningen is het vaak een percentage. Deze parkeerplaatsen moeten in zoverre openbaar zijn dat het bezoek van de voorzieningen/woningen er gebruik van kan maken. Dit kan in het openbaar gebied, maar kan ook bijvoorbeeld achter een hek of in een parkeergarage.
- De opmerkingen ten aanzien van de arbeidsplaatsen in de laatste kolom kan worden gebruikt om arbeidsplaatsen om te rekenen in het aantal m2 bvo. Dit kan handig zijn als bijvoorbeeld alleen bekend is hoeveel medewerkers een bepaalde voorziening moet huisvesten. In de praktijk zal dit echter maar sporadisch voorkomen.
Voorbeeld: voor een winkel in het centrum Deurne van 100 m2 bvo zijn 3,3 parkeerplaatsen nodig. Het aantal arbeidsplaatsen doet er dan niet toe.
- Agrarische bedrijven zijn niet opgenomen in deze tabel. Voor deze bedrijven geldt echter ook dat ze parkeren op eigen terrein dienen op te lossen. Een indicatie daarvoor is het aantal arbeidsplaatsen (= het maximaal aantal aanwezige werknemers) waarbij wordt uitgegaan van 0,7 tot 1,0 parkeerplaats per arbeidsplaats.

Bijlage 2: Aanwezigheidscijfers

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.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/etc.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- /verzorgingstehuis/aanleunwoning /verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis, patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis, medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
Bibliotheek⁹	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%

⁹ Aanwezigheidspercentage voor bibliotheek, museum, restaurant en café zijn ontleend aan ASVV 2004.

De mogelijkheid tot dubbelgebruik berekent men door per functie per tijdstip de parkeerbehoefte uit te rekenen en vervolgens alle functies per tijdstip te sommeren.

Rekenvoorbeeld

Stel dat de eerste acht functies uit bovenstaande tabel normatief 100 parkeerplaatsen behoeft, dan bedraagt de totale normatieve parkeerbehoefte 800 parkeerplaatsen. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat nodig is als iedereen in zijn eigen parkeerbehoefte voorziet. Als we de afzonderlijke tijden beschouwen blijkt dat de parkeerbehoefte feitelijk lager is. Deze loopt uiteen van 100 parkeerplaatsen op een werkdagnacht tot 565 parkeerplaatsen op de koopavond. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat noodzakelijk is. Met andere woorden in dit rekenvoorbeeld bespaart dubbelgebruik circa een derde van de oorspronkelijke parkeerbehoefte.

	Normatief	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	100	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	100	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	100	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	100	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	100	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	100	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Totaal	800	400	500	400	565	100	520	320	215

Bijlage 3: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen.

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

Tabel 1. Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

parkeervoorziening	theoretisch aantal	Berekenings- Aantal *	opmerking
Woning met garage en oprit	2	1	Diepte oprit minimaal 5,0 meter Breedte oprit minimaal 3,0 meter
woning met garage, zonder oprit	1	0	
woning met oprit/opstelplaats op eigen terrein	1	1	Diepte oprit minimaal 5,0 meter Breedte oprit minimaal 3,0 meter
woning met carport	1	1	Diepte carport minimaal 5,0 meter Breedte carport minimaal 3,0 meter
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	Diepte garagebox minimaal 5,0 meter Breedte garagebox 2,80 meter
woning met/zonder garage, met lange oprit	2	1,3	Diepte oprit minimaal 11,0 meter Breedte oprit minimaal 3,0 meter
woning met/zonder garage, met brede oprit	2	1,7	Diepte oprit minimaal 5,0 meter Breedte oprit minimaal 5,0 meter
Parkeerplaats deel uitmakend van een grotere gebouwde parkeergarage of parkeerterrein	1	1	Breedte ten minste 2,4 meter Lengte ten minste 5,0 meter (breedte parkeeweg bij haaks parkeren minimaal 5,4 meter)

- * Altijd minimaal 0,3 parkeerplaats per woning op openbaar terrein (bezoekersdeel)
- * 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 4: Afmetingen parkeerplaatsen.

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

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

Ad 1. de parkeerplaats.

In tabel 1 staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 2012.¹⁰

Tabel 1. Minimale breedte en minimale lengte parkeerplaatsen voor personenauto's.

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

Er wordt geen verschil gemaakt tussen lang parkeren en kort parkeren omdat parkeerplaatsen vaak gebruikt worden door beide doelgroepen. Uitgangspunt is een zodanige maatvoering (zie tabel 1 en 2) dat te allen tijde parkeercomfort wordt geboden.

Gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zowel bij haaks- als langsparkeren 3,5 meter breed te zijn of 3,0 meter als er een vrije uitstapstrook naast het parkeervak is.

Ad 2. de parkeerweg.

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat de parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd (zonder te steken). Naarmate de parkeerhoek kleiner is, is minder ruimte nodig. In veel gevallen noodzaken andere eisen (bijvoorbeeld van de brandweer) tot een grotere breedte van de parkeerweg. In tabel 2 staat de breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren (bij een parkeervakbreedte van 2,5 mtr) , gebaseerd op het ASVV 2012.

Tabel 2. Breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren voor personenauto's.

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

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

¹⁰ Voor parkeergarages is de NEN 2443 van toepassing. Voor parkeergarages bedraagt de minimumbreedte 2,30 m bij normaal gebruik en 2,5 m bij intensief gebruik. De huidige aanbevolen parkeerbreedte is ten minste 2,4 m.

Bijlage 5: Berekening 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 3.2.2 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 3.3.2. genoemde loopafstand valt, wordt de parkeerdruk gemeten. Dit gebied wordt op kaart aangegeven.

Aantal parkeerplaatsen.

Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen 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)

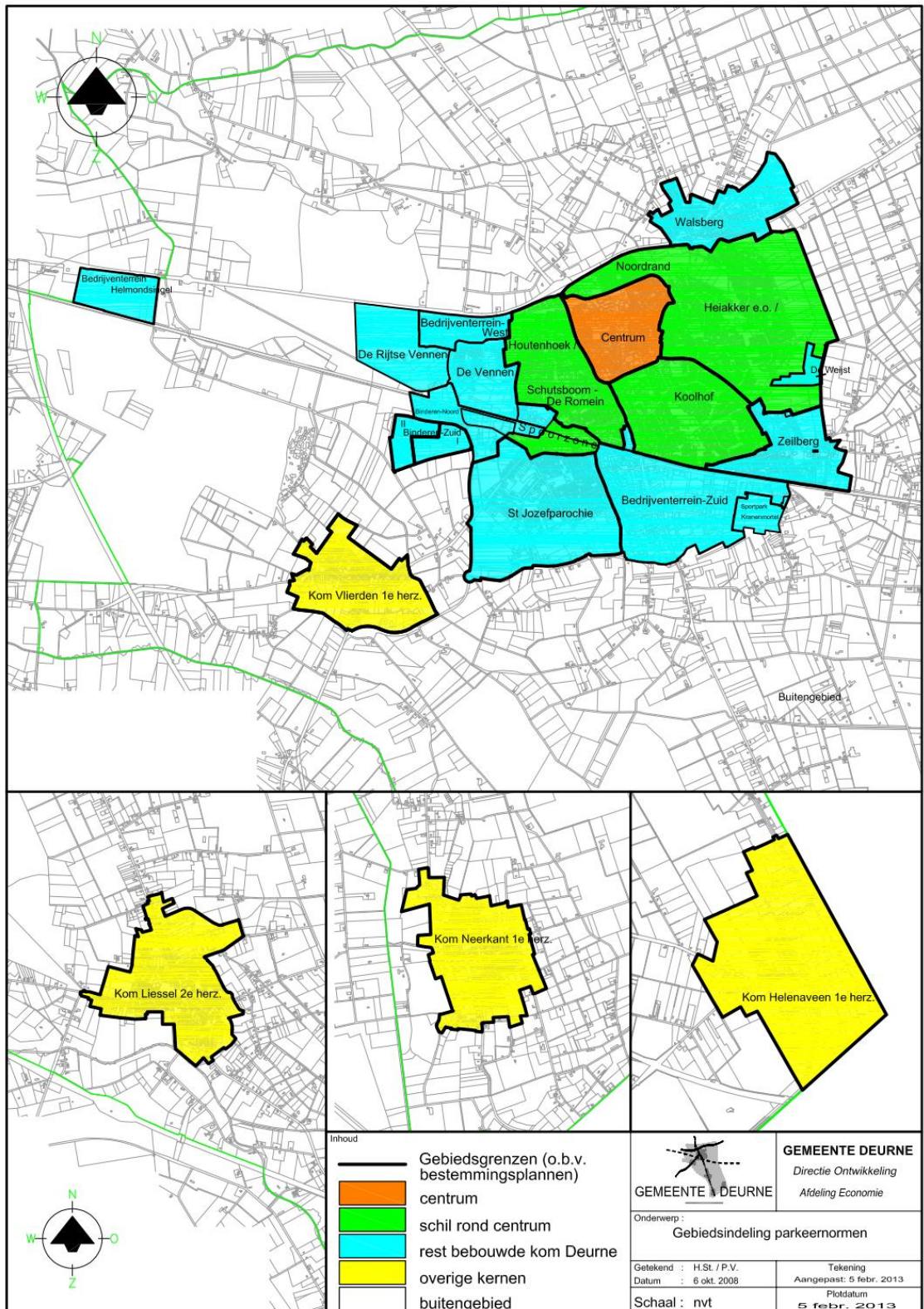
Parkeerdruk toekomst = (parkeerbehoefte nieuwe situatie¹¹) + (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)

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.

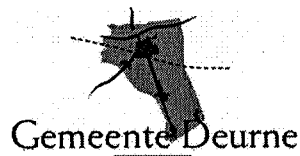
¹¹ Het gaat hierbij om de parkeerbehoefte zoals die is berekend op basis van de parkeernormen uit deze nota en de aanwezigheidscijfers. Omdat het hier gaat om het meten van de parkeerdruk in het openbare gebied, geldt alleen de parkeerbehoefte (het aantal parkeerplaatsen) die een initiatiefnemer niet op eigen terrein kan oplossen.

Bijlage 6: Gebiedsindeling parkeernormen



Postbus 3
5750 AA Deurne
Bezoekadres:
Markt 1
T: 0493 - 38 77 11
F: 0493 - 38 75 55
E: info@deurne.nl
www.deurne.nl





Gemeente Deurne

Commissieadvies

Onderwerp	Actualisatie nota parkeernormen		
Commissie	Omgeving		
Datum	16 april 2013	Behandelwijze	Vorbereiding besluitvorming (B)

Aan de gemeenteraad
van Deurne

De commissie Omgeving heeft in haar vergadering van 15 april 2013 beraadslaagd over bovengenoemd onderwerp.

De commissie vindt dat het voorstel aan de raad kan worden voorgelegd, echter niet met stip. De fracties van DeurneNu, VVD en PvdA wensen zich nader te beraden over de toelichting van het college inzake de parkeernormen bij bedrijven c.q. het parkeren door het eigen personeel.

De commissiegriffier.

(C.P.L.M. Hendriks)