

Gemeente Zundert

Nota Parkeernormen Zundert

Definitief

Gemeente Zundert

Nota Parkeernormen Zundert

Definitief

Datum 29 oktober 2010
Kenmerk ZDT001/Wrd/0012
Eerste versie 8 september 2010

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Zundert
Titel rapport	Nota Parkeernormen Zundert Definitief
Kenmerk	ZDT001/Wrd/0012
Datum publicatie	29 oktober 2010
Projectteam opdrachtgever(s)	Mevrouw K. van Baaren (projectleider / verkeerskundige) De heer M. Bervoets (ruimtelijke ordening en bestemmingsplannen) De heer J. Verheijen (milieu / beheer openbare ruimte) De heer H. Schalken (wegbeheer en beleid) Mevrouw A. Hagens (communicatie)
Projectteam Goudappel Coffeng	De heer B. Heijnen De heer D. Walraven
Projectomschrijving	Gemeentelijke parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in de gemeente Zundert om in de toekomst in een parkeerbehoefte te kunnen voorzien en waar mogelijk de bereikbaarheid en leefbaarheid van de verschillende kernen in de gemeente Zundert te waarborgen
Trefwoorden	Parkeernormen, Zundert

Inhoud

1	Inleiding.....	1
1.1	Uitgangssituatie.....	1
1.2	Doelstelling.....	1
2	Visie parkeernormering.....	2
2.1	Beleidskeuzes voor Zundert.....	2
3	Parkeernormen.....	4
4	Toepassing van de parkeer-normen in parkeerbalansen.....	7
4.1	Flexibiliteit.....	7
4.2	Parkeren op eigen terrein.....	8
4.3	Gebiedsgerichte aanpak.....	8

1

Inleiding

Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig bij een gemiddelde woning? Is één parkeerplaats voldoende of moeten dat er twee zijn? Door het gebruik van gemeentelijke parkeernormen is het voor iedereen duidelijk hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Parkeernormen worden gebruikt als instrument om parkeerproblemen te voorkomen of op te lossen.

1.1 Uitgangssituatie

Op dit moment hanteert de gemeente de algemene kencijfers van het CROW (publicatie 182) in combinatie met de praktijksituatie. In de praktijk zijn deze kencijfers niet altijd even makkelijk toepasbaar. Ieder type gebied kent zijn eigen kencijfers. Deze kencijfers hebben daarnaast ook nog eens een minimum en maximum. De praktijk vraagt om extra verduidelijking. Daarom zijn de landelijk gangbare kencijfers vertaald naar de situatie voor de gemeente Zundert.

1.2 Doelstelling

Het doel van de 'Nota parkeernormen Zundert' kan als volgt worden geformuleerd: Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in de gemeente Zundert om in de toekomst in een parkeerbehoefte te kunnen voorzien en waar mogelijk de bereikbaarheid en leefbaarheid van de verschillende kernen in de gemeente Zundert te waarborgen.

Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in ogenschouw genomen worden:

- De nota is bedoeld als normenkader van de gemeente Zundert. De nota moet worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enz.).
- De nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen en projecten in de gemeente Zundert en niet voor bestaande parkeersituaties.
- De nota kent een algemene strekking. Dit betekent dat de nota niet in alle gevallen direct toepasbaar is, omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. In deze gevallen zal in de geest van de nota worden gehandeld.

2 Visie parkeernormering

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de visie ten aanzien van de parkeernormen.

2.1 Beleidskeuzes voor Zundert

Om de gemeentelijke systematiek te verduidelijken, zijn enkele aanpassingen gedaan:

- Er worden geen bandbreedten meer gebruikt, er is één norm per functie.
- Per functie wordt de maximale norm van het CROW gehanteerd.
- Voor het centrumgebied van Zundert en Rijsbergen gelden de maximale CROW-normen voor 'centrumgebieden' voor het overige gebied (inclusief de kernen Wernhout, Achtmaal, Klein Zundert en het overige deel van de kernen Zundert en Rijsbergen buiten het centrumgebied) geldt de maximale CROW-norm voor 'rest bebouwde kom'. De aanduiding van de centrumgebieden Zundert en Rijsbergen is weergegeven in figuur 2.1.
- De indeling naar prijzen van woningen blijft gehanteerd, met een onderverdeling naar goedkoop, midden en duur.



Figuur 2.1: Aanduiding centrumgebieden Zundert (links) en Rijsbergen (rechts)

De gemeente Zundert maakt gebruik van haar eigen parkeernormen die zijn gebaseerd op de algemene kencijfers van het CROW. De nieuwe gemeentelijke parkeernormen zijn in het volgende hoofdstuk opgenomen. Voor de gehele gemeente inclusief de kernen zijn de kencijfers van 'weinig stedelijk' gehanteerd. Daar waar de gemeentelijke parkeernormen niet in voorzien, wordt gehandeld in de geest van de CROW-systematiek

(zie de CROW-publicatie, Parkeerkcijfers basis voor parkeernormering). Maatwerk blijft echter nodig.

Het parkeerbeleid is erop gericht dat er in de meeste gevallen voldoende parkeerplaatsen voor handen zijn. Dit betekent dat het parkeeraanbod in winkelgebieden voor de gemiddelde zaterdagmiddag toereikend moet zijn. In woongebieden wordt de nachtelijke situatie als maatgevend beschouwd. Dit betekent dat de gemeente accepteert dat er tijdens een beperkt aantal piekmomenten tekorten kunnen ontstaan of dat parkeervoorzieningen verder weg liggen.

De nieuwe gemeentelijke parkeernormen moeten in de ruimtelijke planvorming en procedures worden ingebed. Bouwaanvragen en ruimtelijke initiatieven worden door middel van een parkeerbalans getoetst aan de gemeentelijke parkeernorm.

Naast het hanteren van de parkeerkcijfers moeten voldoende invalidenparkeerplaatsen bij openbare gebouwen worden gerealiseerd. Als maatstaf is 2% van alle parkeerplaatsen bij een winkelgebied bestemd voor gehandicapten.

3 Parkeernormen

In dit hoofdstuk zijn de parkeernormen voor de gemeente Zundert opgenomen.

Functie	Centrumgebied Zundert en Rijsbergen (weinig stedelijk)	Overig gemeente Zundert (weinig stedelijk)	Bezoek / minimaal openbaar karakter (zit in norm)	Eenheid	Opmerking
<i>Parkeerkencijfers woningen</i>					
Woning duur	2,0	2,2	0,3 per wo	per woning	
Woning midden	1,5	1,9	0,3 per wo	per woning	
Woning goedkoop	1,3	1,7	0,3 per wo	per woning	
Studentenhuisvesting / studio (éénpersoons)	0,6	0,6	0,2 per wo	per kamer	
<i>Parkeerkencijfers winkels</i>					
Detailhandel	4,5	4,5	85%	100 m ² bvo	
Bouwmart / tuincentrum / kringloopwinkel		2,7	85%	100 m ² bvo	
Grootschalige detailhandel > 1.500 m ² bvo (woonboulevard, solitaire supermarkt)	8,5	8,5	85%	100 m ² bvo	
Showroom	1,2	1,4	35%	100 m ² bvo	
<i>Parkeerkencijfers werkgelegenheid</i>					
(Commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,5	3,3	20%	100 m ² bvo	
Kantoren zonder baliefunctie	2,0	2,1	5%	100 m ² bvo	
Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	0,6	0,7	5%	100 m ² bvo	
Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	1,7	2,2	5%	100 m ² bvo	
Bedrijfsverzamelgebouw	1,7	1,7	10%	100 m ² bvo bij garagebedrijven excl. parkeren koopwaar	
<i>Parkeerkencijfers onderwijsvoorzieningen</i>					
Voorbereidend dagonderwijs (VWO, HAVO, VMBO)	1,0	1,0	-	per leslokaal	
Avondonderwijs	1,0	1,0	-	per student	

Funcie	Centrumgebied Zundert en Rijsbergen (weinig stedelijk)	Overig gemeente Zundert (weinig stedelijk)	Bezoek / minimaal openbaar karakter (zit in norm)	Eenheid	Opmerking
Basisonderwijs (excl. halen en brengen)	1,0	1,0	-	per leslokaal	Let op: dit is exclusief halen en brengen!!
Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	0,8	0,8	-	per kindplaats	Let op: dit is exclusief halen en brengen!!
<i>Parkeerkencijfers zorgvoorzieningen</i>					
Verpleeg- / verzorgingstehuis	0,7	0,7	60%	per wooneenheid	
Arts / maatschap / therapeut / kruisgebouw	2,0	2,0	65%	per behandelkamer	
Apotheek	2,7	2,7	-	100 m ² bvo	
<i>Parkeerkencijfers horecagelegenheden</i>					
Café, discotheek, cafetaria	7,0	7,0	90%	100 m ² bvo	
Restaurant	12,0	12,0	80%	100 m ² bvo	
Hotel / pension	1,5	1,5	-	kamer	
Camping	1,0	1,0	30% (op centrale parkeervoorziening)	per camping-standplaats	
<i>Parkeerkencijfers sociaal culturele voorzieningen</i>					
Museum, bibliotheek	0,7	0,9	95%	100 m ² bvo	
Bioscoop, theater, schouwburg	0,3	0,3		per zitplaats	
Sociaal cultureel centrum, wijk- / verenigingsgebouw	4,0	4,0	90%	100 m ² bvo	
<i>Parkeerkencijfers sportvoorzieningen</i>					
Gymzaal	2,2	2,5	95%	100 m ² bvo	
Sporthal (binnen) (excl. horeca en toeschouwers)	2,2	2,5	95%	100 m ² bvo bij wedstrijdfunctie	+ 0,2 per toeschouwer
Sportveld (buiten) (excl. horeca en toeschouwers)	27,0	27,0	95%	Ha. Netto (opp. bij wedstrijdfunctie Zonder kantine, oefenveld, kleedruimte)	+ 0,2 per toeschouwer
Dansstudio, sportschool	4,0	4,0	95%	100 m ² bvo bij wedstrijdfunctie	+ 0,2 per toeschouwer
Squashbaan	2,0	2,0	90%	per baan	
Tennisbaan	3,0	3,0	90%	per baan	
Golfbaan	--	8,0	95%	per hole	
Bowlingbaan, biljartzaal	2,5	2,5	95%	per baan / tafel	
Zwembad	10,0	11,0	90%	100 m ² opp. bassin	
Manege	--	0,5	90%	per box	
<i>Parkeerkencijfers overige voorzieningen</i>					
Overdekte speeltuin / hal	12,0	12,0	90%	100 m ² bvo	
Volkstuin	0,3	0,3	-	per perceel	
Religiegebouw (kerk, moskee, etc.)	0,2	0,2	-	per zitplaats	

Functie	Centrumgebied Zundert en Rijsbergen (weinig stedelijk)	Overig gemeente Zundert (weinig stedelijk)	Bezoek / minimaal openbaar karakter (zit in norm)	Eenheid	Opmerking
Begraafplaats / crematorium	30,0	30		- per gelijktijdige begrafenis / crematie	

Tabel 3.1: Parkeernormen gemeente Zundert

Voor het bepalen van het aantal Kiss&Ride-plaatsen moet de volgende formule worden gehanteerd:

groepen 1 t/m 3

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5¹ x 0,75²

+

groepen 4 t/m 8

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25¹ x 0,85²

+

kinderdagverblijf

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25¹ x 0,75²

=

het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen

¹ = reductiefactor parkeerduur

- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

² = reductiefactor aantal kinderen per auto

- groepen 1 t/m 3 = 0,75
- groepen 4 t/m 8 = 0,85
- kinderdagverblijf = 0,75


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

- stedelijkheidsgraad
- stedelijke zone
- de gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:

- groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- kinderdagverblijf: 50 - 80%

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



Figuur 3.1: Voorbeeld rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven (bron: CROW-publicatie 182)

4 Toepassing van de parkeernormen in parkeerbalansen

De gemeente zet de huidige aanpak van het onderzoeken van parkeertekorten met behulp van een parkeerbalans door. Daarbij worden de maximale loopafstanden en de systematiek zoals in dit hoofdstuk weergegeven in ogenschouw genomen.

4.1 Flexibiliteit

Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de parkeernorm, wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare weg niet toegestaan. Bij dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan door de gemeente vrijstelling worden verleend. Onder dubbelgebruik wordt hier verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Dubbelgebruik wordt berekend op basis van aanwezigheidspercentages (zie tabel 4.1).

	Werkdag			Koopavond	Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond		middag	avond	middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoren	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	25	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	0	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	75	75	0	0
Museum	20	45	0	100	100	0	90
Restaurant	30	40	90	70	70	100	40
Café	30	40	90	75	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	60	60	100	60
Sport	30	50	100	100	100	90	85

Tabel 4.1: Aanwezigheidspercentages (Bron: CROW, Parkeerkcijfers Basis voor parkeernormering)

Een rekenvoorbeeld van dubbelgebruik is gepresenteerd in tabel 4.2. In dit rekenvoorbeeld is voor drie basisscholen, een kinderopvang, tennisvereniging en 20 woningen een centrale parkeerplaats benodigd. Omdat de verschillende functies op de verschillende dagdelen een afwijkende parkeervraag hebben kan dubbelgebruik worden toegepast. In het rekenvoorbeeld zouden zonder dubbelgebruik 150 parkeerplaatsen benodigd zijn. Doordat de parkeervraag van de woningen en tennisvereniging in de maatgevende periode 'werkdag middag' lager is, kan voor het centrale parkeerterrein worden volstaan met 128 parkeerplaatsen.

Functie	Parkeervraag				
	Bruto	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag Avond	Zaterdag middag
Basisschool 1 (parkeren leerkrachten)	9	9	9	0	0
Basisschool 2 (parkeren leerkrachten)	11	11	11	0	0
Basisschool 3 (parkeren leerkrachten)	5	5	5	0	0
Kinderopvang (parkeren leerkrachten)	4	4	4	0	0
20 woningen (middelduur)	30	15	18	30	18
Tennisvereniging	20	7	10	30	30
Halen en brengen groepen 1 t/m 3	30	30	30	0	0
Halen en brengen groepen 4 t/m 8	38	38	38	0	0
Halen en brengen peuterspeelzaal	3	3	3	0	0
Totaal benodigde parkeerplaatsen	150	122	128	60	48

Tabel 4.2: Rekenvoorbeeld dubbelgebruik

4.2 Parkeren op eigen terrein

Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte niet toegestaan. Tenzij aantoonbaar is dat nu en in de toekomst er op de openbare weg in de directe omgeving van de functie voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. In deze afweging speelt het effect op de kwaliteit van het openbare gebied in relatie tot het eventueel aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte een grote rol.

Het parkeerbeleid is gericht op de ruimtelijke kwaliteit van het openbaar gebied en het verhogen van de leefbaarheid. Het stimuleren van meervoudig gebruik (van private parkeerplaatsen) en gebouwde voorzieningen dragen hier aan bij.

Wanneer sprake is van een parkeergarage bij de realisatie van een nieuwbouwontwikkeling moet voor maximale benutting van deze parkeerplaatsen een koppeling plaatsvinden met de koopovereenkomst. Hiermee wordt voorkomen dat woningen worden gekocht zonder daarbij de parkeerplaats aan te schaffen.

4.3 Gebiedsgerichte aanpak

Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen is een gebiedsgerichte aanpak. Hieronder wordt verstaan dat elke parkeervraag afzonderlijk in beeld moet worden gebracht (door initiatiefnemer), worden beoordeeld (door de gemeente) en er altijd sprake is van maatwerk. De ervaring leert dat veel bestaande parkeerproblemen zijn veroorzaakt doordat juist niet gekozen is voor een gebiedsgerichte aanpak. In plaats van

afzonderlijke functies te beschouwen wordt de parkeervraag van verschillende functies met elkaar in verband gebracht. Een gebiedsgerichte aanpak kan leiden tot een efficiëntere benutting van parkeercapaciteit. Bij een gebiedsgerichte aanpak moet rekening worden gehouden met bestaande aanwezige parkeercapaciteit en/of parkeerdruk.

Een parkeerbalans is een goed instrument om de benodigde parkeerruimte in een gebied te achterhalen en/of te prognosticeren. Voor het opstellen van een parkeerbalans dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

- afbakening van het onderzoeksgebied en het gebied opdelen in deelgebieden;
- bepalen parkeernormen;
- inventarisatie parkeervraag- aanbod;
- berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen, hierbij wordt rekening gehouden met mogelijkheden van dubbelgebruik;
- bepalen van de (on)balans.

Deze systematiek is gebaseerd op de landelijk gangbare CROW-systematiek (Publicatie 182, Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering). Er wordt door de gemeente Zundert dan ook gehandeld in de geest van de CROW systematiek.

Inventarisatie parkeeraanbod

Het aanwezige parkeeraanbod op eigen terrein (garage, oprit) wordt niet altijd uniform vastgesteld. Soms wordt een garage als een volwaardige of halve parkeerplaats meegeteld bij het opstellen van de parkeercheck of parkeerbalans, soms helemaal niet. De mate waarin met name garages worden meegeteld bepaalt weer of een norm ruim wordt geïnterpreteerd of juist krap. Het niet meetellen van een garage kan worden gezien als een verkapte verhoging van de parkeernorm.

Het opstellen van de parkeernormen is daarom één, maar hoe daar nu mee om moet worden gegaan in het berekenen van de norm is erg belangrijk. In de tabel 4.2 is een overzicht van parkeervoorzieningen opgenomen met een indicatieve factor voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij woningen.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,0 meter diep en 2,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 5,0 meter diep en 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	garage min. 5,0 meter diep en 2,80 meter breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	garage min. 5,0 meter diep en 2,80 meter breed
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10,0 meter diep en 2,5 meter breed
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 5,0 meter diep en 4,5 meter breed
Privé parkeerterreinen of -garages	1	0,8	

Tabel 4.3: Rekenfactoren parkeervoorzieningen bij woningen (Gebaseerd op: CROW, Parkeerkencijfers Basis voor parkeernormering)

Voor parkeergarages voor meerdere auto's (bijvoorbeeld onder appartementencomplexen) gelden dezelfde rekenregels als die in tabel 4.3 staan vermeld. Bij parkeergarages zonder fysieke scheiding tussen de parkeerplaatsen kunnen de parkeerplaatsen wel volledig meegerekend worden. Zijn de plaatsen wel fysiek van elkaar gescheiden en ontstaan daardoor eigenlijk garageboxen waar ook opslag mogelijk is, dan worden deze plaatsen meegerekend voor 0,5 per parkeerplaats.