



Nota Parkeernormen Grave 2018

Documentatiepagina

Titel rapport Nota Parkeernormen 2018

Datum publicatie Januari 2018

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Parkeernormering	2
2.1	Uitgangspunten	2
2.2	De Parkeernormen	3
3	Toepassingskader	7
3.1	Stap 1: Berekening parkeerbehoefte	7
3.2	Stap 2: Confrontatie parkeerbehoefte met parkeeraanbod	9
3.3	Stap 3: Afwijkingsmogelijkheden (optioneel)	10
3.4	Stap 4: Indienen vergunningaanvraag	12
3.5	Stap 5: Toetsing aanvraag en vastleggen van afspraken	13
	Bijlage 1 Afbeelding gebiedsbegrenzing	
	Bijlage 2 Lijst met parkeernormen en gemiddelde CROW-parkeerkencijfers	
	Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages	

1 Inleiding

Deze nota beoogt het vastleggen van de Graafse parkeernormen en het bepalen van een transparant en eenduidig toepassingskader. Alvorens in de volgende hoofdstukken op deze elementen in te gaan, eerst een beknopte toelichting op het juridisch kader en wijze waarop Grave tot op heden de regels heeft toepast.

Wijziging juridisch kader

Om te bepalen of de ontwikkeling voor wat parkeren betreft doorgang kan vinden, toetst de gemeente de aanvraag aan het bestemmingsplan. Binnen de bestemmingsplannen is opgenomen dat bij een ontwikkeling in voldoende mate moet worden voorzien in parkeergelegenheid. In deze bestemmingsplannen is een verwijzing naar de Nota Parkeernormen opgenomen om “in voldoende mate” te berekenen.

Als in een bestemmingsplan geen parkeernorm of een verwijzing naar een Nota Parkeernormen is opgenomen, is de Bouwverordening het vangnet. In het parkeerartikel van de Bouwverordening van Grave is opgenomen dat in voldoende mate in parkeerruimte voor het stallen van auto's moet worden voorzien. De bouwverordening blijft voor bestaande bestemmingsplannen tot 1 juli 2018 als vangnetbepaling van kracht. Voor nieuwe bestemmingsplannen (vanaf 29 november 2014) geldt dat het bestemmingsplan zelf een parkeernorm of een verwijzing naar een Nota Parkeernormen moet bevatten. Voor die plannen kan de Bouwverordening dus niet meer als vangnetbepaling fungeren

Overgangsregeling parkeernormen

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bij de gemeente op dit moment (datum vaststelling) bekende bouwinitiatieven nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota een vergunningverzoek kunnen indienen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen.

Vervanging Nota Parkeernormen 2014

Deze Nota Parkeernormen 2018 voor de gemeente Grave is een actualisering van de Nota Parkeernormen 2014 en vervangt deze nota.

2 Parkeernormering

Bij het formuleren van parkeernormering is het belangrijk dat deze recht doet aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Grave verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie.

2.1 Uitgangspunten

Minimumwaardes

Om een goede parkeeroplossing over een langere periode te borgen hanteert de gemeente minimumwaardes bij de parkeernormen. De hoogte van de minimumwaarde is zo bepaald dat hiermee voor een gedegen parkeeroplossing wordt gezorgd en geen parkeeroverlast in de omgeving wordt veroorzaakt. Minimum betekent dat ten minste het aantal aangegeven parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden.

Parkeerkencijfers CROW als basis

De gemeente Grave kiest, net als in 2014, voor de meest recente parkeerkencijfers van CROW (publicatie 317, oktober 2012) als basis voor de gemeentelijke parkeernormering. Dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers en geven dus een inschatting van de werkelijk te verwachten toekomstige parkeerbehoefte. Wanneer CROW haar parkeerkencijfers actualiseert maakt de gemeente Grave de afweging of zij deze wil volgen of niet. De hoogte van de parkeernorm is onder andere afhankelijk van het autobezit en autogebruik. In dit hoofdstuk worden de gemaakte keuzes toegelicht.

Stedelijkheidsgraad en stedelijke zone

In de parkeerkencijfers van CROW wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone. Grave behoort tot de categorie weinig stedelijk. Een kaart met de gebieden die de gemeente Grave onderscheidt, is opgenomen in bijlage 1. In tabel 2.1 is aangegeven hoe die gebiedsindeling zich verhoudt tot de stedelijke zones die CROW onderscheidt.

gebied	stedelijke zone CROW
Binnenstad Grave	centrum
Overige bebouwde kom (woonwijken Grave en kerkdorpen)	rest bebouwde kom
buitengebied	buitengebied

Tabel 2.1: Toepassing CROW-indeling in Grave

Parkeernorm versus bandbreedte CROW

De parkeerkcijfers van CROW geven een bandbreedte weer. Omdat het gemiddelde autobezit in Grave met 1,2 personenauto's per huishouden (exclusief lease-auto's en bedrijfsvoertuigen) gelijk ligt aan het gemiddelde autobezit van alle gemeentes met een vergelijkbare mate van stedelijkheid, geldt de gemiddelde waarde van de CROW-parkeerkcijfers als parkeernorm.

2.2 De Parkeernormen

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn minimumnormen. Dit betekent dat ten minste het aantal aangegeven parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden. Meer mag ook! Niet voor alle functies zijn parkeernormen opgesteld. Alleen voor de veel voorkomende en de voor Grave specifieke functies zijn parkeernormen geformuleerd. Voor de overige functies worden de gemiddelde CROW-parkeerkcijfers als uitgangspunt voor de minimumnorm gehanteerd. Op basis van het specifieke profiel van de functie kan vervolgens de parkeerbehoefte worden berekend. Op deze wijze wordt recht gedaan aan de specifieke eigenschappen van de functie. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de specifieke Graafse parkeernormen en CROW-parkeerkcijfers die als uitgangspunt gelden.

Een parkeernorm is opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. In de tabellen waarin de parkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen, is naast de volledige parkeernorm het aandeel bezoekers (bezoekersdeel) inzichtelijk gemaakt. Dit aandeel is onder andere relevant indien parkeervoorzieningen bij een functie voornamelijk op eigen terrein worden gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk zijn, het bezoekersdeel dient namelijk altijd openbaar toegankelijk te zijn.

Het is aan de aanvrager van de omgevingsvergunning om de parkeerbehoefte inzichtelijk te maken. Op basis van de door de aanvrager aangedragen argumenten en overwegingen toetst de gemeente aan de parkeereis.

2.2.1 Wonen

In Grave is ervoor gekozen om de verscheidenheid aan woningen die CROW hanteert bij haar kencijfers te vereenvoudigen. CROW relateert de kencijfers aan de prijsklasse en type. Dit wordt overgenomen. Ook hanteert CROW het onderscheid tussen koop of huur, dit onderscheid wordt niet overgenomen aangezien dit verschil nauwelijks relevant is voor de parkeerbehoefte.

	binnenstad	overige bebouwde kom	buiten bebouwde kom	eenheid	waarvan bezoekersdeel
woning vrijstaand	1,80	2,30	2,40	per woning	0,3 pp
twee-onder-een-kap	1,70	2,20	2,20	per woning	0,3 pp
tussen/hoek woning	1,50	2,00	2,00	per woning	0,3 pp
sociale huur	1,30	1,60	1,60	per woning	0,3 pp
etage, goedkoop	1,30	1,60	1,60	per woning	0,3 pp
etage, midden	1,40	1,90	1,90	per woning	0,3 pp
etage, duur	1,60	2,10	2,10	per woning	0,3 pp
kamerverhuur	0,55	0,70	0,70	per kamer	0,2 pp
aanleunwoning, serviceflat	1,05	1,20	1,20	per wooneenheid	0,3 pp

Tabel 2.2: Parkeernormen wonen

Zorgwoningen

In de regel worden aanleunwoningen gebouwd tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Deze woningen zijn bedoeld voor ouderen die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. De bewoners profiteren van de diensten van het verzorgingscentrum, terwijl ze toch redelijk zelfstandig kunnen wonen. Dit type woningen is kleiner dan 100 m² bvo en komt onder andere onder de volgende benamingen voor: aanleunwoningen, appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat, woonzorgcomplex en zelfstandige seniorenwoning.

De functie zorgwoningen kan breed worden geïnterpreteerd. Daarom geldt voor deze functie het volgende onderscheid:

- Intramurale zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dagverzorging). Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingshuis.
- Extramurale zorgwoningen voor zorgbehoevenden met behoefte aan zorg op afroep. Dit type zorgwoningen valt onder de categorie aanleunwoning.
- Extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Voor dit type zorgwoningen gelden de parkeernormen voor reguliere woningen.

Bij overlap wordt gerekend met de categorie met de hoogste parkeernorm.

2.2.2 Werkgelegenheid

Voor de meest voorkomende werkgelegenheidsfuncties zijn parkeernormen vastgelegd.

werken	binnenstad	overige bebouwde kom	buiten bebouwde kom	eenheid	waarvan bezoekersdeel
kantoor	1,85	2,55	2,55	per 100 m ² bvo	5%
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	1,55	2,35	2,35	per 100 m ² bvo	5%

werken	binnenstad	overige bebouwde kom	buiten bebouwde kom	eenheid	waarvan bezoekersdeel
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	0,65	1,05	1,05	per 100 m ² bvo	5%

Tabel 2.3: Parkeernormen werkgelegenheid

- Onder arbeidsextensieve/bezoekers extensieve bedrijven worden bedrijven verstaan zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m² bvo.
- Arbeidsintensieve/bezoekers extensieve bedrijven zijn bijvoorbeeld industrie, garagebedrijf, laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo.

2.2.3 Winkels

Voor een aantal winkelfuncties zijn specifieke parkeernormen bepaald. Deze parkeernormen zijn specifiek voor Grave. Ten opzichte van CROW zijn een aantal functies samengevoegd, aangezien het bij de realisatie van de functie op voorhand niet vast te stellen is, welk type detailhandel zich hier zal vestigen. Daarnaast geldt dat functieveranderingen in de loop van tijd regelmatig optreden.

Alleen voor de meest voorkomende winkelfuncties zijn parkeernormen opgesteld. Voor de minder voorkomende functies, zoals bouwmarkt, tuincentrum of meubelboulevard gelden de CROW-parkeerkencijfers als uitgangspunt.

winkelen	binnenstad	overige bebouwde kom	buiten bebouwde kom	eenheid	waarvan bezoekersdee l
detailhandel	3,7	4,0	4,1	per 100 m ² bvo	85%
supermarkt	4,1	6,2	7,5	per 100 m ² bvo	95%
commerciële dienstverlening	2,45	3,55	3,55	per 100 m ² bvo	20%

Tabel 2.4: Parkeernormen winkels

- Onder detailhandel wordt zowel dagelijkse als niet-dagelijkse detailhandel verstaan, zijnde niet supermarkt.
- Alle type supermarkten vallen onder deze categorie.
- Onder commerciële dienstverlening worden bedrijven verstaan zoals een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudio.

2.2.4 Overige functies

Voor de overige functies, zoals zorg, onderwijs en leisure, gelden de gemiddelde CROW-parkeerkencijfers als uitgangspunt. In praktijk kunnen dezelfde functies toch een heel ander mobiliteitsgedrag hebben; de parkeernorm kan dan niet passen bij die specifieke functie. Op basis van de door aanvrager aangedragen argumenten en

overwegingen toetst de gemeente de onderbouwing van de parkeerbehoefte. Na bestuurlijke afweging is afwijking van de gemeentelijke parkeernormen mogelijk. Zie daarvoor hoofdstuk 3.

3 Toepassingskader

Bij de toepassing van de parkeernormering worden de volgende stappen doorlopen:

1. Berekening parkeerbehoefte;
2. Confrontatie parkeerbehoefte met parkeeraanbod;
3. Afwijkingsmogelijkheden (optioneel);
4. Indienen vergunningaanvraag;
5. Toetsing aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken.

Het doorlopen van deze stappen heeft als doel te komen tot een ontwikkeling met een passende parkeeroplossing, zonder dat dit leidt tot parkeeroverlast in de omgeving.

3.1 Stap 1: Berekening parkeerbehoefte

De parkeernorm wordt gebruikt om de parkeerbehoefte te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Wanneer meerdere functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd, wordt de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling bepaald door de berekende parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen.

Afronden

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag (stap 4) wordt het aantal parkeerplaatsen cijfermatig naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen; een halve parkeerplaats is immers niet te realiseren.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (auto)

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het bouwplan toegankelijk is (zie ook stap 5). Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uit maken. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 317. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd. Deze zijn opgenomen in bijlage 3.

Rekening houden met bestaande situatie

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop, nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog extra benodigd is. Uitgangspunt bij deze regel is dat de parkeerbehoefte van het meest recente legale

gebruik enkel mag worden gecorrigeerd op de vraag van de nieuwe functie indien het pand niet langer dan vijf jaar leegstaat. Wanneer bij de parkeeroplossing voor de bestaande situatie gebruik is gemaakt van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, of van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zal bij het bepalen van het aantal extra benodigde parkeerplaatsen tevens rekening moeten worden gehouden met aanwezigheidspercentages.

Bij de correctie van de parkeerbehoefte in verband met eventuele bestaande functies dient tevens rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van parkeercapaciteit. Indien als gevolg van de nieuwbouw een deel van de bestaande capaciteit komt te vervallen dan dient deze gecompenseerd te worden.

Voorbeeld berekening parkeerbehoefte

Een bestaand kantoorgebouw van 2.000 m² bvo wordt gesloopt en op deze locatie wordt een supermarkt van 1.000 m² bvo gerealiseerd. Het kantoorgebouw heeft geen eigen parkeergelegenheid (dus geen parkeerplaatsen op eigen terrein). De parkeeroplossing van het kantoorgebouw was gelegen in de openbare ruimte.

De berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is dan als volgt:

- Parkeerbehoefte supermarkt
1.000 m² bvo supermarkt x parkeernorm (4,1/100) = 41,0 parkeerplaatsen.
- Parkeeroplossing in de openbare ruimte, dus rekening houden met dubbelgebruik (in dit voorbeeld wordt naar 2 momenten gekeken; bij de onderbouwing zijn alle drukke cq maatgevende momenten van de betreffende functies benodigd).
- Parkeerbehoefte per moment:
werkdagmiddag: 41,0 x 60% = 24,6
zaterdagmiddag: 41,0 x 100% = 41,0
- Rekening houden met bestaande situatie
parkeerbehoefte kantoor: 2.000 m² bvo x 1,85 (parkeernorm) = 37,0
werkdagmiddag: 37,0 x 100% = 37,0
zaterdagmiddag: 37,0 x 0% = 0,0
- Extra benodigde parkeerplaatsen (nieuw minus oud)
werkdagmiddag: 24,6 – 37,0 = -12,4 parkeerplaatsen
zaterdagmiddag: 41,0 – 0,0 = 41,0 parkeerplaatsen.

Voor dit plan dienen om de parkeerbehoefte op te vangen 41 parkeerplaatsen extra gerealiseerd te worden. Het kantoorgebouw had immers geen parkeerbehoefte op zaterdagmiddag.

Functiewijziging maximaal drie parkeerplaatsen

Voor functiewijzigingen, waarbij de (eventueel gecorrigeerde) parkeerbehoefte niet groter is dan 3 parkeerplaatsen is het niet nodig deze parkeerplaatsen te realiseren. Hierdoor zijn kleine ontwikkelingen eenvoudiger te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat voor dezelfde locatie in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt.

Uitbreidingen kleiner dan 100 m² bvo

Voor uitbreidingsplannen van bestaande gebouwen, waarbij de uitbreiding minder dan 100 m² bvo is, is het niet nodig de extra parkeerplaatsen te realiseren. Hierdoor zijn kleine ontwikkelingen, eenvoudiger te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat voor dezelfde locatie in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt.

3.2 Stap 2: Confrontatie parkeerbehoefte met parkeeraanbod

In de tweede stap wordt de parkeerbehoefte geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter is dan de parkeerbehoefte kan verder worden gegaan met stap 4, zo niet dan wordt stap 3 nog doorlopen. Uitgangspunt is dat het geplande parkeeraanbod op eigen terrein of binnen het plangebied (bij grotere ontwikkelingen) wordt gerealiseerd.

Parkeerplaatsen op eigen terrein

Een parkeerplaats geldt als parkeerplaats op eigen terrein indien:

- de parkeerplaats in eigendom is bij de initiatiefnemer of;
- de parkeerplaats in erfpacht is uitgegeven, verhuurd of in gebruik is gegeven aan de initiatiefnemer of;
- in de omgevingsvergunning, bouwvergunning, de huur- of de koopovereenkomst of in de erfpachtvoorwaarden is vastgelegd dat de betreffende parkeergelegenheid is bedoeld voor het adres van de initiatiefnemer.

Maatvoering parkeerplaatsen op eigen terrein (auto)

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van individuele parkeerplaatsen hanteert de gemeente de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'. Voor de toetsing op parkeerplaatsen in (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen hanteert de gemeente de meeste recente versie van de NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages'. In tabel 3.1 staan de gehanteerde minimum afmetingen van parkeervakken waar de gemeente aan toetst.

onderdeel	maatvoering
toegankelijkheid	doorgang minimaal 2,30 meter breed
parkeerplaats op maaiveld (bijv. bij oprit of carport)	minimaal 2,50 meter breed minimaal 5,50 meter lang
parkeerplaats in garage (bij woning of losse garagebox)	minimaal 2,80 meter breed minimaal 5,50 meter lang
meerdere parkeerplaatsen naast elkaar (per parkeervak)	minimaal 2,50 meter breed minimaal 5,50 meter lang

Tabel 3.1: Minimale maatvoering parkeervakken op eigen terrein

Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves inzichtelijk worden gemaakt. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit ASVV en NEN 2443.

Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein (auto)

Voorname­lijk bij woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage(box) niet altijd wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als berg­ruimte. Aangezien hier bij de parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Parkeer­plaatsen in een garage(box), oprit of carport bij woningen worden daarom niet als volwaardige parkeer­plaats meegeteld. In tabel 3.2 is aangegeven in welke mate het parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt aan de aanbodzijde.

parkeervoorziening	theoretisch berekenings-		opmerking
	aantal	aantal	
enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8	oprit min. 5,0m lang en 2,5 breed
lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,5	oprit min. 10,0m lang en 2,5 breed
dubbele oprit zonder garage(box)	2	1,7	oprit min. 5,0m lang en 4,5 breed
garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0,4	zie tabel 3.1
garage(box) (niet bij woning)	1	0,5	zie tabel 3.1
garage(box) met enkele oprit	2	1	oprit min. 5,0m lang en 2,5 breed
garage(box) met lange oprit	3	1,6	oprit min. 10,0m lang en 2,5 breed
garage(box) met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 5,0m lang en 4,5 breed

Tabel 3.2: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

3.3 Stap 3: Afwijkingsmogelijkheden (optioneel)

Het parkeernormenbeleid van de gemeente is erop gericht dat bij ontwikkelingen voldoende parkeer­plaatsen worden gerealiseerd voor auto's en fietsen, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Het uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost. In deze paragraaf wordt ingegaan op de afwijkingsmogelijkheden wanneer dit niet in voldoende mate mogelijk is, zonder dat parkeeroverlast voor de omgeving ontstaat.

Om de directe link tussen bouwontwikkeling en realisatie van parkeer­plaatsen te borgen, wordt het mobiliteitsfonds afgeschaft. Bij het mobiliteitsfonds werd de verplichting tot het realiseren van voldoende parkeer­plaatsen overgedragen van de initiatiefnemer naar de gemeente.

3.3.1 Benutten bestaand parkeeraanbod elders

Vanuit het principe 'eerst benutten dan bouwen' kan vrijstelling worden verleend op het realiseren van het benodigde parkeeraanbod als in de omgeving op acceptabele loopafstand (zie tabel 3.3 voor maximale loopafstanden) in de nodige parkeerruimte

wordt voorzien. Voorwaarde is wel dat onderbouwd wordt waarom niet het volledige benodigde parkeeraanbod op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Daarnaast moet aangetoond worden dat de alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk duurzaam beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling.

Tevens kan voor vervangende parkeerruimte een beroep worden gedaan op de openbare ruimte als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving (op loopafstand van de ontwikkeling), ook na realisatie van de ontwikkeling, op alle momenten in de week onder de 80% zal blijven. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunningaanvrager.

De afwijkingmogelijk voor het benutten van parkeeraanbod elders is niet toepasbaar voor het openbare parkeeraanbod in de binnenstad¹ van Grave.

Acceptabele loopafstanden

De gemeente Grave hanteert bij het situeren van parkeerplaatsen ten opzichte van de bouwontwikkeling de onderstaande maximaal acceptabele loopafstanden. De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur, het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres, de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van alternatieven. In tabel 3.3 staan de acceptabele loopafstanden voor de verschillende doelgroepen. De loopafstanden worden gemeten van deur-tot-deur met behulp van Google Maps.

gebied	maximale acceptabele loopafstand t.o.v. bouwontwikkeling	
	bezoekers < 2 uur en bewoners	bezoekers > 2uur, werkers en tweede auto bewoners
binnenstad	300 meter	500 meter
overige bebouwde kom	100 meter	200 meter
buiten bebouwde kom	50 meter	50 meter

Tabel 3.3: Maximaal acceptabele loopafstanden naar gebied

3.3.2 Realiseren extra parkeerplaatsen elders

Wanneer benutten niet mogelijk is, kan overwogen worden elders extra parkeerplaatsen te realiseren. In deze gevallen bekijkt de initiatiefnemer in overleg met de gemeente Grave of het mogelijk is de parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (zie tabel 3.3) in de openbare ruimte te realiseren. Hierbij wordt een afweging gemaakt tussen de realisatie van parkeerplaatsen en de kwaliteit van de openbare ruimte. Indien dit mogelijk is, kan worden afgeweken van het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein. De gemeente Grave, of de initiatiefnemer op basis van richtlijnen van de gemeente Grave, zal zorg dragen voor

¹ Dit gebied wordt begrensd door de Sint Elisabethstraat, Arnoud van Gelderweg, Industriestraat en de Maas (zie ook bijlage 1 voor begrenzing).

de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De kosten hiervan komen voor rekening van de ontwikkelende partij.

3.3.3 De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is lager

Wanneer door de initiatiefnemer afdoende kan worden onderbouwd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor langere periode (15 jaar) lager ligt dan berekend met de parkeernorm kan hiervan worden afgeweken. Hierbij dient de initiatiefnemer te onderbouwen dat:

- de doelgroep wezenlijk anders is dan het gemiddelde gedrag;
- een lagere parkeerbehoefte wordt verwacht.

Bij het opstellen van deze onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is reeds aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens kunnen worden gebruikt bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

3.3.4 Zwaarwegend belang

Het uitgangspunt is dat het parkeren op eigen terrein of binnen de planontwikkeling wordt opgelost. Er zijn redenen denkbaar wanneer het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Dit is bijvoorbeeld bij overwegende bezwaren bij:

- Ontsluiting van het bouwplan;
- Overwegingen van verkeersveiligheid;
- Toepassing van andere wettelijke kaders;
- Verstoring van stads- of straatbeeld;
- Inpasbaarheid parkeervoorziening.

Het is daarom mogelijk om bij zwaarwegende belangen af te wijken en niet de (gehele) parkeerbehoefte op eigen terrein te realiseren. De initiatiefnemer moet zijn aanvraag voor een omgevingsvergunning in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken en de effecten die dit (eventueel) heeft op de omgeving. Omdat het van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de effecten zorgvuldig worden afgewogen, dienen alle afwijkingen voldoende gemotiveerd ter besluitvorming te worden voorgelegd aan het College van Burgemeester en Wethouders.

3.4 Stap 4: Indienen vergunningaanvraag

Bij het indienen van de vergunningaanvraag overlegt de initiatiefnemer ten minste:

- Het bouwplan;
- Een berekening van de parkeerbehoefte, inclusief onderbouwing;
- Indien van toepassing: een uitsplitsing naar aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (niet openbaar toegankelijk) en openbaar toegankelijke parkeerplaatsen;
- Het ontwerp van de parkeeroplossing, inclusief maatvoering en openbaarheid;

- De wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen zal worden voldaan door de bouwende partij;
- Bij het toepassen van afwijkingsmogelijkheden: een onderbouwing aan de hand van uitgevoerd onderzoeken, overeenkomsten/contracten en dergelijke;
- Mogelijke consequenties voor de gebruikers van het pand. Een van de mogelijke consequenties is dat bij een bouwontwikkeling de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning (of ontheffing). Dit geldt ook voor locaties waar (nog) geen parkeerregulering geldt. Uitzondering hierop is de situatie dat parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

3.5 Stap 5: Toetsing aanvraag en vastleggen van afspraken

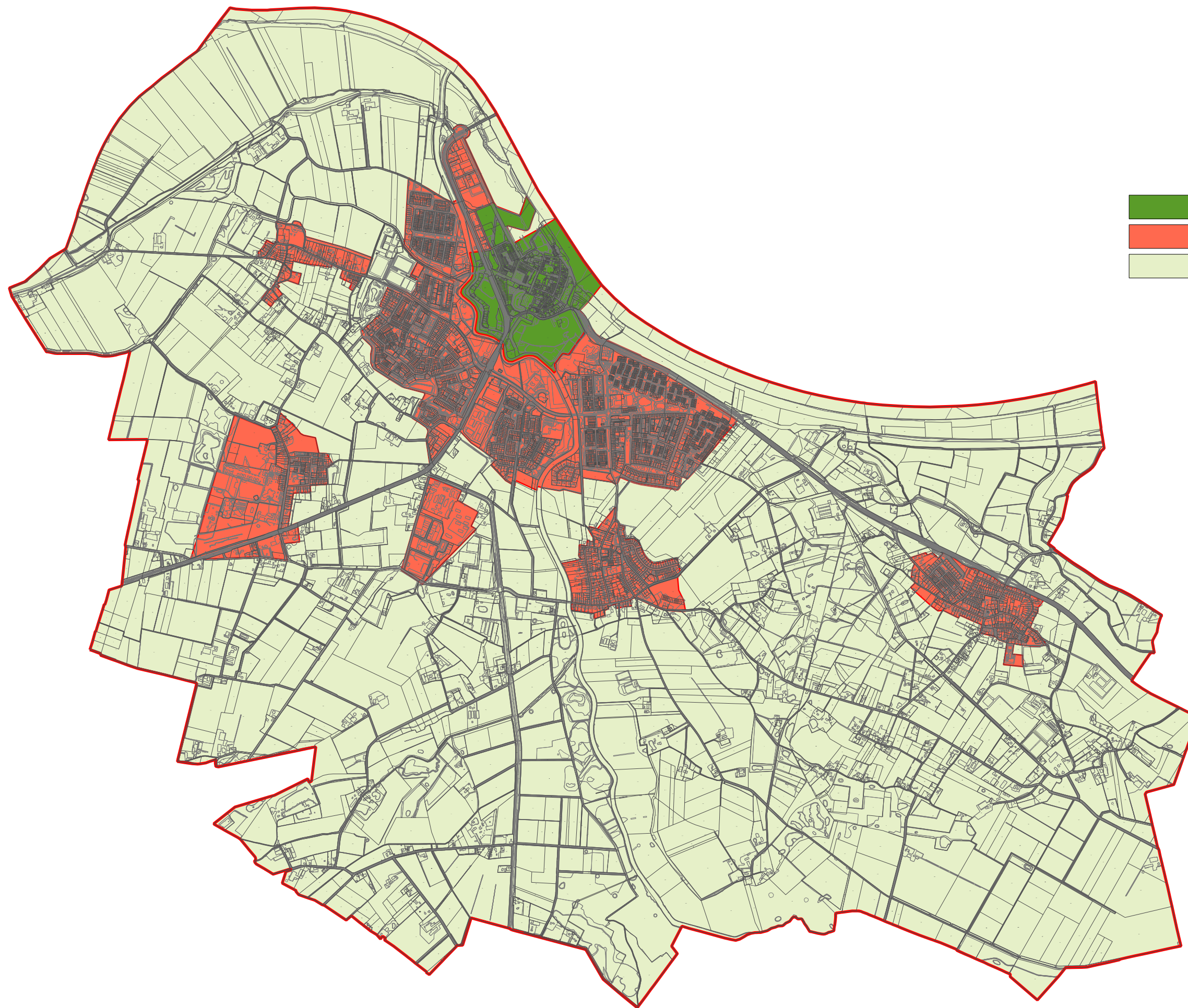
De gemeente Grave toetst de onderbouwing van de berekening van de parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte wordt voorzien aan deze Nota Parkeernormen 2018. Deze toetsing en de eventuele afspraken die daaruit volgen zullen worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en/of anterieure overeenkomst.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken; er kan dus handhavend worden opgetreden. Het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

Bij afspraken kan worden gedacht aan:

- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van het pand te gebruiken zijn.
- Voorwaardelijke verplichtingen die bij de regels van het bestemmingsplan worden opgenomen om bijzondere gebruikersbepalingen vast te leggen. In een bestemmingsplan kan geregeld worden dat een bepaald gebruik slechts is toegestaan als aan een bepaalde voorwaarde wordt voldaan.
- Stellen van nadere eisen. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is beperkt tot eisen die aansluiten bij in het bestemmingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende onderwerp of onderdeel. Er kan bijvoorbeeld worden bepaald dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd, maar dat binnen de planontwikkeling ruimte wordt gereserveerd die –indien nodig– alsnog als parkeerruimte kan worden ingericht. Deze ruimte kan in eerste instantie bijvoorbeeld als groenvoorziening worden ingericht.
- Het vastleggen dat parkeergelegenheid bij woningen op eigen terrein niet mogen worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat in gebieden waar het stedenbouwkundig ontwerp uitgaat van parkeren op eigen terrein in plaats van in de openbare ruimte, door het toevoegen van bebouwing op eigen terrein de parkeerplaatsen op eigen terrein verdwijnen.

Bijlage 1 Afbeelding gebiedsbegrenzing



- Binnenstad*
- Overig bebouwde kom*
- Buiten de bebouwde kom*

**Bijlage 2 Lijst met parkeernormen en gemiddelde
CROW-parkeerkencijfers**

	eenheid	binnenstad	overige bebouwde kom	buiten bebouwde kom	aandeel bezoekers
Hoofdcategorie: Wonen					
woning vrijstaand	woning	1,80	2,30	2,40	0,3 per woning
twee-onder-een-kap	woning	1,70	2,20	2,20	0,3 per woning
tussen/hoek woning	woning	1,50	2,00	2,00	0,3 per woning
sociale huur	woning	1,30	1,60	1,60	0,3 per woning
etage, goedkoop	woning	1,30	1,60	1,60	0,3 per woning
etage, midden	woning	1,40	1,90	1,90	0,3 per woning
etage, duur	woning	1,60	2,10	2,10	0,3 per woning
kamerverhuur	kamer	0,55	0,70	0,70	0,2 per woning
aanleunwoning, serviceflat	wooneenheid	1,05	1,20	1,20	0,3 per woning
Hoofdcategorie: Werken					
kantoren	per 100 m2 bvo	1,85	2,55	2,55	5%
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	per 100 m2 bvo	1,55	2,35	2,35	5%
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	per 100 m2 bvo	0,65	1,05	1,05	5%
Hoofdcategorie: Winkelen en boodschappen					
detailhandel	per 100 m2 bvo	3,70	4,00	4,10	85%
supermarkt	per 100 m2 bvo	4,10	6,20	7,50	95%
commerciële dienstverlening	per 100 m2 bvo	2,45	3,55	3,55	20%
bouwmarkt	per 100 m2 bvo	nvt	2,45	2,45	85%
tuincentrum	per 100 m2 bvo	nvt	2,65	2,85	85%
groencentrum	per 100 m2 bvo	nvt	2,65	2,85	85%
bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 bvo	4,05	8,15	9,25	92%
kringloopwinkel	per 100 m2 bvo	nvt	1,95	2,25	89%
woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 bvo	1,25	1,95	1,95	91%
outletcentrum	per 100 m2 bvo	nvt	10,40	10,40	95%
weekmarkt	m1 marktkraam	0,23	0,23	nvt	85%

	eenheid	binnenstad	overige bebouwde kom	buiten bebouwde kom	aandeel bezoekers
Hoofdcategorie: Sport, cultuur en ontspanning					
bowlingcentrum	per baan	1,60	2,80	2,80	90%
biljartcentrum	per tafel	0,85	1,35	1,75	85%
fitnessstudio/sportschool	per 100 m2 bvo	1,40	4,80	6,50	90%
fitnesscentrum	per 100 m2 bvo	1,70	6,30	7,40	90%
dansstudio	per 100 m2 bvo	1,60	5,50	7,40	90%
golfbaan	per 18 holes	nvt	96,00	118,30	98%
golfoefencentrum	per centrum	nvt	51,10	56,20	95%
sporthal	per 100 m2 bvo	1,55	2,85	3,45	95%
sportzaal	per 100 m2 bvo	1,15	2,85	3,55	95%
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 bvo	1,25	1,85	2,05	98%
kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 bvo	nvt	2,55	2,75	98%
indoorspeeltuin, gemiddeld en kleiner	per 100 m2 bvo	3,10	4,70	5,10	98%
indoorspeeltuin, groot	per 100 m2 bvo	3,70	5,60	6,10	98%
indoorspeeltuin, zeer groot	per 100 m2 bvo	4,00	5,90	6,40	98%
tennisshal	per 100 m2 bvo	0,30	0,50	0,50	85%
squashhal	per 100 m2 bvo	1,60	2,70	3,20	85%
zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	nvt	11,50	13,30	95%
zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	nvt	12,90	15,80	99%
wellnesscentrum	per 100 m2 bvo	nvt	9,30	10,30	99%
sauna, hammam	per 100 m2 bvo	2,50	6,70	7,30	99%
bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,45	1,15	1,35	95%
bioscoop	per 100 m2 bvo	3,20	11,20	13,70	95%
filmtheater/filmhuis	per 100 m2 bvo	2,60	7,90	9,90	95%
theater/schouwburg	per 100 m2 bvo	7,40	9,80	12,00	85%
musicaltheater	per 100 m2 bvo	2,90	4,00	5,10	85%
casino	per 100 m2 bvo	5,70	6,50	8,00	85%

	eenheid	binnenstad	overige bebouwde kom	buiten bebouwde kom	aandeel bezoekers
volkstuin	per 10 tuinen	nvt	1,35	1,45	99%
attractie/pretpark	per ha netto terrein	8,00	8,00	nvt	99%
dierenpark	per ha netto terrein	8,00	8,00	nvt	99%
jachthaven	per ligplaats	0,60	0,60	nvt	99%
manege	per box	nvt	nvt	0,40	90%
museum	per 100 m2 bvo	0,60	1,10	nvt	95%
stadion	per zitplaats	0,12	0,12	nvt	99%
sportveld	per ha netto terrein	20,00	20,00	nvt	95%
Hoofdcategorie: Horeca en (verblijfs)recreatie					
bungalowpark	per bungalow	nvt	1,70	2,10	90%
camping	per standplaats	nvt	nvt	1,20	90%
Bed and Breakfast	per bed	0,50	0,50	0,50	100%
hotel 1*	per 10 kamers	0,40	2,50	4,50	75%
hotel 2*	per 10 kamers	1,45	4,25	6,25	75%
hotel 3*	per 10 kamers	2,20	5,20	6,80	75%
hotel 4*	per 10 kamers	3,50	7,50	9,00	75%
hotel 5*	per 10 kamers	5,50	11,00	12,80	75%
discotheek	per 100 m2 bvo	7,00	20,90	20,80	99%
café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	6,00	7,00	nvt	90%
restaurant	per 100 m2 bvo	11,00	15,00	nvt	80%
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 bvo	5,50	8,50	nvt	99%
Hoofdcategorie: Gezondheid en (sociale) voorzieningen					
huisartsenpraktijk	per behandelkamer	2,25	3,25	3,25	55%
fysiotherapiepraktijk	per behandelkamer	1,35	1,95	1,95	55%
consultatiebureau	per behandelkamer	1,45	2,05	2,15	50%
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,65	2,45	2,45	55%
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,30	2,00	2,20	40%

	eenheid	binnenstad	overige bebouwde kom	buiten bebouwde kom	aandeel bezoekers
tandartsenpraktijk	per behandelkamer	1,70	2,55	2,65	45%
apotheek	per 100 m2 bvo	2,35	3,35	nvt	45%
ziekenhuis	per 100 m2 bvo	1,50	1,90	2,00	30%
crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	nvt	30,10	30,10	99%
begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	nvt	31,60	31,60	95%
penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,65	3,25	3,65	35%
religiegebouw	per zitplaats	0,15	0,15	nvt	99%
verpleeg/verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,60	0,60	nvt	60%
cultureel centrum/wijkgebouw	per 100 m2 bvo	3,00	3,00	3,00	99%
Hoofdcategorie: Onderwijs					
kinderdagverblijf	per 100 m2 bvo	1,00	1,40	1,50	0%
basisschool	per leslokaal	0,75	0,75	0,75	0%
middelbare school	per 100 leerlingen	3,70	4,90	4,90	10%
ROC	per 100 leerlingen	4,80	5,90	5,90	5%
hogeschool	per 100 studenten	9,40	10,90	10,90	70%
universiteit	per 100 studenten	13,40	16,70	16,80	50%
avondonderwijs	per 100 studenten	4,60	6,80	10,50	95%

Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 317. In onderstaande tabel zijn de te gebruiken aanwezigheidspercentages opgenomen. Deze percentages zijn afkomstig van CROW. Voor de functies waarvoor geen aanwezigheidspercentages zijn opgenomen, dient te worden aangesloten bij een passende alternatieve functie of dient een specifieke onderbouwing voor de gebruikte aanwezigheidspercentages te worden gegeven.

functie	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag-	zaterdag-	zondag-
	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	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%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
patiënten/bezoekers								
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%

* Bij koopzondag 100%.

Tabel: Aanwezigheidspercentages