

# Nota Parkeernormen 2016

parkeerverplichting bij ruimtelijke ontwikkelingen



Vastgesteld in de gemeenteraadsvergadering van 13 december 2016



*gemeente* **Langedijk**

Afdeling Openbare Werken

Team Beheer



## Inhoud

<b>Samenvatting</b> .....	<b>5</b>
<b>1 Inleiding</b> .....	<b>6</b>
1.1 Aanleiding .....	6
1.2 Doel .....	6
1.3 Juridisch kader .....	6
1.4 Leeswijzer .....	7
<b>2 Parkeren in het kort</b> .....	<b>8</b>
2.1 Parkeerstatistiek .....	8
2.2 Autobezit Langedijk .....	9
2.3 Parkeerbeleid .....	11
<b>3 Parkeernormen methodiek</b> .....	<b>12</b>
3.1 Kencijfers CROW .....	12
3.2 Keuze 1: stedelijkheidsgraad .....	12
3.3 Keuze 2: kenmerk stedelijke zone .....	13
3.4 Keuze 3: bandbreedte .....	13
3.5 Van kencijfers naar parkeernorm .....	13
<b>4 Parkeernormen Auto</b> .....	<b>14</b>
4.1 Hoofdgroep Wonen .....	14
4.2 Hoofdgroep Werken .....	15
4.3 Hoofdgroep Winkelen en boodschappen .....	16
4.4 Hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning .....	17
4.5 Hoofdgroep Horeca en (verblijfs-) recreatie .....	18
4.6 Hoofdgroep Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen .....	18
4.7 Hoofdgroep Onderwijs .....	19
4.8 Geaccepteerde loopafstanden .....	19
4.9 Aanwezigheidspercentages .....	19
4.10 Gehandicaptenparkeerplaatsen .....	20
<b>5 Fiets</b> .....	<b>21</b>
5.1 Hoofdgroep Wonen .....	21
5.2 Hoofdgroep Werken .....	21
5.3 Hoofdgroep Winkelen en boodschappen .....	22
5.4 Hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning .....	22
5.5 Hoofdgroep Horeca en (verblijfs-) recreatie .....	22
5.6 Hoofdgroep Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen .....	22
5.7 Hoofdgroep Onderwijs .....	23
<b>6 Parkeereis</b> .....	<b>24</b>
6.1 Stappenplan .....	24
6.2 Berekenwijze bij verbouw en/of gedeeltelijke functiewijziging .....	25
6.3 Ontheffing parkeereis .....	25
6.3.1 Gebruik bestaande openbare parkeerplaatsen in plangebied .....	25
6.3.2 Aanleg openbare parkeerplaatsen buiten het plangebied .....	25
6.3.3 Particuliere parkeerplaatsen buiten het plangebied .....	26
6.4 Procedure ontheffing .....	26
6.5 Instandhoudingsplicht .....	27
<b>Bijlage 1. Voorbeeld berekening parkeereis</b> .....	<b>28</b>
<b>Bijlage 2. Voorbeeld parkeereis bij verbouwing/functiewijziging</b> .....	<b>30</b>
<b>Bijlage 3. schema ontheffingen</b> .....	<b>32</b>



## Samenvatting.

Bij ruimtelijke ontwikkeling zoals woningbouw, neemt ook de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Om parkeerproblemen te voorkomen stelt de gemeente bij het verlenen van een omgevingsvergunning eisen aan het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden. Hiervoor zijn parkeernormen opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van landelijke kencijfers van het CROW, maar dan toegespitst op de situatie in Langedijk. Hiermee kan voor de meest voorkomende functies een parkeereis worden vastgesteld waar een ontwikkelaar aan moet voldoen. Ook voor het parkeren van fietsen zijn eisen geformuleerd. Voor een beperkt aantal gevallen kan ontheffing worden verleend van de parkeereis. Uitgangspunt is dat parkeerproblemen niet mogen ontstaan of toenemen.

# 1 Inleiding.

## 1.1 Aanleiding.

Elke ruimtelijke functie trekt een bepaalde hoeveelheid verkeer aan en genereert daarmee een parkeerbehoefte. Bij ruimtelijke ontwikkelingen kan de vraag naar parkeerplaatsen stijgen. Daarom is het van belang dat die ontwikkeling ook gepaard gaat met de aanleg van parkeerplaatsen. Om te waarborgen dat een bouwplan niet leidt tot parkeerproblemen, is het noodzakelijk om in bestemmingsplannen een parkeerregeling op te nemen en om parkeernormen in een gemeentelijke nota vast te leggen. Met behulp van parkeernormen in deze nota kan een berekening worden gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte. Een parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerplaatsen per eenheid van een bepaalde functie benodigd zijn.

## 1.2 Doel.

Het doel van deze Nota Parkeernormen is het bieden van duidelijkheid en transparantie ten aanzien van de werkwijze bij het opstellen van de parkeereis bij ontwikkelingen en bouwplannen en de toetsing daarvan. Het toepassen van de juiste parkeernormen draagt bij aan een goed woon- en leefklimaat, waarin het risico op parkeeroverlast wordt verkleind. Algemeen uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingen niet mogen leiden tot (toename van) parkeertekort in de omgeving.

Deze nota richt zich niet alleen op het parkeren van auto's, maar ook op parkeren voor fietsers. Goede fietsparkeervoorzieningen dragen bij aan de aantrekkelijkheid en kwaliteit van het fietsnetwerk in de gemeente en stimuleren het fietsgebruik. Om te zorgen dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende fietsparkeergelegenheid wordt gerealiseerd, zijn daarom ook fietsparkeernormen in deze nota opgenomen.

Deze nota Parkeernormen voorziet niet in algemeen beleid ten aanzien van parkeren. Bijvoorbeeld voor parkeerregulering, parkeerexcessen en een tekort aan parkeerplaatsen in bestaande situaties. Dat wordt waar nodig in aparte beleidsdocumenten uitgewerkt.

## 1.3 Juridisch kader

Deze Nota Parkeernormen is van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, nieuwbouw- of verbouwplannen, waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Bij de beoordeling of de vergunning kan worden verleend, toetst de gemeente de aanvraag aan de regels uit bijvoorbeeld het bestemmingsplan. Bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt vervolgens een parkeereis opgelegd aan de ontwikkelaar. Indien niet kan worden voldaan aan de parkeereis kan de vergunning worden geweigerd.

### *Bouwverordening*

In artikel 2.5.30 van de Bouwverordening is in het kort bepaald dat de aanvrager – indien een ontwikkeling leidt tot een (hogere) parkeervraag – in voldoende mate moet voorzien in parkeerruimte op eigen terrein. Dit wordt de parkeereis genoemd. Met behulp van de Nota Parkeernormen kan, in veel voorkomende gevallen, zowel de omvang van de parkeervraag als de mate van parkeeraanbod worden berekend. Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. De Reparatiewet neemt onder meer de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening. Dit betekent dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening geleidelijk via overgangsrecht zullen 'uitsterven'. Daarmee zal de bouwverordening als instrument voor de parkeerregeling op termijn verdwijnen. De Reparatiewet hanteert een overgangstermijn die loopt tot 1 juli 2018. Vanaf die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestemmingsplannen en beheersverordeningen die voor 29 november 2014 zijn vastgesteld. Stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn niet meer van toepassing wanneer ontwerpbestemmingsplannen na 29 november 2014 zijn vastgesteld door de gemeenteraad. Vanaf dat moment moet een parkeerregeling zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

## *Bestemmingsplan*

De nieuwe regelgeving maakt het mogelijk om in het bestemmingsplan een koppeling te maken met beleidsregels. Een bestemmingsplan kan nu regels bevatten “waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels”. Hierdoor kan (net als voorheen in de bouwverordening ) een flexibele regeling voor parkeren worden opgenomen. Door een voorwaardelijke verplichting op te nemen in de regels wordt afgedwongen dat voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd wordt.

Uit recente jurisprudentie blijkt dat het niet voldoende is om in de regels alleen aan te geven dat voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid. Er moet in de regels aangegeven worden op basis waarvan dit beoordeeld zal worden. Hiervoor is de onderhavige Nota Parkeernormen 2016 opgesteld.

De parkeerregeling kan in het bestemmingsplan worden geregeld door in een bestemmingsplanregel neer te leggen dat bij de uitoefening van de bevoegdheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen, de regel geldt dat voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen wordt gerealiseerd. En dat voldoende betekent dat wordt voldaan aan de normen in de beleidsregels die zijn neergelegd in de Nota Parkeernormen 2016 en dat indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging.

### *Jurisprudentie bestaand tekort.*

Op basis van vaste jurisprudentie van de Raad van State behoeft bij een bouwplan slechts te worden voorzien in de toename van de parkeerbehoefte. Bij verlenen van een omgevingsvergunning kan niet worden afgedwongen dat tevens wordt voorzien in de opheffing van een reeds bestaand tekort aan parkeerplaatsen. Het gaat om de toename van de parkeerdruk op de openbare ruimte ten gevolge van het bouwplan. Anders dan bij het beoordelen van een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een concreet bouwplan, moet de gemeente in het kader van de vaststelling van een bestemmingplan wel beoordelen of zich reeds een parkeertekort voordoet in het plangebied en in hoeverre door het bestemmingsplan mogelijk gemaakte nieuwe ontwikkelingen zich daartoe verhouden.

### *Algemene wet bestuursrecht (Awb)*

De Nota Parkeernormen is een beleidsregel in het kader van de Awb. Artikel 4:84 Awb bepaalt enerzijds dat een bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, maar anderzijds dat van een beleidsregel kan worden afgeweken, als er sprake is van gevolgen van de toepassing van de beleidsregel voor één of meer belanghebbenden die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen (inherente afwijkingsbevoegdheid).

## 1.4 Leeswijzer.

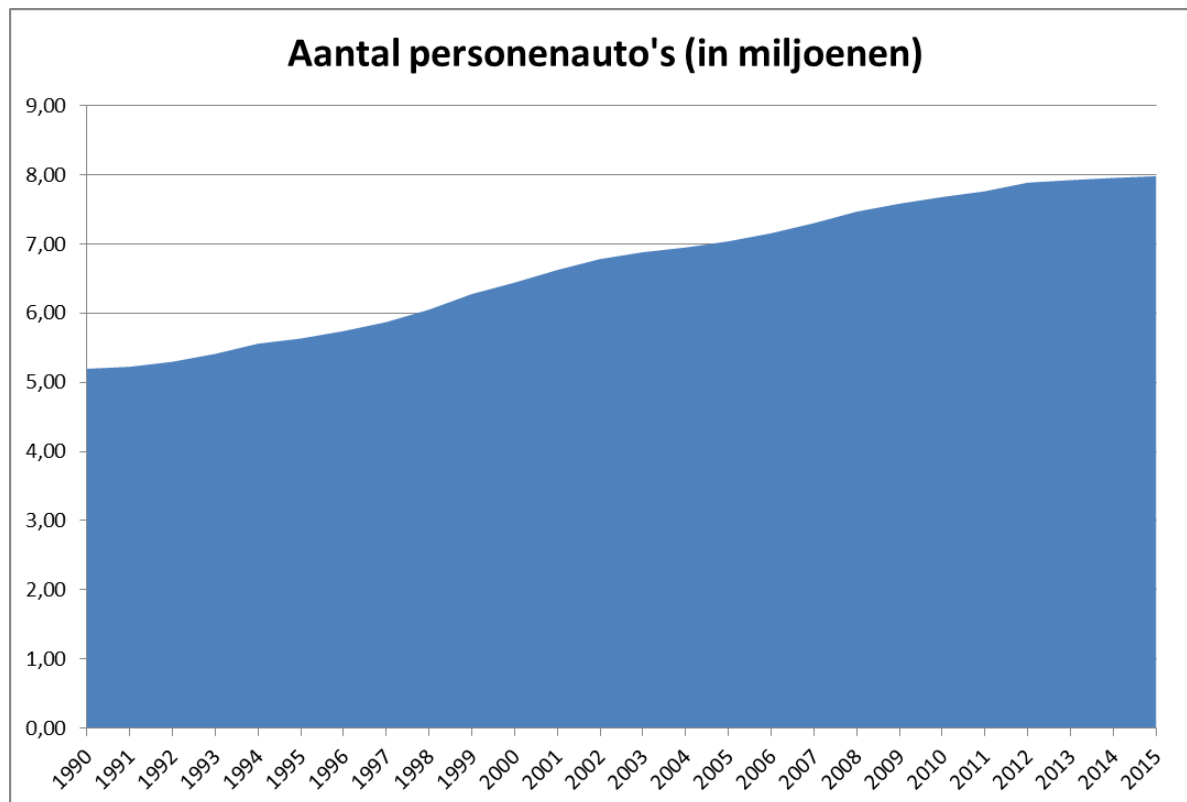
In hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op parkeren in het algemeen. Het autobezit in Nederland en Langedijk wordt toegelicht en welke gevolgen dit heeft voor de parkeersituatie. In hoofdstuk 3 wordt de methodiek toegelicht waarop de parkeernormen zijn bepaald en welke specifieke keuzes zijn gemaakt. In hoofdstuk 4 en 5 wordt dit omgezet in concrete parkeernormen voor auto en fiets. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op eventuele afwijkingen van de parkeernormen. Tot slot staat in hoofdstuk 7 een stappenplan van aanvraag van de vergunning tot verlenen of weigeren van een vergunning.

## 2 Parkeren in het kort

In dit hoofdstuk wordt met cijfers duidelijk gemaakt hoe het aantal auto's zich heeft ontwikkeld. Ook wordt kort ingegaan welke gevolgen dit heeft voor het parkeerbeleid.

### 2.1 Parkeerstatistiek

In 2015 waren er in Nederland in circa 10,8 miljoen motorvoertuigen geregistreerd. Hierbij is een onderscheid te maken tussen bijna 8 miljoen personenauto's, ruim 2,1 miljoen bedrijfsvoertuigen (busjes, vrachtwagens, bussen, aanhangers) en 652.000 motoren. Het aantal personenauto's is in de laatste 15 jaar met ruim de helft toegenomen. Hoewel de groeisnelheid sinds de crisis lijkt af te nemen, kwamen er ook de afgelopen jaren nog steeds auto's bij.



Figuur 1. Aantal personenauto's 1995 - 2015. Bron: CBS.

Het spreekt voor zich dat al deze voertuigen ook fysiek een plekje moeten vinden: rijdend op de weg of geparkeerd. Uit onderzoek blijkt dat de meeste voertuigen het grootste deel van de dag stilstaan. Een auto staat gemiddeld in Nederland 23 van de 24 uur per dag stil. De groei van het aantal auto's betekent dus ook dat de vraag naar parkeerruimte nog steeds toeneemt. Daarbij is het niet genoeg om per voertuig één parkeerplaats te hebben bij de woning. Immers, de auto wordt ook gebruikt om naar het werk te gaan, te winkelen en op bezoek bij kennissen te gaan.

Uit onderzoek is bekend dat er in 2002 in Nederland zo'n 10 miljoen openbare parkeerplaatsen waren. Op privé terrein waren er aanvullend zo'n 3 miljoen parkeerplaatsen bij bedrijven en 1,4 miljoen bij woningen. Als het aantal parkeerplaatsen sinds 2002 gelijke tred heeft gehouden met het autobezit, zouden er nu bijna 17 miljoen parkeerplaatsen in Nederland zijn. Een gemiddelde parkeerplaats is ongeveer 15 m<sup>2</sup>. Dit betekent dat er in Nederland 255 miljoen m<sup>2</sup> aan parkeerplaatsen is, zo'n 37.000 voetbalvelden. Hoewel bovenstaande cijfers over het parkeerareaal een grove berekening zijn, is het wel duidelijk dat het parkeren van auto's een enorme claim legt op de ruimte in Nederland.



## 2.2 Autobezit Langedijk.

Uit gegevens van het CBS is bekend hoeveel voertuigen er staan geregistreerd in de gemeente Langedijk. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de dorpskernen.

Plaatsnaam	Totaal	Personenauto's	Bedrijfsvoertuigen	Motor-tweewielers
Broek op Langedijk	4.145	2.765	1.085	295
Zuid-Scharwoude	3.974	2.927	698	349
Noord-Scharwoude	3.858	2.558	972	328
Oudkarspel	2.957	2.086	579	292
Koedijk	219	142	53	24
Sint Pancras	3.676	2.667	694	315
<b>Totaal</b>	<b>18.829</b>	<b>13.145</b>	<b>4.081</b>	<b>1.603</b>

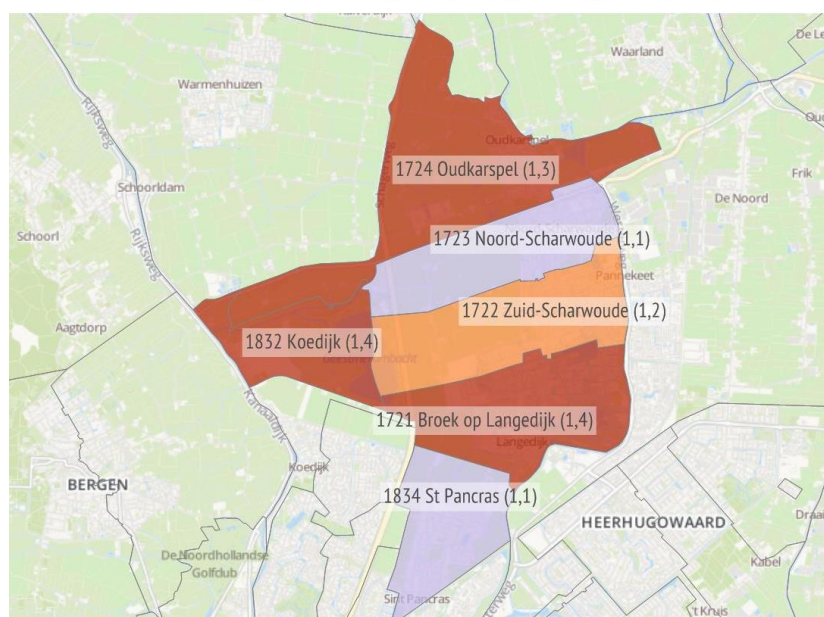
Tabel 1. Aantal voertuigen in Langedijk. Bron: Langedijk in cijfers 2015.

De grootste vraag naar parkeerruimte is afkomstig van personenauto's. Door het aantal personenauto's te delen door het aantal inwoners en huishouden ontstaat een goede indruk van de gemiddelde parkeerbehoefte bij een woning in Langedijk.

Plaatsnaam	Personen-auto's	Inwoners	Personen-auto per inwoner	Huishoudens (2014)	Personen-auto per huishouden
Broek op Langedijk	2.637	5.140	0,5	1.990	1,3
Zuid-Scharwoude	2.949	6.145	0,5	2.500	1,2
Noord-Scharwoude	2.555	5.365	0,5	2.305	1,1
Oudkarspel	2.069	4.030	0,5	1.650	1,3
Koedijk	143	235	0,6	100	1,4
Sint Pancras	2.665	6.025	0,4	2.410	1,1
<b>Totaal</b>	<b>13.018</b>	<b>26.940</b>	<b>0,5</b>	<b>10.955</b>	<b>1,2</b>

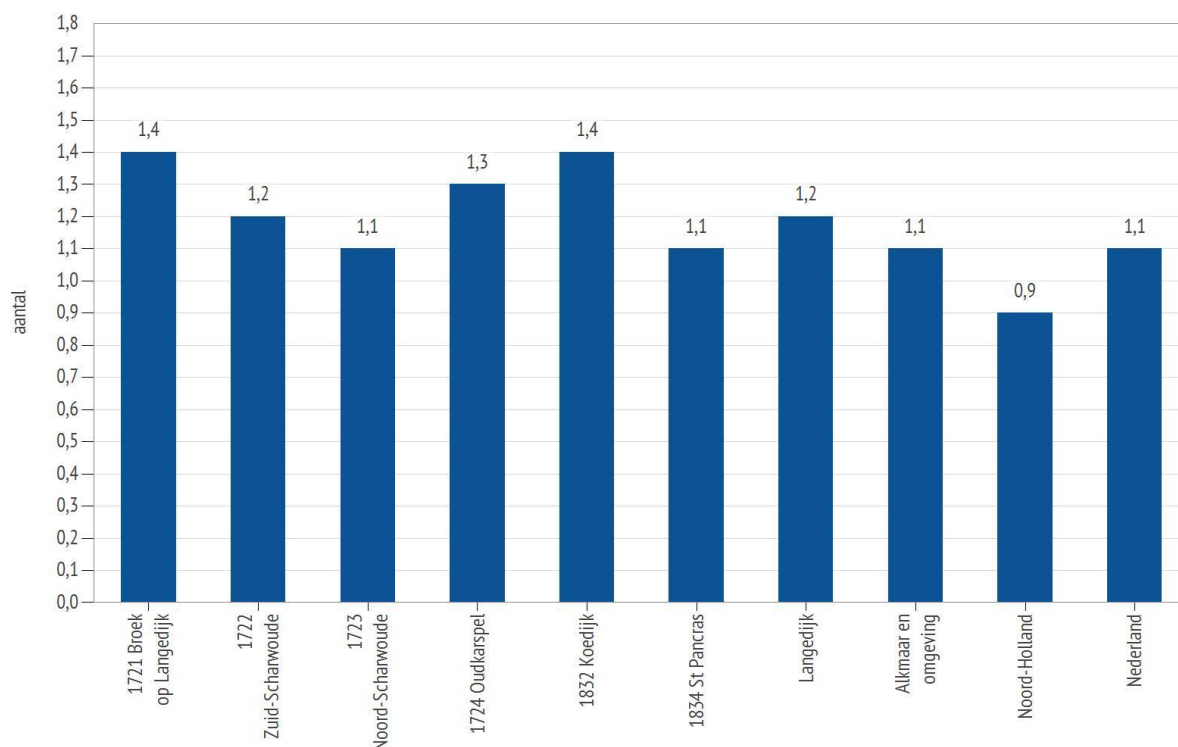
Tabel 2. Aantal personenauto's per inwoner en huishouden. Bron: Bron: Langedijk in cijfers 2014/2015.

Personenauto's per huishouden per dorpskern/postcodegebied (2015)



Figuur 2. Aantal personenauto's per huishouden per dorpskern. Bron: Langedijk in cijfers.

Aantal personenauto's per huishouden per dorpskern



Figuur 3. Aantal personenauto's per huishouden en dorpskern. Bron: Langedijk in cijfers.

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat het gemiddelde huishouden in Langedijk dus 1,2 personenauto in bezit heeft. Het gemiddelde in Nederland is 1,1 en het gemiddelde in de provincie Noord-Holland is 0,9. In onderstaande tabel is ook een vergelijking gemaakt met enkele omliggende gemeentes. Hieruit blijkt dat Langedijk regionaal en landelijk gezien een bovengemiddeld aantal personenauto's per huishouden heeft. Langedijk scoort vergelijkbaar met de gemeentes Opmeer en Koggenland. Ook dit zijn plattelandsgemeentes met meerdere kernen en een buitengebied en een vergelijkbaar aanbod aan openbaar vervoer.

Gemeente	personenauto's	huishoudens	Personenauto per huishouden
Langedijk	13.018	10.955	1,2
Alkmaar	42.225	44.900	0,9
Heerhugowaard	23.990	21.870	1,1
Schagen	22.545	19.740	1,1
Bergen	15.180	13.650	1,1
Heiloo	10.355	9.820	1,1
Opmeer	5.730	4.605	1,2
Koggenland	11.080	9.060	1,2
Nederland	7.979.083	7.590.228	1,1
Noord-Holland	1.140.432	1.298.254	0,9

Tabel 3. Regionale vergelijking personenauto's per huishouden. Bron: CBS. 2014.

De cijfers uit dit hoofdstuk kunnen niet 1-op-1 worden overgenomen als parkeernorm voor woningen. Bovenstaande vergelijking is nog exclusief leaseauto's die op naam en adres van een leasebedrijf geregistreerd staan en andere bedrijfsauto's zoals busjes, die in steeds grotere mate na werktijd thuis worden geparkeerd. Ook bezoekers zijn hier nog niet in meegerekend. Verwacht mag worden dat de daadwerkelijke parkeerbehoefte daarom nog aanzienlijk hoger is.

## 2.3 Parkeerbeleid

Parkeren is al decennia een belangrijk en een veelbesproken onderwerp in Nederland. Sinds in de jaren zestig, maar vooral de jaren zeventig, het aantal auto's explosief groeide, zijn we in Nederland druk bezig met het opstellen van beleid om het parkeren van auto's te regelen. De parkeerdruk groeide door de jaren heen en het parkeren is een belangrijk onderdeel geworden van het huidige verkeer- en vervoersbeleid. Tot de jaren 60 van de vorige eeuw was parkeren niet echt een onderwerp bij ruimtelijke ontwikkelingen. Parkeren vond meestal plaats op de rijweg. Het beperkte autobezit maakte dit ook mogelijk, er was meestal wel plek in de straat. In deze 'oudere' buurten van voor 1970 is nu vaak sprake van een hoge parkeerdruk.



Figuur 4. De Rozenstraat in 1967 en in 2015.

De sterke groei van het aantal auto's vanaf de jaren 70 maakte het nodig om bij nieuwbouw van woningen en bedrijven ook ruimte te reserveren voor parkeerplaatsen. De laatste decennia van de vorige eeuw werd het parkeren ook inzet van landelijk beleid. Kantorenlocaties en woningbouw werden gebonden aan strikte parkeernormen om het autogebruik te beperken. Dit beleid bleek nauwelijks effectief en leidde op veel plekken tot overvolle parkeerplaatsen en straten.

Duidelijk is dat voldoende parkeerplaatsen van belang is voor een prettige woon- en werkomgeving. Tegenwoordig gaat het met name om te voorzien in de juiste hoeveelheid parkeerplaatsen voor de beoogde doelgroepen, op de juiste plaats, op goede parkeervoorzieningen. Dit is een uitdaging omdat de beschikbare openbare ruimte vaak schaars is en er nog steeds meer auto's komen. Bij parkeerproblemen wordt de gemeente vaak als 'probleemeigenaar' gezien. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het daarom van belang om vanuit de gemeente eisen te stellen aan de gelijktijdige ontwikkeling van voldoende parkeergelegenheid.

### 3 Parkeernormen methodiek.

Om (toekomstige) parkeerproblemen te voorkomen bij ruimtelijke ontwikkelingen moet bij het verlenen van een vergunning eisen worden gesteld aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen aan de hand van parkeernormen. Parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen per eenheid van bestemmingstype aan dat niet mag overschreden. Gemeenten kunnen eigen parkeernormen vaststellen. Parkeernormen worden meestal gebaseerd op CROW-kencijfers met daarbij een correctie, gebaseerd op de plaatselijke omstandigheden en het plaatselijk parkeerbeleid.

#### 3.1 Kencijfers CROW

De kencijfers voor parkeren zijn opgenomen in CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Het CROW is een kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. De aanbevelingen en richtlijnen van het CROW zijn landelijk erkent als gezaghebbend. Deze Nota Parkeernormen baseert zich op die uitgave. Hieronder worden het begrip kencijfer en het gebruik daarvan nader toegelicht.

Parkeren is een afgeleide van ruimtelijke functies, zoals wonen, werken, winkelen en bezoek van andere bestemmingen. Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouwlocaties kan per functie worden bepaald op basis van de parkeerkencijfers van het CROW. De kencijfers zijn gebaseerd op meest recent op de praktijk gebaseerd onderzoek en (langdurige) praktijkervaringen van gemeenten.

De kencijfers geven een algemeen beeld van de verwachte parkeerbehoefte. Ze geven geen kant-en-klaar antwoord op de vraag hoeveel parkeerplaatsen in een bepaalde situatie moeten worden gerealiseerd. Bij het gebruik ervan moet rekening worden gehouden met de casus-specifieke invloeden zoals:

- bereikbaarheidskenmerken van de locatie/gemeente;
- specifieke eigenschappen van de functie;
- mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van de functie;
- het parkeerbeleid of mobiliteitsbeleid.

Eigenschappen als de aantrekkelijkheid, de kwaliteit en de invloedssfeer van een functie in verhouding alternatieven zijn medebepalend voor de parkeerbehoefte. Dit is bijvoorbeeld het geval bij winkelcentra: het ene winkelcentrum heeft een hoge kwaliteit en een grote regionale uitstraling; het andere, met dezelfde vloeroppervlakte, heeft een geringere aantrekkingskracht. Als de overige omstandigheden vergelijkbaar zijn, zal het totale bezoek aan het eerste winkelcentrum groter zijn en daarmee ook het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen en de totale verkeersgeneratie. Dergelijke verschillen zijn niet exact in kencijfers te vertalen. In de kencijfers worden wel variabelen gebruikt die vragen om aanvullende overwegingen en keuzes bij toepassing. De belangrijkste variabelen zijn de mate van stedelijkheid van het gebied, kenmerk van de stedelijke zone en een bandbreedte tussen minimale en maximale kencijfers.

#### 3.2 Keuze 1: stedelijkheidsgraad.

Het aanbod van de alternatieve vervoerswijzen in bijvoorbeeld Amsterdam is van een ander niveau dan in Langedijk. Daarom verschillen de kencijfers per stedelijkheidsgraad. Hierbij worden de CBS-classes gebruikt die uiteenlopen van *zeer sterk stedelijk* tot *niet stedelijk*. De CBS-classes worden bepaald door het aantal adressen per vierkante kilometer. Officieel valt gemeente Langedijk met 859 adressen per vierkante kilometer in de stedelijkheidsklasse *weinig stedelijk*. De CBS indeling van Langedijk is qua gebieden gebaseerd op de postcodegebieden van Langedijk. Die postcodegebieden zijn gelijk met de dorpskernen, die weer grotendeels zijn gebaseerd op de oude gemeentegrenzen van voor de gemeente Langedijk. Hierbij is dus geen onderscheid gemaakt in gebieden binnen en buiten de bebouwde kom. Bijna elk postcodegebied in Langedijk omvat ook een groot deel buitengebied met een relatief lage adrestdichtheid. In de dorpskernen zelf is sprake van een hogere adrestdichtheid. Dit kan leiden tot een te hoge parkeernorm. Daarom heeft het college besloten om een correctie uit te voeren op de officiële stedelijkheidsgraad en één klasse hoger te gebruiken (matig stedelijk) voor het hele grondgebied.

### 3.3 Keuze 2: kenmerk stedelijke zone.

In veel gemeenten is er ook een onderscheid te maken in stedelijke zone. Uit studies blijkt dat functies in het centrum van een stad of dorp resulteren in een lagere parkeervraag en een lagere verkeersgeneratie dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. In het centrum gebied zijn vaak betere alternatieve vervoerswijzen aanwezig. Het centrum van een dorp of stad wordt meestal goed verbonden met het openbaar vervoer, waardoor gebruik van de auto vaak minder is. Ook zijn er in een centrum gebied vaak meer en geconcentreerde voorzieningen aanwezig vergeleken met het omliggende gebied en zijn de afstanden om deze voorzieningen te bereiken vaak klein. Hierdoor wordt vaker gebruik gemaakt van fiets en voet om deze voorzieningen te bezoeken. Op een locatie buiten het centrum is het aanbod van alternatieve vervoerswijzen veelal lager en de kwaliteit minder. Omdat in Langedijk sprake is van lintbebouwing, ontbreekt een duidelijk afgebakend centrumgebied of een specifiek centrumgebied met betere openbaar vervoervoorzieningen. Er is in de gemeente Langedijk bijvoorbeeld geen treinstation of hoogwaardige OV-verbinding. Het is dus lastig om een gebied aan te wijzen waarin andere parkeernormen gehanteerd kunnen worden. Daarom heeft het college gekozen om in Langedijk geen onderscheid te maken in stedelijke zone. In heel Langedijk geldt per functie dezelfde parkeernorm.

### 3.4 Keuze 3: bandbreedte.

De kencijfers van het CROW kennen een bepaalde bandbreedte tussen minimaal en maximaal te hanteren parkeerplaatsen per functie. Bij het bepalen van parkeernormen moet een keuze worden gemaakt. Aangezien in het vorige hoofdstuk is geconcludeerd dat er in de gemeente Langedijk sprake is van een relatief hoog autobezit, worden niet de minimale cijfers gehanteerd, maar een gemiddelde tussen het minimum en het maximum.

### 3.5 Van kencijfers naar parkeernorm.

In de vorige paragrafen zijn keuzes gemaakt in de variabelen van de kencijfers. Om te illustreren hoe dit in praktijk werkt, is hieronder een voorbeeld uitgewerkt voor de functie wonen, koop, vrijstaand.

koop, vrijstaand									
	Parkeerkencijfers (per woning)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,2	2,0	1,4	2,2	1,7	2,5	2,0	2,8	0,3 pp per woning
sterk stedelijk	1,2	2,0	1,4	2,2	1,7	2,5	2,0	2,8	
matig stedelijk	1,4	2,2	1,5	2,3	1,8	2,6	2,0	2,8	
weinig stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	
niet stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	

Figuur 5. Parkeerkencijfer voor wonen, koop, vrijstaand. (Bron: CROW publicatie 317).

Uitgaande van de keuze matig stedelijk (paragraaf 3.2), rest bebouwde kom (paragraaf 3.3), is het kencijfer minimaal 1,8 en maximaal 2,6. Op basis van de keuze voor een gemiddelde in de bandbreedte (paragraaf 3.4) is het kencijfer dus 2,2 parkeerplaatsen per woning. Voor alle functies die zijn opgenomen in CROW-publicatie 317 en relevant zijn voor de gemeente Langedijk is een dergelijke berekening gemaakt. Deze cijfers gelden binnen de gemeente Langedijk als parkeernorm en zijn opgenomen in het volgende hoofdstuk.

## 4 Parkeernormen Auto.

Op basis van de gemaakte keuzes in hoofdstuk 3, zijn in dit hoofdstuk de parkeernormen per functie opgenomen. Voor de overzichtelijkheid wordt gebruik gemaakt van clusters functies in zeven hoofdgroepen.

Bij enkele functies zijn bijzonderheden opgenomen die als voetnoot onder aan de tabel zijn uitgewerkt. Deze bijzonderheden geven een nadere uitleg over de functie of over de toepassing van de parkeernorm. Bij sommige functies is als voetnoot opgenomen dat de opgenomen parkeernorm een richtlijn is. Van deze functie kan het CROW alleen globale parkeerkcijfers geven. Bij het toepassen van deze parkeernormen is het opgenomen aantal in principe het uitgangspunt, maar kunnen specifieke omstandigheden leiden tot een hogere of lagere parkeervraag.

Het 'aandeel bezoekers' staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfer rekening is gehouden (terugrekenen is mogelijk). De parkeernorm is dus altijd inclusief parkeren door bezoekers, werknemers, etc... Bij veel functies wordt bruto vloer oppervlakte (b.v.o.) als eenheid gebruikt. Dit is het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen, met uitzondering van de parkeerkelder of stallingsruimte.

### 4.1 Hoofdgroep Wonen

De parkeernormen zijn gekoppeld aan het type woning in combinatie met het prijssegment. Over het algemeen geldt dat bij duurder woningen meer auto's per huishouden zijn en dus sprake is van een hogere parkeervraag.

functie	parkeernorm	eenheid	aandeel bezoekers (inbegrepen)	bijzonderheden
koop, vrijstaand	2,2	per woning	0,3 pp	
koop, twee-onder-één-kap	2,1	per woning	0,3 pp	
koop, tussen/hoek (rijwoning)	1,9	per woning	0,3 pp	
koop, etage, appartement groot (> 125 m <sup>2</sup> BVO)	2,0	per woning	0,3 pp	
koop, etage, appartement, midden (> 75 m <sup>2</sup> ≤ 125 m <sup>2</sup> BVO)	1,8	per woning	0,3 pp	
koop, etage, appartement, klein (≤ 75 m <sup>2</sup> BVO)	1,6	per woning	0,3 pp	
huurhuis, vrije sector	1,9	per woning	0,3 pp	
huurhuis, sociale huur	1,6	per woning	0,3 pp	
huur, etage, appartement, groot (> 125 m <sup>2</sup> BVO)	1,8	per woning	0,3 pp	
huur, etage, appartement, overig (≤ 125 m <sup>2</sup> BVO)	1,4	per woning	0,3 pp	
kamerverhuur, zelfstandig	0,7	per kamer	0,2 pp	
kamerhuur, niet-zelfstandig/student	0,3	per kamer	0,2 pp	
aanleunwoning en serviceflat	1,1	per woning	0,3 pp	1

- 1) Zelfstandige woonvorm verbonden met zorgfaciliteiten in de directe nabijheid. Vooral bestemd voor bejaarden of ouderen die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. Deze functie kent vaak veel gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Hiermee is in de parkeernorm rekening gehouden.

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie 'wonen' wordt bepaald is afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige parkeerplaats meetelt. Een garage wordt zelden voor het stallen van een auto gebruikt en op den duur vaak verbouwd tot bijvoorbeeld schuur of kantoorruimte. Bij een lange smalle oprit is theoretisch plaats voor twee voertuigen achter elkaar. Maar omdat het achterste parkeerplaats alleen kan worden gebruikt

indien er geen auto geparkeerd staat op de voorste parkeerplaats, worden dit soort opritten vaak gebruikt door slechts één auto. In praktijk kan dit leiden tot een parkeertekort. Daarom wordt voor sommige parkeervoorzieningen een reductiefactor toegepast.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings aantal	minimale afmeting (m)
enkele oprit zonder garage	1	1	5,0 x 3,5
lange oprit zonder garage	2	1	10,0 x 3,5
dubbele oprit zonder garage	2	2	5,0 x 5,0
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	5,0 x 3,5
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	5,0 x 3,5
garage met enkele oprit	2	1	5,0 x 3,5 (oprit)
garage met lange oprit	3	1,4	10,0 x 3,5 (oprit)
garage met dubbele oprit	3	2	5,0 x 5,0 (oprit)
langs parkeervak	1	1	6,0 x 2,0
haaks parkeervak	1	1	5,0 x 2,5

## 4.2 Hoofdgroep Werken

De parkeernormen in de hoofdgroep werken zijn gekoppeld aan het type bedrijf. Van belang is in welke mate het bedrijf arbeidsintensief is en of er veel of weinig bezoekers komen. De grootste vraag komt van werknemers. Er moet worden uitgegaan van de hoofdfunctie van een bedrijf. Indien er bijvoorbeeld bij een werkplaats sprake is van een ondersteunend kantoor, dan moet dit niet als aparte functie berekend worden.

Parkeren op de rijweg in bedrijventerreinen is vanwege de bereikbaarheid ongewenst. Daarom moeten alle parkeerplaatsen worden gerealiseerd op parkeergelegenheid buiten de rijweg.

Alle cijfers zijn exclusief het parkeren van grote voertuigen zoals vrachtwagens, bussen en andere grote bedrijfsvoertuigen.

functie	parkeernorm	eenheid	aandeel bezoekers	bijzonderheden
kantoor (zonder baliefunctie)	2,1	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	5%	1
kantoor (met baliefunctie)	2,9	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	20%	2
bedrijf, arbeidsintensief/bezoekersintensief	2,4	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	5%	3
bedrijf, arbeidextensief/bezoekersextensief	1,1	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	5%	4
bedrijfsverzamelgebouw	1,9	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	5%	5

- 1) Administratief en zakelijk en relatief weinig bezoekers.
- 2) Kantoren met baliefunctie en relatief veel bezoekers. Bijvoorbeeld banken, gemeentehuis.
- 3) Relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers per oppervlakte. Bijvoorbeeld industrie, laboratorium, werkplaats.
- 4) Relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers per oppervlakte. Bijvoorbeeld loods, opslag, transportbedrijf.
- 5) Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven.

### 4.3 Hoofdgroep Winkelen en boodschappen

Binnen deze categorie worden een aantal functies onderscheiden. De grootste parkeervraag wordt veroorzaakt door klanten en in mindere mate door werknemers.

Voor bevoorrading moeten aparte voorzieningen worden getroffen.

functie	parkeernorm	eenheid	aandeel bezoekers	bijzonderheden
kleine supermarkt	3,5	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	89%	1
middelgrote supermarkt	4,9	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	93%	2
grote supermarkt	7,7	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	84%	3
discount supermarkt	6,5	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	96%	4
groothandel levensmiddelen	6,4	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	80%	5
hoofdwinkelcentrum	3,3	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	82%	6
detailhandel overig	3,7	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	72%	7
kringloopwinkel	1,9	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	89%	
bruin- en witgoedzaken	7,9	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	92%	8
woonwinkel	1,9	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	91%	9
bouwmarkt	2,4	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	87%	10
tuincentrum / groencentrum	2,6	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	89%	11

- 1) Kleine buurtsupermarkt (maximaal 600m<sup>2</sup> verkoop vloeroppervlakte) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied heeft.
- 2) Reguliere supermarkt tussen 600 en 2.500m<sup>2</sup> verkoop vloeroppervlakte met uitgebreid assortiment en speciale afdelingen voor vlees, brood, kaas.
- 3) Grote supermarkt vanaf 2.500m<sup>2</sup> verkoop vloeroppervlakte. Zeer groot assortiment. Bijvoorbeeld Albert Heijn XL.
- 4) Supermarkt die zich kenmerkt door een relatief laag prijsniveau, laag serviceniveau en beperkt assortiment. Bijvoorbeeld Aldi en Lidl.
- 5) Meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een bedrijventerrein. Bijvoorbeeld Makro, Hanos, Sligro.
- 6) Vervult een centrumfunctie met meerdere winkels en andere voorzieningen die voor een belangrijk deel gericht zijn op het zogenaamde funshoppen en op winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie).
- 7) Ondersteunende winkels, met name voor doelgerichte boodschappen.
- 8) Grootschalige, volmineuze vestigingen. Bijvoorbeeld Mediamarkt, BCC.
- 9) Grootschalige detailhandelszaken met betrekking tot inrichten van woningen en brede zin. Bijvoorbeeld meubels, verf, behang, verlichting, zonwering bedden, etc... Bijvoorbeeld Kwantum, Leenbakker, Trendhopper.
- 10) Bijvoorbeeld Karwei, Gamma, Praxis.
- 11) Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht zoals dierartikelen, seizoenartikelen, accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. Buitenruimte toegankelijk voor klanten moet worden meegerekend.



#### 4.4 Hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning.

Binnen deze categorie worden een groot aantal functies onderscheiden.

De grootste parkeervraag wordt veroorzaakt door bezoekers.

Functie	parkeernorm	eenheid	aandeel bezoekers	bijzonderheden
<b>bibliotheek</b>	1,2	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	97%	
<b>museum</b>	1,1	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	95%	1
<b>bioscoop</b>	11,2	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	94%	
<b>filmhuis</b>	7,9	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	97%	2
<b>Theater</b>	9,8	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	87%	
<b>Casino</b>	6,5	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	86%	
<b>bowlingcentrum</b>	2,8	per bowlingbaan	89%	3
<b>biljart/snooker centrum</b>	1,4	per tafel	87%	
<b>dansstudio</b>	5,5	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	93%	
<b>fitness/sportschool</b>	4,8	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	87%	4
<b>groot fitnesscentrum</b>	6,3	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	90%	5
<b>wellnesscentrum</b>	8,8	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	99%	6
<b>sauna/hammam</b>	6,7	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	99%	
<b>sporthal / sportzaal</b>	2,9	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	95%	7
<b>tennisal</b>	0,5	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	87%	
<b>squashhal</b>	2,7	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	84%	
<b>zwembad</b>	11,5	per 100m <sup>2</sup> bassin	98%	
<b>sportveld</b>	20,0	per hectare netto terrein	95%	1
<b>jachthaven</b>	0,6	per ligplaats		1
<b>golfbaan</b>	96,0	per 18 holes	98%	8
<b>kinderspeelhal / indoorspeeltuin</b>	4,7	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	97%	9
<b>manege / paardenhouderij</b>	0,4	per box	90%	1
<b>volkstuint</b>	1,4	per 10 tuinen	100%	1
<b>attractiepark / pretpark / dierenpark</b>	8,0	per hectare netto terrein	99%	1

- 1) Richtlijn. Er bestaan grote verschillen binnen deze functie.
- 2) In een filmhuis worden ten opzichte van een bioscoop kleinschalige en artistieke films vertoond
- 3) Gericht op zowel professioneel als recreatief bowlen. Het betreft niet een bowlingbaan als faciliteit bij campings, hotels en dergelijke.
- 4) Kleinschalig tot 1.500m<sup>2</sup> b.v.o.
- 5) Grootschalig vanaf 1.500m<sup>2</sup> b.v.o. Vaak met een breed pakket aan activiteiten met de nadruk op de sportfunctie. Soms in beperkte mate aangevuld met wellnessvoorzieningen.
- 6) Grotere (combinatie van) sauna's, thermen en kuurcentrum. Bieden ook vaak geneeskundige therapieën aan en faciliteiten om te overnachten en horeca.
- 7) Bij grotere aantallen bezoekers (bijvoorbeeld bij evenementen) is de parkeerbehoefte vaak groter.
- 8) 18 holes, gemiddeld 60-70 hectare groot
- 9) Zelfstandig functionerende speelgelegenheid voor kinderen tussen de twee en twaalf jaar die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een speeltuin en attractiepark. Overwegend een lokaal verzorgingsgebied.

#### 4.5 Hoofdgroep Horeca en (verblijfs-) recreatie.

Binnen deze categorie worden een aantal functies onderscheiden. De grootste parkeervraag wordt veroorzaakt door bezoekers.

functie	parkeernorm	eenheid	aandeel bezoekers	bijzonderheden
<b>camping</b>	1,2	per standplaats	90%	
<b>bungalowpark</b>	1,7	per bungalow	91%	
<b>hotel *</b>	2,4	per 10 kamers	77%	1
<b>hotel **</b>	4,1	per 10 kamers	80%	2
<b>hotel ***</b>	5,0	per 10 kamers	77%	3
<b>hotel ****</b>	7,2	per 10 kamers	73%	4
<b>hotel *****</b>	10,6	per 10 kamers	65%	5
<b>bed &amp; breakfast</b>	0,5	per gastenkamer		6
<b>bar/café/cafetaria</b>	6,0	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	90%	7
<b>restaurant</b>	13,0	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	80%	7
<b>fastfoodrestaurant</b>	22,0	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.		7
<b>discotheek</b>	20,8	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	99%	
<b>evenementenhal</b>	8,5	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	99%	7

- 1) Hotel met kleine kamers en slechts basisvoorzieningen zoals een bed.
- 2) Hotel met basisvoorzieningen en beperkte aanvullende voorzieningen zoals eigen badkamer.
- 3) Middenklasse hotel.
- 4) Eersteklas hotel.
- 5) Luxehotel
- 6) Een B&B is een kleinschalige overnachtingaccommodatie die tot de kleinschalige verblijfsrecreatie gerekend wordt. De B&B voorziening is een nevenfunctie naast het wonen. Daarom is de eerste gastenkamer vrijgesteld en valt deze binnen de normale norm voor woning.
- 7) Richtlijn. Er bestaan grote verschillen binnen deze functie.

#### 4.6 Hoofdgroep Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Binnen deze categorie worden een aantal functies onderscheiden.

functie	parkeernorm	eenheid	aandeel bezoekers	bijzonderheden
<b>huisartsenpraktijk</b>	3,0	per behandelkamer	57%	
<b>apotheek</b>	3,2	per apotheek	45%	
<b>fysiotherapie</b>	1,8	per behandelkamer	57%	
<b>consultatiebureau</b>	1,9	per behandelkamer	50%	
<b>tandarts</b>	2,4	per behandelkamer	47%	
<b>gezondheidscentrum</b>	2,2	per behandelkamer	55%	1
<b>ziekenhuis</b>	1,7	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	29%	
<b>crematorium</b>	30,1	per gelijktijdige plechtigheid	99%	
<b>begraafplaats</b>	31,6	per gelijktijdige plechtigheid	97%	
<b>gevangenis</b>	3,3	per 10 cellen	37%	
<b>religiegebouw</b>	0,2	per zitplaats		2
<b>verpleeg/verzorgingshuis</b>	0,6	per wooneenheid	60%	3

- 1) Locatie met verschillende gezondheidsinstellingen onder één dak.
- 2) Richtlijn. Er bestaan grote verschillen binnen deze functie.
- 3) Instelling voor verpleging buiten een ziekenhuis of een instelling waar voornamelijk ouderen wonen omdat ze verzorging of verpleging nodig hebben die in de oorspronkelijke woonsituatie niet wordt geboden.

## 4.7 Hoofdgroep Onderwijs

De grootste parkeer- en verkeersdruk bij kinderdagverblijven en basisscholen ontstaat door het brengen en halen van kinderen. Dit verschilt per school en locatie en is daarom niet opgenomen in de parkeernormen. Hiervoor zal per geval een aparte berekening gemaakt worden.

functie	parkeernorm	eenheid	aandeel bezoekers	bijzonderheden
kinderdagverblijf	1,4	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.		1
basisonderwijs	0,8	per leslokaal		1
middelbare school	4,9	per 100 leerlingen	11%	2
ROC	5,8	per 100 leerlingen	7%	2
avondonderwijs	6,8	per 10 studenten	95%	3

- 1) exclusief halen/brengen
- 2) bezoekers zijn leerlingen
- 3) bezoekers zijn studenten

## 4.8 Geaccepteerde loopafstanden.

Het is niet altijd mogelijk om parkeerplaatsen te realiseren dichtbij een bepaalde functie. Dan is het van belang om acceptabele loopafstanden tussen de parkeerplaats en de bestemming te bepalen. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. In onderstaande tabel staan acceptabele maximale loopafstanden opgenomen.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Boodschappen	100 meter
Winkelen	300 meter
Werken	200 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

## 4.9 Aanwezigheidspercentages

Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, doch slechts een deel ervan. Parkeerplaatsen kunnen dan door meerdere functies worden gebruikt. Bijvoorbeeld indien er woningen boven een winkelcentrum zijn gesitueerd. De parkeervraag van woningen is het hoogste 's avonds en 's nachts. Dat zijn momenten wanneer de parkeervraag bij winkels juist laag is. Dan is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk indien de parkeerplaatsen een grote mate van openbaarheid kennen.

De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn weergegeven in onderstaande tabel. De aanwezigheidspercentages geven de mate aan van aanwezigheid van geparkeerde voertuigen ten opzichte van het drukste dagdeel. De percentages kunnen worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Op bepaalde momenten van de dag zal tussen bepaalde functies onderling frictie ontstaan. Met de verruimde openingstijden van winkels is bijvoorbeeld frictie ontstaan tussen de winkelbezoekers en de van het werk terugkerende bewoners.

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
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/enzovoort	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%

#### 4.10 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Voor gehandicapten zijn er speciale regelingen met betrekking tot parkeren. Bij openbare gebouwen en andere bestemmingen die voor mensen met een handicap toegankelijk zijn, moeten speciale parkeerplaatsen worden gereserveerd. Deze parkeerplaatsen kennen een ruimere vormgeving en moeten op een gunstige plek liggen, zo dicht mogelijk bij de ingang. Wanneer mensen beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart of rijden met een gehandicaptenvoertuig mogen ze parkeren op deze met een bord aangewezen parkeerplaatsen.

Bij het berekenen van het aantal benodigde gehandicaptenparkeerplaatsen geldt dat er per 50 gewone parkeerplaatsen tenminste 1 aangepaste parkeerplaats moet zijn, met een minimum van 1. Worden er bijvoorbeeld bij een winkelcentrum 100 parkeerplaatsen gemaakt, dan moeten daarvan 2 worden aangelegd als gehandicaptenparkeerplaats.

## 5 Fiets

Parkeren is niet alleen een belangrijk onderwerp voor automobilisten: ook fietsers hebben behoefte aan mogelijkheden om hun fietsen, gemakkelijk en ordelijk te parkeren. Voor de toepassing van fietsparkeernormen geldt, net als bij autoparkeernormen, dat de parkeerbehoefte in principe op eigen terrein, of binnen de ruimtelijke ontwikkeling moet worden gerealiseerd. Een ontwikkeling mag niet leiden tot hinder van geparkeerde fietsen in de omgeving.

De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op kencijfers van CROW (publicatie 317). In Langedijk is sprake van een hoog fietsgebruik. 30% van het totaal aantal verplaatsingen gaat per fiets. Op de kencijfers is daarom een correctie toegepast door de aantallen met 20% te verhogen. De parkeereis, waarbij rekening gehouden mag worden met dubbelgebruik op basis van de aanwezigheidspercentages uit het vorige hoofdstuk, geldt als een minimum eis. Er wordt geen maximum aantal gesteld voor het aantal fietsparkeerplaatsen.

Fietsparkeren in de openbare ruimte moet voldoen aan de eisen die zijn geformuleerd in het document "Normstellend document fietsparkeren" van de Stichting FietsParKeur. Toegepaste fietsparkeersystemen die in beheer komen bij de gemeente moeten voorzien zijn van het FietsParKeurmerk.

### 5.1 Hoofdgroep Wonen

functie	fietsparkeernorm	eenheid	opmerking
Woning	1,2	kamer	Minimaal 4 plekken. Bij voorkeur 1 plek extra
Appartement	0,9	kamer	Minimaal 2 plekken
Studentenhuus	1	kamer	

Bovenstaande norm heeft betrekking op het fietsparkeren van de bewoners zelf. Voor bezoekers moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid om de fiets te parkeren nabij de hoofdingang.

In onderstaande tabel staan de oppervlaktes die per fiets zijn benodigd in bijvoorbeeld een schuur of fietsenberging.

Aantal fietsen	Minimaal benodigde oppervlakte
2	4,1 m <sup>2</sup>
3	5,8 m <sup>2</sup>
4	7,3 m <sup>2</sup>
5	8,4 m <sup>2</sup>
6	9,5 m <sup>2</sup>
7	10,6 m <sup>2</sup>
8	11,8 m <sup>2</sup>

### 5.2 Hoofdgroep Werken

functie	fietsparkeernorm	eenheid	opmerking
kantoor (medewerkers)	1,4	per 100m <sup>2</sup> BVO	personeel
kantoor met balie (bezoekers)	6	balie	betreft alleen bezoekers, minimaal 10 plekken

De cultuur binnen de branche heeft invloed op het fietsgebruik. In het algemeen geldt dat hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik.

### 5.3 Hoofdgroep Winkelen en boodschappen

functie	fietsparkeernorm	eenheid
winkelcentrum	3,2	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.
supermarkt	3,4	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.
bouwmarkt	0,3	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.
tuincentrum	0,5	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.

Fietsparkeren voor klanten kan het beste dichtbij de ingang worden gerealiseerd. Anders is de kans groot op wildparkeren.

### 5.4 Hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning.

functie	fietsparkeernorm	eenheid
bibliotheek	3,6	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.
bioscoop	7,2	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.
fitness	4,4	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.
museum	1	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.
sporthal	3	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.
sportveld	73	hectare netto terrein
sportzaal	4,8	100 zitplaatsen
stedelijk evenement	38	100 zitplaatsen
theater	25	100 zitplaatsen
zwembad (openlucht)	33	per 100m <sup>2</sup> bassin
zwembad (overdekt)	24	per 100m <sup>2</sup> bassin

### 5.5 Hoofdgroep Horeca en (verblijfs-) recreatie.

functie	fietsparkeernorm	eenheid	opmerking
fastfoodrestaurant	24	per locatie	
restaurant (eenvoudig)	18	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	Bijvoorbeeld pannenkoekenrestaurant, lunchroom, etc. Terras meerekenen
restaurant (luxe)	4,8	per 100m <sup>2</sup> b.v.o.	

### 5.6 Hoofdgroep Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

functie	fietsparkeernorm	eenheid
apotheek medewerkers	8,4	locatie
apotheek bezoek	4,8	locatie
begraafplaats	6	gelijktijdige plechtigheid
crematorium	6	gelijktijdige plechtigheid
gezondheidscentrum bezoek	1,5	100 m <sup>2</sup> b.v.o.
gezondheidscentrum medewerkers	0,5	100 m <sup>2</sup> b.v.o.
kerk/moskee	48	100 zitplaatsen
ziekenhuis bezoek	0,6	100 m <sup>2</sup> b.v.o.
ziekenhuis medewerkers	0,5	100 m <sup>2</sup> b.v.o.

## 5.7 Hoofdgroep Onderwijs

<b>functie</b>	<b>fietsparkeerplaats</b>	<b>eenheid</b>
<b>basisschool leerlingen</b>	5	10 leerlingen
<b>basisschool medewerkers</b>	0,4	10 leerlingen
<b>middelbare school leerlingen</b>	14	100 m <sup>2</sup> b.v.o.
<b>middelbare school medewerkers</b>	0,4	100 m <sup>2</sup> b.v.o.
<b>ROC leerlingen</b>	12	100 m <sup>2</sup> b.v.o.
<b>ROC medewerkers</b>	0,9	100 m <sup>2</sup> b.v.o.

Bij scholen geldt dat er bij een groter verzorgingsgebied het fietsgebruik toeneemt en het aantal leerlingen dat te voet komt afneemt. Bij middelbare scholen moet rekening worden gehouden met grote aantallen fietsers.

## 6 Parkeereis.

In de bestemmingsplannen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin is bepaald dat bij een ruimtelijke ontwikkeling tevens voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Voor oudere bestemmingsplannen van voor november 2014 is een zelfde regeling opgenomen in de bouwverordening. Op basis van de parkeernormen uit het vorige hoofdstuk wordt voor een vergunning een parkeereis opgesteld. De parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat minimaal aanwezig moet zijn na realisatie van het bouwplan.

### 6.1 Stappenplan.

Om te komen van een aanvraag voor een ruimtelijke ontwikkeling naar de parkeereis worden verschillende stappen doorlopen. De werkwijze voor het bepalen van de parkeereis wordt in het onderstaand stappenplan toegelicht.

#### **Stap 1. Vaststellen programma**

De initiatiefnemer moet bij een aanvraag de functies specificeren en aantallen woningen en/of de oppervlakten per functie aanleveren, zodanig dat voldoende duidelijk is wat de ontwikkeling precies inhoudt.

#### **Stap 2. Vaststellen parkeerbehoefte.**

De parkeervraag wordt per functie berekend door de oppervlakte van de functie of eventuele andere eenheid te vermenigvuldigen met de parkeernorm uit deze nota. De som van de parkeervraag van alle functies vormt de parkeervraag.

#### **Stap 3. Bepalen mogelijkheden dubbelgebruik**

De parkeervraag hoeft - indien het plan meerdere functies kent - niet per definitie de parkeerdruk zijn die in de praktijk wordt verwacht. Bij sommige functies verschilt de onderlinge parkeervraag namelijk per dagdeel. Dit kan er toe leiden dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Per functie wordt een aanwezigheidspercentage per dagdeel toegekend op basis van landelijke toegepaste kencijfers, ramingen of lokale ervaringscijfers. De parkeervraag per dagdeel van elke afzonderlijke functie wordt berekend door de normatieve parkeervraag van de betreffende functie te vermenigvuldigen met de verwachte aanwezigheidspercentage. De som van de parkeervraag van de afzonderlijke functies vormt de gestapelde werkelijke parkeervraag.

#### **Stap 4. Parkeereis**

De hoogste gestapelde werkelijke parkeervraag vormt de parkeereis. Zoveel parkeerplaatsen moeten in en/of rond het plan aanwezig zijn om in de parkeerbehoefte van de betreffende functies te voorzien. Ten behoeve van het bezoekersaandeel wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn. De parkeereis wordt afgerond op hele getallen.

#### **Stap 5. Toetsing.**

Nadat de parkeereis is bepaald, wordt getoetst of in het ingediende verzoek voldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen. Bij deze toetsing wordt rekening wordt gehouden met reductiefactoren voor parkeren op eigen terrein (paragraaf 3.8) en acceptabele loopafstanden (paragraaf 3.9). Eventuele vervallen parkeerplaatsen moeten gecompenseerd worden. Indien er onvoldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen, wordt de aanvraag in principe afgewezen.

Een voorbeeld van de toepassing van dit stappenplan is opgenomen in bijlage 1.



## 6.2 Berekenwijze bij verbouw en/of gedeeltelijke functiewijziging

Bij een verbouwplan, uitbreidingsplan en bij gedeeltelijke functiewijzigingen moet ook het stappenplan uit de voorgaande paragraaf worden doorlopen. Bij de berekening van de parkeereis wordt ervan uitgegaan dat de huidige parkeersituatie een feit is. Een reeds aanwezig tekort komt niet voor rekening van de initiatiefnemer. Indien op een locatie een uitbreiding plaatsvindt of een functie wordt toegevoegd, moet slechts voor die extra oppervlakte of die toegevoegde functie worden voorzien in extra parkeerplaatsen. Uiteraard moeten opgeheven parkeerplaatsen als gevolg van zo'n bouwplan wel gecompenseerd worden. Bij functiewijzigingen mag de berekende parkeerbehoefte worden verminderd met de parkeervraag van de oude functie (bestaande bestemming) voor zover deze is vast te stellen. Daarbij moet rekening gehouden worden met de aanwezigheidspercentages per dagdeel. Dit kan leiden tot een ingewikkelde verschillenberekening. Uitgangspunt is dat de parkeerdruk in openbaar gebied niet mag toenemen als gevolg van een functiewijziging. Een voorbeeld van een berekening is opgenomen in bijlage 2.

## 6.3 Ontheffing parkeereis.

In de vorige paragraaf is beschreven hoe de parkeereis tot stand komt. In sommige gevallen is het echter onmogelijk om aan de parkeereis op eigen terrein te voldoen of kan de strikte toepassing van de parkeereis – bijvoorbeeld vanwege de bijkomende kosten of door bijzondere omstandigheden – als onredelijk worden beschouwd of op overwegende bezwaren stuiten. Soms is het dan mogelijk om op een andere wijze te voorzien in de nodige parkeer- of stallingruimte. Het college van B&W kan in dergelijke gevallen een afweging maken tussen het (economische) belang van de ontwikkeling, de financiële uitvoerbaarheid en de eventuele (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en daarmee een goede ruimtelijke ordening. In de volgende paragrafen worden de mogelijkheden beschreven om af te wijken van de parkeereis.

### 6.3.1 Gebruik bestaande openbare parkeerplaatsen in plangebied

Een initiatief mag niet leiden tot een (toename van) parkeertekort in de openbare ruimte. Het kan echter voorkomen dat er in de openbare ruimte een restcapaciteit bestaat, waarvan gebruik gemaakt kan worden om de parkeervraag op te vangen. Als er bijvoorbeeld in de omgeving parkeerplaatsen voorhanden zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die niet meer bestaat of als er sprake is van overcapaciteit aan parkeerruimte, is dit te onderzoeken. Dit is alleen mogelijk als de parkeerdruk in de openbare ruimte op het maatgevende moment, met toevoeging van de ontwikkeling, onder de 85% blijft. Als er binnen 10 jaar ontwikkelingen worden verwacht die de bezettingsgraad van het betreffende gebied beïnvloeden, moet ook hiermee rekening worden gehouden. Om dit te bepalen moeten er voldoende gegevens over de bestaande en te verwachten parkeersituatie voorhanden zijn. Anders kan de gemeente een parkeeronderzoek laten uitvoeren, op kosten van de initiatiefnemer. Indien gebruik wordt gemaakt van deze afwijkingsmogelijkheid dan krijgt de initiatiefnemer geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht voor de parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen blijven openbaar en in bezit van de gemeente.

### 6.3.2 Aanleg openbare parkeerplaatsen buiten het plangebied

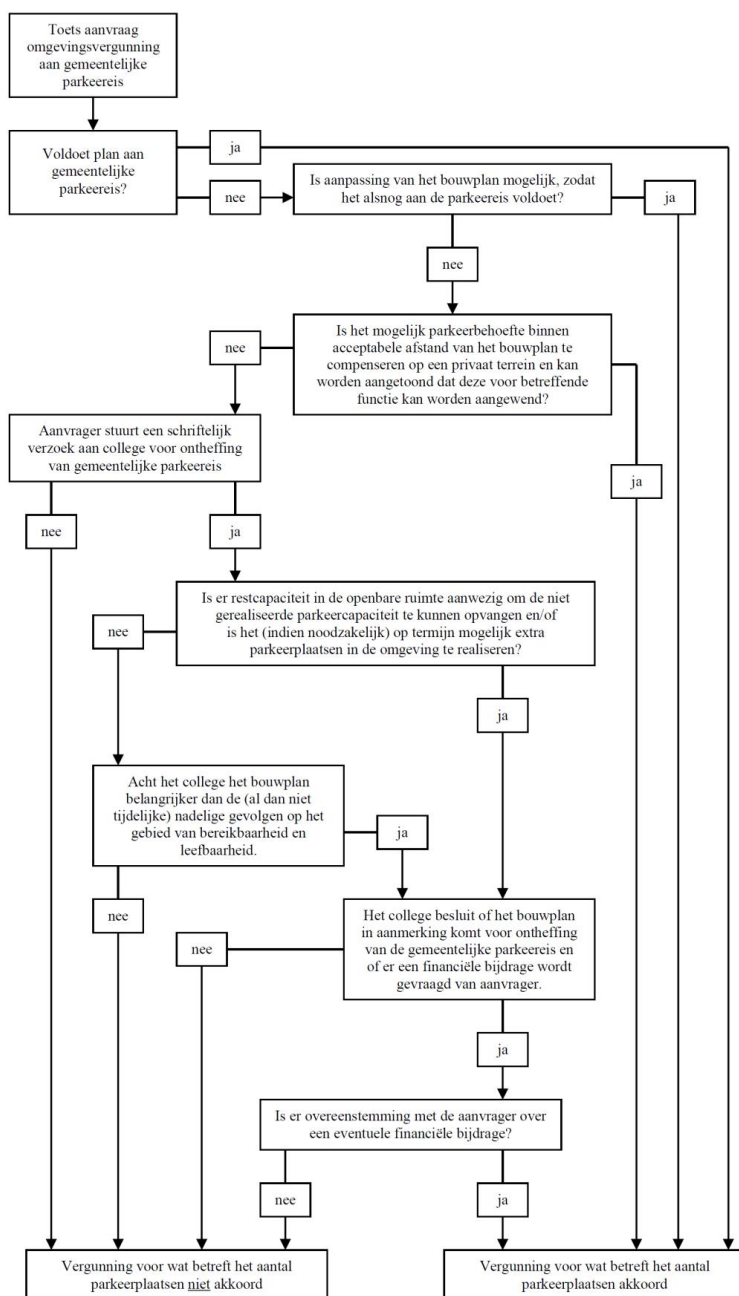
Initiatiefnemers kunnen een verzoek doen om het parkeeraanbod te realiseren buiten het plangebied. In sommige gevallen heeft parkeeraanbod buiten het plangebied voordelen voor de omgeving vanwege mogelijkheden van dubbelgebruik. De gemeente beoordeelt of er binnen acceptabele loopafstand gelegenheid is om nieuwe parkeerplaatsen te realiseren. Bij deze beoordeling wordt onder andere rekening gehouden met de bestaande parkeerdruk, de verkeersveiligheid en de bomen- en groenstructuren in de omgeving van het plangebied. De kosten van de realisatie van de parkeerplaatsen worden in beginsel doorberekend aan de initiatiefnemer. Dit geeft de initiatiefnemer echter geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht. De parkeerplaatsen worden openbaar en komen in bezit van de gemeente.

### 6.3.3 Particuliere parkeerplaatsen buiten het plangebied

Soms kan een oplossing voor de parkeervraag worden gevonden op privaat terrein van derden. Vanwege beperkte handhavingsmogelijkheden, worden hieraan strenge eisen gesteld. Dit kan alleen als er binnen acceptabele loopafstand een structurele restcapaciteit op het betreffende parkeerterrein aanwezig is. Uiteraard moet hierbij rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de verschillende functies die al van het betreffende parkeerterrein gebruik maken. Ook is het van belang dat de parkeergelegenheid wel toegankelijk is voor alle gebruikers, inclusief bezoekers. Een dergelijke oplossing dient met contractafspraken door de initiatiefnemer duidelijk en aannemelijk te zijn gemaakt.

### 6.4 Procedure ontheffing.

De procedure voor het gebruik maken van ontheffing van de parkeereis zijn opgenomen in onderstaand schema. Zie ook bijlage 3.



## 6.5 Instandhoudingsplicht.

Aan een vergunning wordt de aanleg en het in stand houden van de voor de vergunning noodzakelijke parkeerplaatsen als voorwaarde verbonden. Bij het toezicht op de uitvoering van de vergunning (realisatie van het bouwplan) wordt ook gecontroleerd of de aanleg van de parkeerplaatsen heeft plaatsgevonden. Als later blijkt dat parkeerplaatsen zijn verdwenen of onbruikbaar zijn gemaakt, kan hierop op basis van de vergunningsvoorwaarde of de voorwaardelijke verplichting in bestemmingsplan worden gehandhaafd.

## Bijlage 1. Voorbeeld berekening parkeereis.

### Voorbeeld 1.

Op een lege kavel wordt een project gerealiseerd met 20 woningen, 4 huurappartementen, een Vomar supermarkt en een bank.

#### Stap 1. Vaststellen programma

Het bouwplan bestaat uit de volgende functies:

- 15 rijwoningen (koop)
- 4 twee-onder-een kap (koop)
- 1 vrijstaande woning (koop)
- 4 appartementen van 75 m<sup>2</sup> (huur)
- 1000 m<sup>2</sup> supermarkt (middelgroot)
- 400 m<sup>2</sup> kantoor met balie

De twee-onder-een kap woningen krijgen een oprit voor 1 auto en een garage. De vrijstaande woning krijgt een brede oprit (ruimte voor 2 auto's) met garage. Daarnaast worden 80 parkeerplaatsen gerealiseerd.

#### Stap 2. Vaststellen parkeerbehoefte.

Het aantal eenheden per functie wordt vermenigvuldigt met de parkeernorm. De uitkomsten is de parkeerbehoefte per functie. In verband met stap 3 worden bij de woningen het aantal bezoekers apart berekend.

Functie.	Groep	aantal	eenheid	norm	parkeerbehoefte
rijwoning (koop)	bewoners	15	woning	1,6	24
rijwoning (koop)	bezoekers	15	woning	0,3	4,5
2-onder 1 kap	bewoners	4	woning	1,8	7,2
2-onder 1 kap	bezoekers	4	woning	0,3	1,2
vrijstaand (koop)	bewoners	1	woning	1,9	1,9
vrijstaand (koop)	bezoekers	1	woning	0,3	0,3
appartement klein (huur)	bewoners	4	woning	1,1	4,4
appartement klein (huur)	bezoekers	4	woning	0,3	1,2
supermarkt (middelgroot)	algemeen	10	100 m <sup>2</sup> BVO	4,9	49
kantoor met balie	algemeen	4	100 m <sup>2</sup> BVO	2,9	11,6
<b>Totaal</b>					<b>105,3</b>

#### Stap 3. Bepalen mogelijkheden dubbelgebruik

De parkeerbehoefte wordt aan de hand van de aanwezigheidspercentages omgezet naar een parkeerbehoefte per dagdeel.

	algemeen	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	37,5	18,75	18,75	33,75	30	37,5	22,5	30	26,25
woningen bezoekers	7,2	0,72	1,44	5,76	5,04	0	4,32	7,2	5,04
supermarkt	49	14,7	29,4	19,6	39,2	0	49	19,6	0
Kantoor met balie	11,6	11,6	11,6	0,58	8,7	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>105,3</b>	<b>45,8</b>	<b>61,2</b>	<b>59,7</b>	<b>82,9</b>	<b>37,5</b>	<b>75,8</b>	<b>56,8</b>	<b>31,3</b>

#### Stap 4. Parkeereis

De hoogste parkeerbehoefte is op de koopavond. De parkeereis voor het bouwplan wordt vastgesteld op 83 parkeerplaatsen.

#### Stap 5. Toetsing.

De twee-onder-een kap woningen krijgen een oprit voor 1 auto en een garage. Een oprit voor 1 auto en een garage wordt geteld als 1 parkeerplaats.

De vrijstaande woning krijgt een brede oprit (ruimte voor 2 auto's) met garage. Dit wordt meegeteld als 2 parkeerplaatsen.

Daarnaast worden 80 parkeerplaatsen gerealiseerd.

In totaal worden er (4 + 2 + 80) 86 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Er zijn dus voldoende parkeerplaatsen opgenomen.

## Bijlage 2. Voorbeeld parkeereis bij verbouwing/functiewijziging.

Er is een plan ingediend om een voormalige winkel met dienstwoning aan de Dorpsstraat te verbouwen. Er worden er 4 appartementen van 85 m2 gerealiseerd. De winkel wordt deels omgezet in een klein kantoor.

### Stap 1. Vaststellen programma

In de huidige situatie is er:

- 150 m2 detailhandel
- 1 etagewoning koop, groter dan 90 m2

Het (ver)bouwplan bestaat uit de volgende functies:

- 50 m2 kantoor (zonder baliefunctie)
- 4 koop appartementen kleiner dan 90 m2

In de bestaande situatie zijn er 2 parkeerplaatsen op eigen terrein. In de nieuwe situatie komen er 4 parkeerplaatsen op eigen terrein.

### Stap 2. Vaststellen parkeerbehoefte.

Het aantal eenheden per functie wordt vermenigvuldigt met de parkeernorm. De uitkomsten is de parkeerbehoefte per functie. In verband met stap 3 worden bij de woningen het aantal bezoekers apart berekend.

Nieuwe situatie.

Functie.	Groep	aantal	eenheid	norm	parkeerbehoefte
Woning, koop , etage, < 90m2	bewoners	4	woning	1,3	5,2
	bezoekers	4	woning	0,3	1,2
kantoor	algemeen	0,5	m2 bvo	2,1	1,1
<b>totaal</b>					<b>7,5</b>

De parkeerbehoefte is 7,5 parkeerplaatsen. In stap 3 wordt bekeken of er een mogelijkheid is voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

### Stap 3. Bepalen mogelijkheden dubbelgebruik

De parkeerbehoefte wordt aan de hand van de aanwezigheidspercentages omgezet naar een parkeerbehoefte per dagdeel.

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	2,6	2,6	4,7	4,2	5,2	3,1	4,2	3,6
woningen bezoekers	0,1	0,2	1,0	0,8	0,0	0,7	1,2	0,8
kantoor	1,1	1,1	0,1	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>totaal</b>	<b>3,8</b>	<b>3,9</b>	<b>5,7</b>	<b>5,8</b>	<b>5,2</b>	<b>3,8</b>	<b>5,4</b>	<b>4,5</b>

### Stap 4. Parkeereis

De maatgevende periode in de nieuwe situatie is koopavond. De parkeereis is 5,8 parkeerplaatsen.

## Stap 5. Toetsing.

Er worden 4 parkeerplaatsen aangelegd op eigen terrein. De parkeereis is afgerond 6 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er een tekort is van 2 parkeerplaatsen.

## Stap 6. Bereken toename parkeerdruk openbare ruimte.

Het is aannemelijk dat er in de huidige situatie gebruik wordt gemaakt van openbare parkeerplaatsen. Er zijn immers maar twee parkeerplaatsen op eigen terrein. De initiatiefnemer kan aanspraak maken op een reeds 'bestaand tekort' dat in openbaar gebied wordt opgelost. Op basis van de parkeernormen kan een inschatting worden gemaakt van de huidige parkeerbehoefte.

Functie.	Groep	aantal	eenheid	norm	parkeerbehoefte
Woning, koop , etage, > 90m2	bewoners	1	woning	1,7	1,7
	bezoekers	1	woning	0,3	0,3
detailhandel	algemeen	1,5	m2 bvo	3,7	5,6
<b>totaal</b>					<b>7,6</b>

Er moet gekeken worden naar de huidige parkeerbehoefte op verschillende tijdstippen. Aangezien er nu twee parkeerplaatsen op eigen terrein zijn, moet dit eerst verrekend worden.

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	0,9	0,9	1,5	1,4	1,7	1,0	1,4	1,2
woningen bezoekers	0,0	0,1	0,2	0,2	0,0	0,2	0,3	0,2
detailhandel	1,7	3,3	0,6	4,2	0,0	5,6	0,0	0,0
<b>totaal</b>	<b>2,5</b>	<b>4,2</b>	<b>2,3</b>	<b>5,7</b>	<b>1,7</b>	<b>6,8</b>	<b>1,7</b>	<b>1,4</b>
<b>op eigen terrein</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1,7</b>	<b>2</b>	<b>1,7</b>	<b>1,4</b>
<b>In openbaar gebied (= bestaand tekort)</b>	<b>0,5</b>	<b>2,2</b>	<b>0,3</b>	<b>3,7</b>	<b>0</b>	<b>4,8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Er is nu berekend welke parkeervraag per dagdeel kan worden toegerekend als 'bestaand tekort' in openbaar gebied.

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
<b>nieuwe parkeervraag</b>	<b>3,8</b>	<b>3,9</b>	<b>5,7</b>	<b>5,8</b>	<b>5,2</b>	<b>3,8</b>	<b>5,4</b>	<b>4,5</b>
<b>op eigen terrein</b>	<b>3,8</b>	<b>3,9</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3,8</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>restant</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,7</b>	<b>1,8</b>	<b>1,2</b>	<b>0,0</b>	<b>1,4</b>	<b>0,5</b>
<b>af trek bestaand tekort</b>	<b>0,5</b>	<b>2,2</b>	<b>0,3</b>	<b>3,7</b>	<b>0,0</b>	<b>4,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>tekort</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,4</b>	<b>-</b>	<b>1,2</b>	<b>-</b>	<b>1,4</b>	<b>0,5</b>

Uit bovenstaande berekening blijkt dat er op diverse tijdstippen ook na aftrek 'bestaand tekort' een tekort aan parkeerplaatsen is. De vergunning kan niet worden verleend.

### Bijlage 3. schema ontheffingen.

