

A | a

BA

Nota Parkeernormen

2018

Gemeente Someren

Colofon

Titel:	Nota Parkeernormen
Auteur(s):	Eline Swinkels
Opdrachtgever:	Gemeente Someren
Projectnaam:	Parapluplan Someren
Projectnummer:	17062
Datum:	28 juni 2018
Status:	Definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor goed**

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Wat is een parkeernorm?	6
1.3	Juridische positie van parkeernormen	6
1.4	Leeswijzer	7
2	Parkeereis	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Parkeernormen	9
2.3	Gebiedsindeling	10
2.4	Bepalen parkeereis	12
2.5	Toets parkeereis	13
3	Maatwerk	15
3.1	Vervangende private parkeerruimte	15
3.2	Vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte	16
3.3	Hardheidsclausule	16
3.4	Overgangsregeling	17

Begrippenlijst

Bijlagen

Bijlage 1: Overzichtstekeningen gebiedsindeling

Bijlage 2: Halen en brengen bij scholen

Bijlage 3: Dubbelgebruik

Bijlage 4: Acceptabele loopafstanden

VrA | ag

Een helder antwoord

*Een nota parkeernormen maakt onderdeel uit van de werkelijke behoefte
achter de vraag om een paraplubestemmingsplan.
Met inzicht én expertise gaan we zorgen voor een waardevol resultaat.*

voor goed

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Paraplubestemmingsplan

De gemeente Someren is bezig met het opstellen van een paraplubestemmingsplan. Reden hiervoor is het vervallen van stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening vanwege de reparatiewet BZK 2014. Met de reparatiewet BZK 2014 (Stb. 2014, 458) is artikel 8 vijfde lid van de Woningwet komen te vervallen per 29 november 2014. Tegelijkertijd is artikel 3.1.2, tweede lid, sub a, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden.

Dat artikel van het Bro bepaalt dat het is toegestaan om in een bestemmingsplan regels op te nemen waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daar bij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Door het vervallen van artikel 8 vijfde lid Woningwet dienen parkeernormen voortaan in het bestemmingsplan te worden verankerd.

Voor alle nieuwe bestemmingsplannen, vanaf november 2014, moet dit direct in het nieuwe plan worden opgenomen. Voor bestaande bestemmingsplannen is een overgangstermijn tot 1 juli 2018 opgenomen. Het advies is om voor het einde van die overgangstermijn ook de bestaande plannen te repareren op dit punt. Dit repareren gebeurt via een zogenaamd parapluplan. Een parapluplan is een overkoepelende regeling die van toepassing wordt verklaard op de bestaande plannen. Op deze manier worden de parkeernormen alsnog aan de bestaande plannen gekoppeld.

Nota Parkeernormen

In het op te stellen paraplubestemmingplan wordt een verwijzing opgenomen naar landelijke parkeerkencijfers of naar specifiek gemeentelijk beleid. Het laatste heeft de voorkeur, omdat dit eenduidig en expliciet is en geen ruimte biedt voor willekeur. Tegelijk blijft maatwerk altijd mogelijk. De gemeente Someren heeft op dit moment geen parkeerbeleid of vastgestelde parkeernormen, vandaar de noodzaak voor deze nota parkeernormen.

Bijkomend voordeel is dat een Nota Parkeernormen, als gevolg van de dynamische verwijzing in het paraplubestemmingsplan, eenvoudig te actualiseren is. Wanneer de parkeernormen opgenomen zouden zijn in het paraplubestemmingsplan, kan actualisatie alleen plaatsvinden via een bestemmingsplanwijziging.

Effect op bestaande situaties

Een nota parkeernormen heeft geen invloed op hoe de gemeente Someren omgaat met klachten en meldingen over parkeren. De nota is immers bedoeld als kader voor het toetsen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Opdracht en resultaat

Het vertrekpunt is een aantal richtinggevende kaders en de huidige werkwijze van de gemeente Someren. Deze zijn kort en bondig verwerkt in voorliggend beleidsdocument, de Nota Parkeernormen 2018.

1.2 Wat is een parkeernorm?

Iedere ruimtelijke functie, zoals wonen, werken en winkelen, trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer aan en vraagt daarmee ook om een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte. De parkeernormen die in deze nota worden voorgesteld, bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort.

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen en met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en gebruik van een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

1.3 Juridische positie van parkeernormen

De parkeernormen in deze Nota Parkeernormen hebben betrekking op nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies, daar waar een omgevingsvergunning en/of wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Wanneer de gemeente een aanvraag tot een wijziging van het bestemmingsplan ontvangt, toetst de gemeente of dit past in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Bij deze toetsing wordt onder andere gekeken of voldaan kan worden aan de parkeernormen die horen bij het bouwplan.

De juridische positie van de nota parkeernormen is verankerd in het bestemmingsplan of in een paraplubestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk één beschrijft de aanleiding en het juridische kader voor deze Nota Parkeernormen. De uitgangspunten en de praktische toepassing van de parkeernormen staan in hoofdstuk twee. Ten slotte beschrijft hoofdstuk drie de mogelijkheden voor maatwerk.

TA | a k

Resultaat is onze taak

Deze nota parkeernormen beschrijft werkwijze van de gemeente bij het toepassen van parkeernormen. Wensen en ideeën over de juiste methodiek zijn achterhaald en vertaald naar concrete voorstellen en adviezen. Dit leidt tot oplossingen die uitvoerbaar zijn en op draagvlak mogen rekenen. Want resultaat dat waarde toevoegt, dat telt.

2 Parkeereis

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor het bepalen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen en de regels voor toetsing benoemd. Daarbij is het belangrijk te weten dat de gemeente Someren een volgend parkeerbeleid hanteert. In principe is de huidige situatie het gegeven. Dit betekent dat nieuwe ontwikkelingen aansluiten op de bestaande parkeervraag. Het kan echter in sommige gevallen ook voorkomen dat het oplossen van eventuele bestaande parkeerdruk-problemen wel bij een initiatiefnemer worden neergelegd.

Met behulp van parkeernormen wordt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de parkeereis bepaald. Parkeernormen worden nadrukkelijk niet gebruikt om bestaande parkeerdruk in beeld te brengen. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet realiseren.

Uitgangspunt: parkeren op eigen terrein

Bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt de parkeereis in basis op eigen terrein gerealiseerd of, dit geldt vooral voor grootschalige ontwikkelingen, binnen het ontwikkelingsgebied. Bezoekersparkeerplaatsen moeten in principe openbaar toegankelijk te zijn.

Het parkeren op eigen terrein is zodanig vormgegeven dat regulier gebruik van de functie mogelijk is en dat er voldoende ruimte is voor in- en uitstappen.

2.2 Parkeernormen

De parkeernormen die Someren gebruikt bij ruimtelijke ontwikkelingen komen voort uit onderstaande uitgangspunten:

Minimale grens

Een berekende parkeerbehoefte kan een minimale of een maximale grens zijn. Uitgangspunt in Someren is de minimale grens. De minimale grens houdt in dat het berekende aantal parkeerplaatsen de ondergrens is. Als men meer parkeerplaatsen wil realiseren dan de norm aangeeft, is dat toegestaan. Er mogen echter niet minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

CROW

De gemeente Someren gebruikt de parkeerkencijfers, zoals beschreven in CROW publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012, als parkeernormen. Wanneer een recentere CROW publicatie beschikbaar is met parkeerkencijfers, hanteert Someren de daarin opgenomen kencijfers als parkeernormen.

Stedelijkheidsgraad

De parkeerkencijfers van het CROW maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. Deze is voor de gemeente Someren “weinig stedelijk”, op basis van de demografische kerncijfers van het CBS per gemeente.

Bandbreedte

De parkeerkencijfers van het CROW geven een bandbreedte aan, minimaal en maximaal. Als uitgangspunt houdt Someren het gemiddelde van de bandbreedte aan als basis voor de parkeernorm. Het kan voorkomen dat, afhankelijk van locatie of gebruiksdoel, de gemeente van dit uitgangspunt afwijkt.

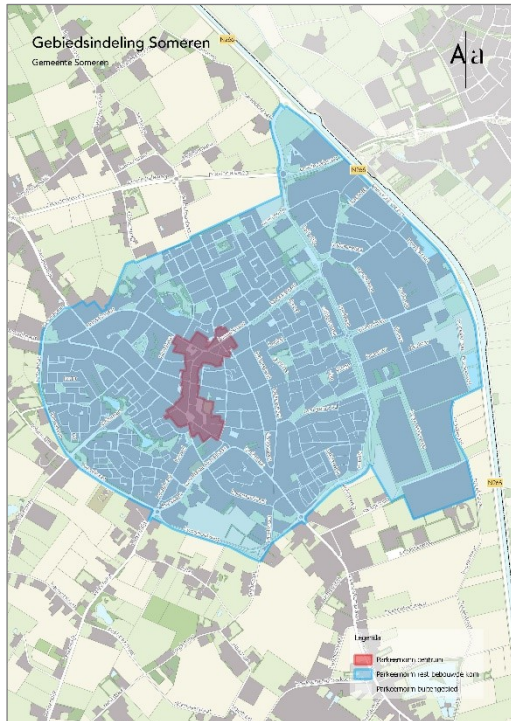
Bezoekersparkeren

De parkeernorm is inclusief het bezoekersparkeren. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten in principe openbaar toegankelijk zijn. Het aantal bezoekersplaatsen kan bepaald worden met de waarden in de kolom ‘aandeel bezoekers’, zoals bij de tabellen met parkeerkencijfers in CROW publicatie 317 vermeld.

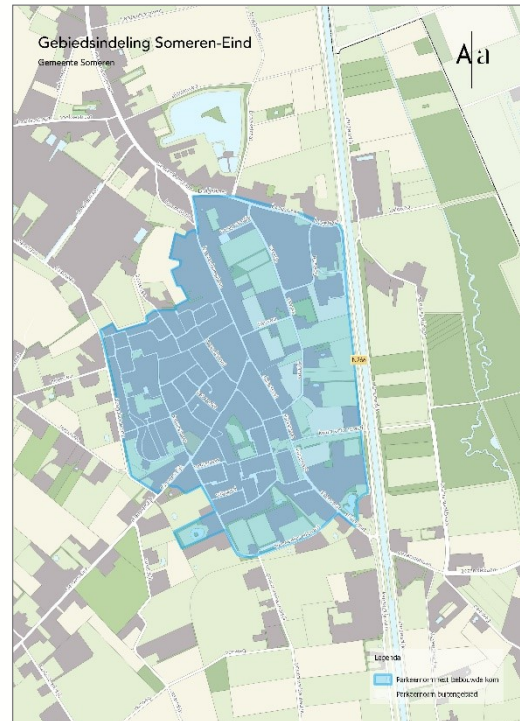
2.3 Gebiedsindeling

In de kern Someren wordt voor het toepassen van parkeernormen onderscheid gemaakt tussen centrum en rest bebouwde kom. Het onderscheid binnen de bebouwde kom is gebaseerd op het uitgangspunt dat het autobezit in het centrum lager is en dat voorzieningen beter bereikbaar zijn met andere vervoerswijzen, zoals bijvoorbeeld openbaar vervoer of de fiets.

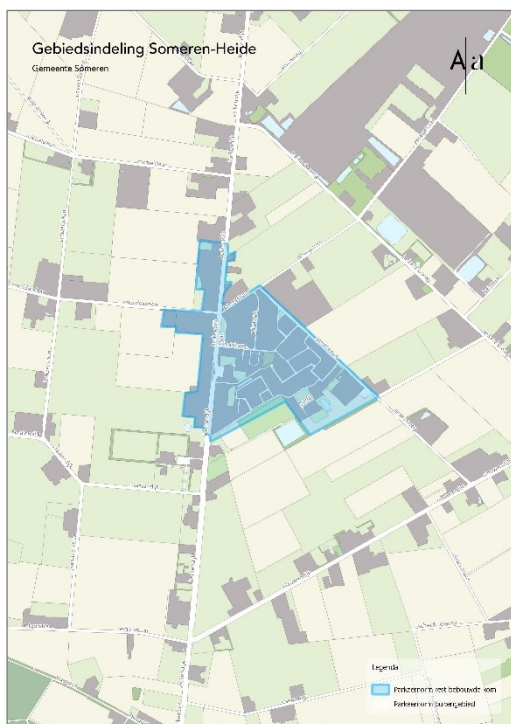
Het gebied ‘centrum’ komt alleen voor in de kern Someren. Het centrum is gedefinieerd op basis van percelen die grenzen aan de blauwe zone. De overige woongebieden en industrieterreinen in Someren, Someren-Eind, Someren-Heide en Lierop vallen onder ‘rest bebouwde kom’. Alles buiten de bebouwde kom valt onder ‘buitengebied’. De grenzen tussen rest bebouwde kom en buitengebied zijn gebaseerd op de bestemmingsplangrenzen van ruimtelijkeplannen.nl. Bij twijfel over de grens is het bestemmingsplan leidend. In de figuren 1 tot en met 4 zijn de deelgebieden in de kernen van Someren weergegeven. Bijlage 1 bevat een A3-overzichtstekening van de gebiedsindeling voor de hele gemeente en A4-overzichtstekeningen van de verschillende kernen.



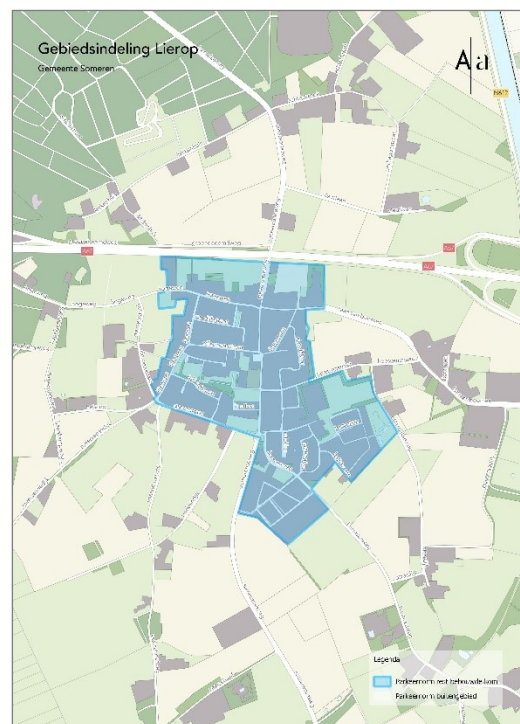
figuur 1: parkeernormgrenzen Someren



figuur 2: parkeernormgrenzen Someren-Eind



figuur 3: parkeernormgrenzen Someren-Heide



figuur 4: parkeernormgrenzen Lierop

2.4 Bepalen parkeereis

Op basis van de tabellen met parkeerkencijfers in CROW publicatie 317 wordt per ruimtelijke ontwikkeling de parkeereis berekend. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager minimaal moet realiseren, waarbij rekening is gehouden met:

- de parkeernormen voor stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' voor het betreffende gebiedsprofiel
- dubbelgebruik
- salderen

De (som van de) berekende parkeereis wordt in hele getallen naar boven afgerond.

Parkeernormen per gebiedsprofiel

De parkeernormen voor Someren staan beschreven in CROW publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (2012).

De belangrijkste en meest voorkomende functies zijn hierin opgenomen. Wanneer bepaalde functies niet door het CROW beschreven zijn, wordt in dat geval door de gemeente een onderbouwde afweging gemaakt welke norm of combinatie van normen moet worden toegepast.

Functie onbekend

Wanneer vooraf niet bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, wordt per aanvraag bekeken welke parkeereis gesteld moet worden. Hierbij wordt, rekening houdend met de toegestane functies in het bestemmingsplan, uitgegaan van de functie met de hoogste parkeernorm.

Schoolomgeving

Op basis van de parkeernormen voor basisonderwijs en peuterspeelzaal/kinderdagverblijf wordt het de parkeereis voor werknemers bepaald. Voor het bepalen van de parkeereis voor het halen en brengen van kinderen door ouders wordt een rekenmethode van het CROW gebruikt. Deze rekenmethode is opgenomen in bijlage 2.

Dubbelgebruik

De gemeente Someren kiest ervoor om rekening te houden met dubbelgebruik, daardoor is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen van de dag en de week.

Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn voor alle mogelijke parkeerders. Zo kan een oprit bij een woning niet mee worden geteld voor dubbelgebruik. In bijlage 3 is een tabel met de aanwezigheidspercentages van het CROW opgenomen voor de verschillende functies en voor de verschillende momenten.

Salderen

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een andere functie. In dat geval kan worden afgeweken van de parkeernorm op eigen terrein, als de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, lager dan of gelijk is aan de parkeervraag van de oude functie op basis van de parkeernorm die gold bij de bouwaanvraag. In dat geval hoeven geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Als de norm voor de nieuwe functie hoger is, moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen de nieuwe parkeereis en de bestaande, aan de oude functie toe te wijzen, parkeerplaatsen extra worden aangelegd. Hierbij wordt uitgegaan dat het huidige aantal parkeerplaatsen gehandhaafd blijft. Dus wanneer bij de nieuwe ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, moeten deze door de initiatiefnemer gecompenseerd worden.

Er moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de nieuwe en de oude functie.

2.5 Toets parkeereis

Wanneer de parkeereis bepaald is, moet voor de toets van het parkeerplan rekening gehouden worden met:

- omrekentabel parkeervoorzieningen bij woningen
- maatvoering

Parkeervoorzieningen bij woningen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein uitgangspunt. In het kader van zorgvuldig ruimtegebruik betekent dit geen onnodige parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Bij woningbouwprojecten worden parkeergelegenheid vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. Daarmee zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van een voertuig, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Gevolg is dat auto's toch regelmatig op de openbare weg parkeren. Bij de toetsing moet dit worden meegenomen. Hiervoor hanteert de gemeente Someren enkele rekenwaardes, deze zijn gebaseerd op de omrekenwaardes van het CROW, publicatie 317 (zie tabel 1).

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter lang
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit minimaal 10,0 meter lang
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 5,0 meter breed en 5,0 meter lang
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,0	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,0	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter lang
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit minimaal 10,0 meter lang
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Oprit minimaal 5,0 meter breed en 5,0 meter lang

tabel 1: omrekenwaardes parkeervoorzieningen woningen

Parkeren op de rijbaan komt veel minder vaak voor in een gebied waar het parkeren gereguleerd is (blauwe zone). Daarom wordt tabel 1 alleen toegepast in gebieden waar geen sprake is van parkeerregulering.

In de gemeente Someren is een blauwe zone ingesteld in de kern Someren. In dit gebied kan bij ruimtelijke ontwikkelingen worden uitgegaan van het theoretische aantal parkeerplaatsen.

Maatvoering

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeerplaatsen en de parkeerweg belangrijk om de beschikbare parkeerplaatsen goed te kunnen gebruiken. Daarnaast dient een ontwikkelaar, afhankelijk van de functie en gebruiksdoel, rekening te houden met voldoende ruimte voor laden en lossen.

De gemeente Someren hanteert bij het toetsen van het parkeerplan van een ontwikkeling de richtlijnen zoals beschreven in de ASV2012 (of recentere uitgave) voor wat maatvoering van parkeerplaatsen, parkeewegen, draaicirkels en andere relevante ontwerpisen betreft.

3 Maatwerk

De gemeente Someren conformeert zich aan de nota parkeernormen. Echter, om maatwerk mogelijk te maken kan het college ruimte bieden voor maatwerk. Onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de randvoorwaarde 'parkeren op eigen terrein'. Dit hoofdstuk beschrijft op welke wijze in vervangende parkeerruimte kan worden voorzien, wanneer de aanvrager op eigen terrein niet, of in onvoldoende mate, kan voldoen aan de parkeereis. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt in het type ontwikkeling.

Twee mogelijk situaties worden onderscheiden:

- 1 De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op.
- 2 De aanvrager realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte.

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende vervangende parkeervoorzieningen voor de betreffende functie, zoals beschreven in paragrafen 3.1 en 3.2 wordt de aanvraag afgewezen.

3.1 Vervangende private parkeerruimte

Een private parkeergelegenheid in de onmiddellijke omgeving wordt als vervangende parkeerruimte wanneer het redelijkerwijs aannemelijk is dat gebruikers van de functie er ook daadwerkelijk gebruik van gaan maken. Daarbij worden de loopafstanden via logische looproutes gemeten. Als maximale loopafstand gelden de 'acceptabele loopafstanden' zoals vermeld in bijlage 4. De vervangende parkeerruimte is voor de functie voldoende op de juiste momenten. Qua maatvoering wordt voldaan aan de CROW richtlijnen, zie ook paragraaf 2.5. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en zijn deze in principe openbaar toegankelijk. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst met onderbouwing van het voorgaande bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

3.2 Vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte

Vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Als er extra parkeerplaatsen in het openbare gebied - binnen of buiten een gebied met parkeerregulering - aangelegd kunnen worden, moeten deze minimaal voldoen aan de CROW maatvoering, zie ook paragraaf 2.5. De plaatsen moeten bereikbaar zijn op een verkeersveilige wijze. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden altijd het openbare karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 4, worden daarbij in acht genomen. De plaatsen worden op kosten van de aanvrager aangelegd. Bij het vervallen van de functie, blijven de plaatsen behouden, zonder dat daarbij de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheid in het openbaar gebied kan alleen plaatsvinden in overleg met en goedkeuring van de gemeente, die zorg draagt voor het onderhoud, omdat de parkeerplaatsen onderdeel zijn van de openbare weg. Met de aanleg van de parkeerplaatsen ontstaat geen recht op een parkeervergunning.

3.3 Hardheidsclausule

Het college kan voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Someren, die niet passen binnen de parkeernormen en/of het maatwerk, besluiten gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In dit artikel is geregeld dat gehandeld wordt conform een vastgestelde beleidsregel tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken in bijzondere en onvoorziene omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet konden worden voorzien. Deze afwijkingsbepaling is van toepassing op de gehele nota en wordt slechts gebruikt indien het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

3.4 Overgangsregeling

Deze Nota Parkeernormen 2018 treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd.

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Dit houdt in dat de Nota Parkeernormen 2018 niet van toepassing is op:

- Een bouwinitiatief waar voor de inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen 2018 een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend. Hierop blijven eerder overeengekomen parkeernormen van toepassing.
- Een principeverzoek dat voor de inwerkingtreding van deze nota is ingediend. Dit onder voorbehoud dat het betreffende principeverzoek, voor wat aard, inhoud en haalbaarheid betreft, redelijkerwijs kan leiden tot verlening van een omgevingsvergunning. Bovendien moet voor het gehele principeverzoek binnen een jaar na de publicatiedatum een omgevingsvergunning zijn ingediend. Hierop blijven eerder overeengekomen parkeernormen van toepassing.
- Een bouwinitiatief waarvoor in een overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer, afgesloten voor de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen 2018, is bepaald dat andere parkeernormen van toepassing zijn.

Begrippenlijst

Aanvrager: Degene die een bouwaanvraag doet voor een ontwikkeling of functie.

Arbeidsextensief: Arbeidsextensief betekent dat geproduceerd wordt op een manier waarbij er weinig arbeid nodig is. Oftewel, er is weinig handkracht nodig en veel wordt met machines geproduceerd. De oppervlakte per arbeidsplaats is hoog, vaak aanzienlijk hoger dan 35 m². Denk bij arbeidsextensief aan bedrijven in de categorie loods, opslag, transportbedrijf.

Arbeidsintensief: Arbeidsintensief betekent dat bij het produceren relatief veel arbeid wordt gebruikt. De productiefactor arbeid overheerst en er zijn veel werknemers nodig om het werk te verrichten. Uit bestudering van de kencijfers van het CROW en de toepassing hiervan bij diverse gemeenten blijkt dat er sprake is van een arbeidsintensief bedrijf indien de oppervlakte per arbeidsplaats rond de 25-35 m² of minder is. Denk bij arbeidsintensief aan bedrijven in de categorie industrie, laboratorium en werkplaatsen.

Bestemmingsplan: Gemeentelijk bestemmingsplan, provinciaal inpassingsplan of rijks inpassingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening dat van toepassing is op de plaats waar de activiteit wordt of zal worden verricht en de krachtens dat plan gestelde nadere eisen. Een bestemmingsplan in Nederland beschrijft wat er met de ruimte in een bepaalde gemeente of gebied mag gebeuren. Bestemmingsplannen bevatten niet alleen regels over het grondgebruik, maar bijvoorbeeld ook over maximale bouwhoogte en breedte van bouwwerken.

Bouwverordening: Verordening als bedoeld in artikel 8 van de Woningwet. In de bouwverordening kunnen o.a. voorschriften van stedenbouwkundige aard opgenomen worden, waaronder eisen voor voldoende parkeergelegenheid. Een groot deel van uw bouwverordening komt uiterlijk 1 juli 2018 van rechtswege te vervallen. Dan moet dat deel (waaronder de parkeernormenbepaling) zijn opgenomen in bestemmingsplannen of beheersverordeningen.

Bruto Vloer Oppervlak: De oppervlakte van een ruimte of een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Dit is de som van alle verdiepingen. Dit is conform NEN2580.

CBS: Het Centraal Bureau van de Statistiek. Het CBS heeft tot taak het publiceren van betrouwbare en samenhangende statistische informatie, die inspeelt op de behoefte van de samenleving.

Centrum, rest bebouwde kom en buitengebied: De gebieden zoals gedefinieerd in deze nota parkeernormen.

CROW: Het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Parkeerkencijfers: De parkeerkencijfers zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel. Ontwerpers kunnen daarmee de orde van grootte bepalen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening.

Parkeernorm: Dit cijfer geeft aan hoeveel parkeerplaatsen de gemeente eist bij een ruimtelijke ontwikkeling. De parkeerkencijfers zoals beschreven in het CROW beschrijven de gemeentelijke parkeernorm.

Reguleringsgebied: Een gebied waarbinnen sprake is van gereguleerd parkeren, bijvoorbeeld een parkeerschijfzone of betaald parkeren.

Omgevingsadressendichtheid: Het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. De omgevingsadressendichtheid (o.a.d.) wordt uitgedrukt in adressen per km².

Omgevingsvergunning: Omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2. van de Wabo.

Ruimtelijke ontwikkeling: Het bouwen, slopen of veranderen van de gebruiksfunctie van een perceel/pand.

Stedelijkheidsgraad: Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid. In relatie tot parkeernormen is dit van belang op het aanbod van vervoerswijzen binnen een gemeente.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Overzichtstekeningen gebiedsindeling

Bijlage 2: Halen en brengen bij scholen

Bijlage 3: Dubbelgebruik

Bijlage 4: Acceptabele loopafstanden

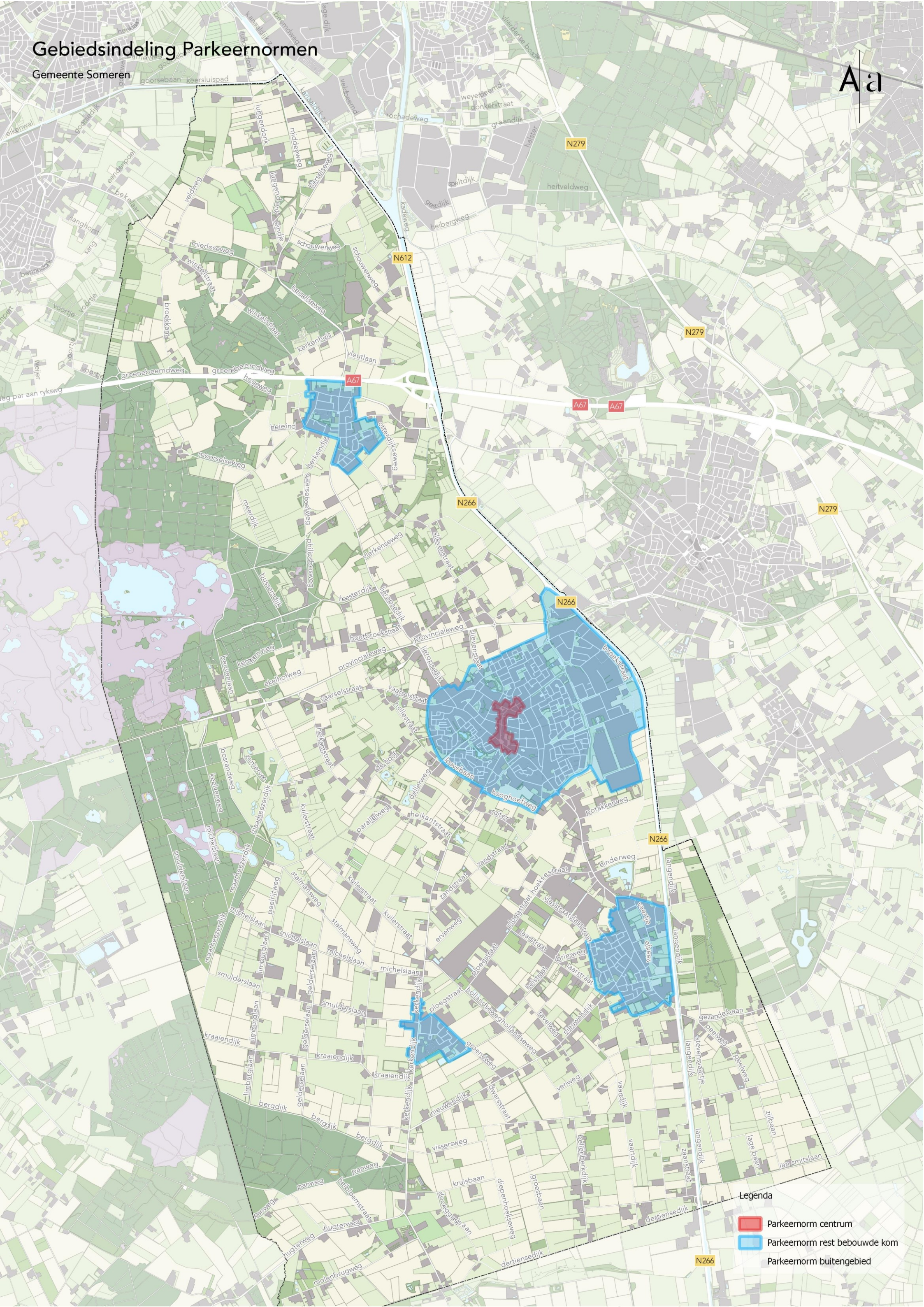
Bijlage 1

Overzichtstekeningen gebiedsindeling




Gebiedsindeling Parkeernormen

Gemeente Someren

Aa



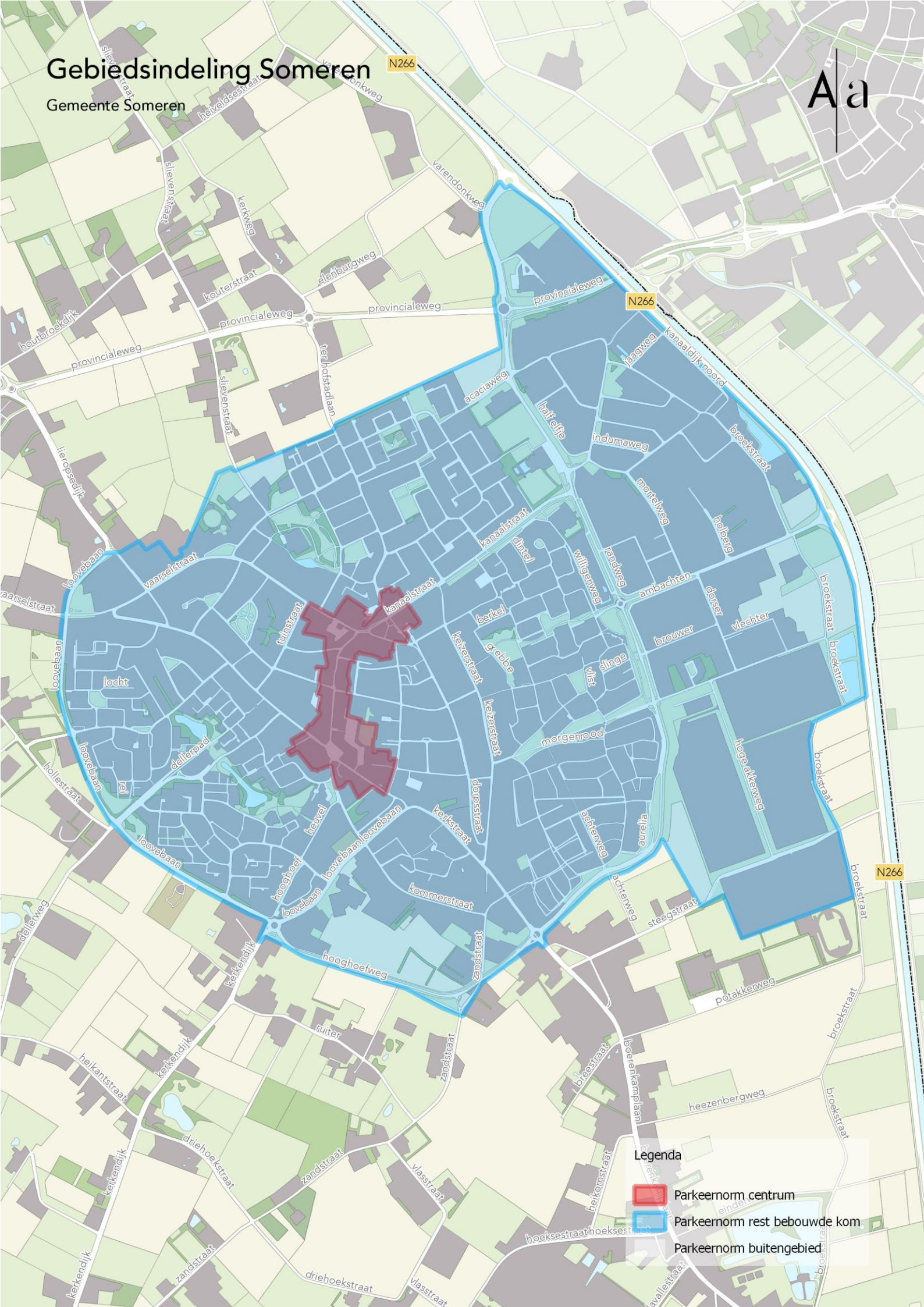
Legenda

-  Parkeernorm centrum
-  Parkeernorm rest bebouwde kom
-  Parkeernorm buitengebied

Gebiedsindeling Someren

Gemeente Someren

Aa



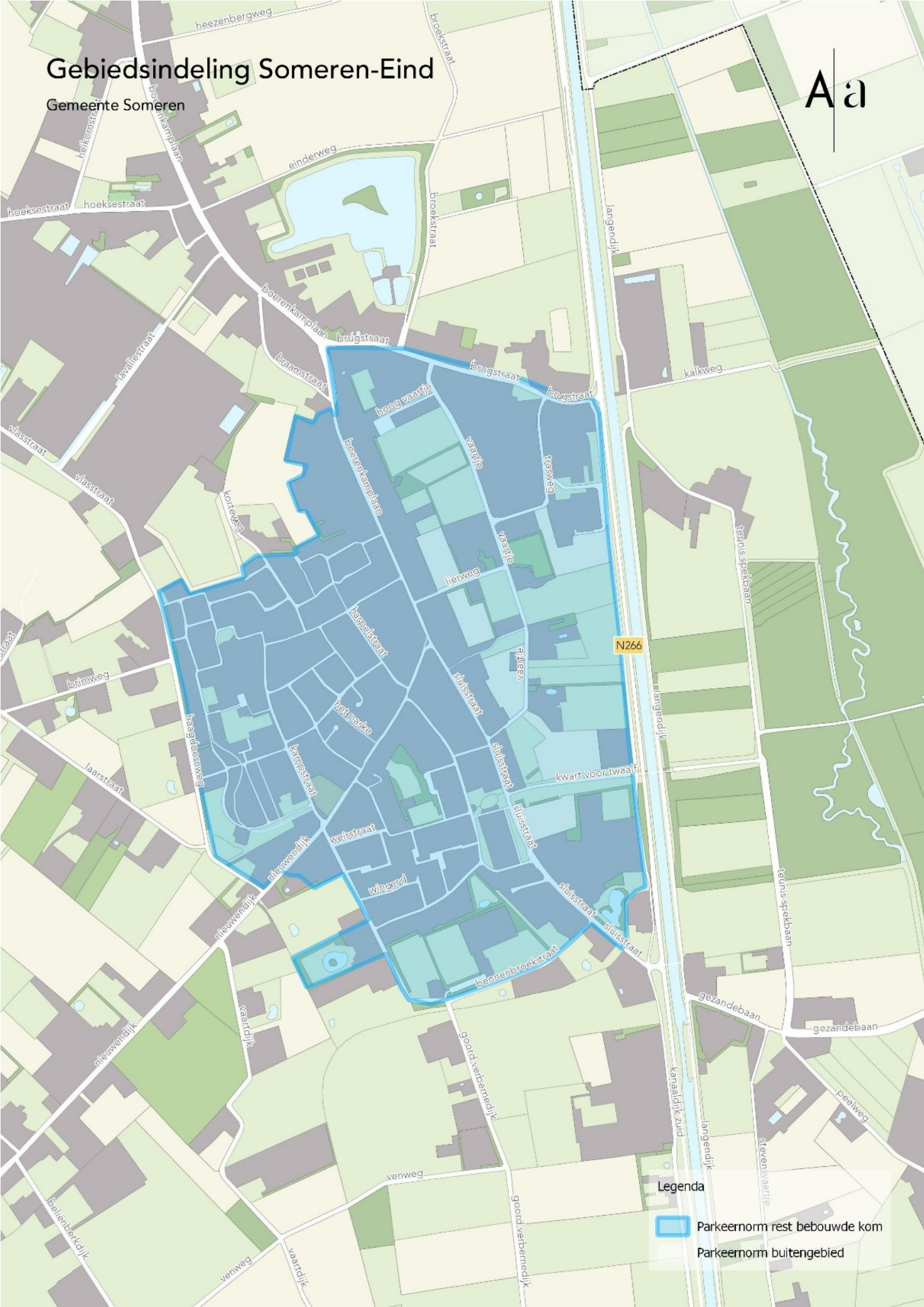
Legenda

- Parkeernorm centrum
- Parkeernorm rest bebouwde kom
- Parkeernorm buitengebied

Gebiedsindeling Someren-Eind

Gemeente Someren

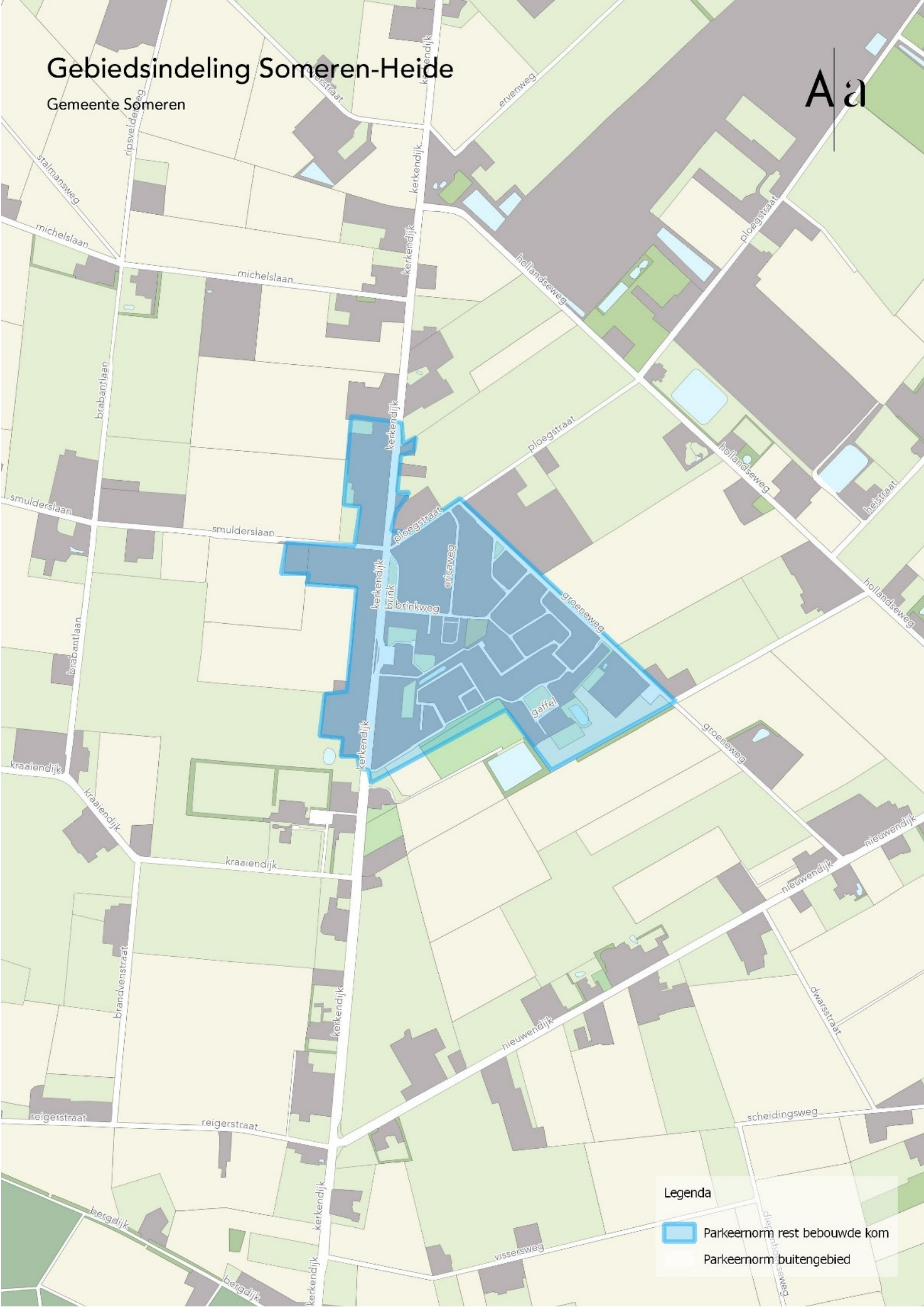
Aa



Gebiedsindeling Someren-Heide

Gemeente Someren

Aa



Legenda

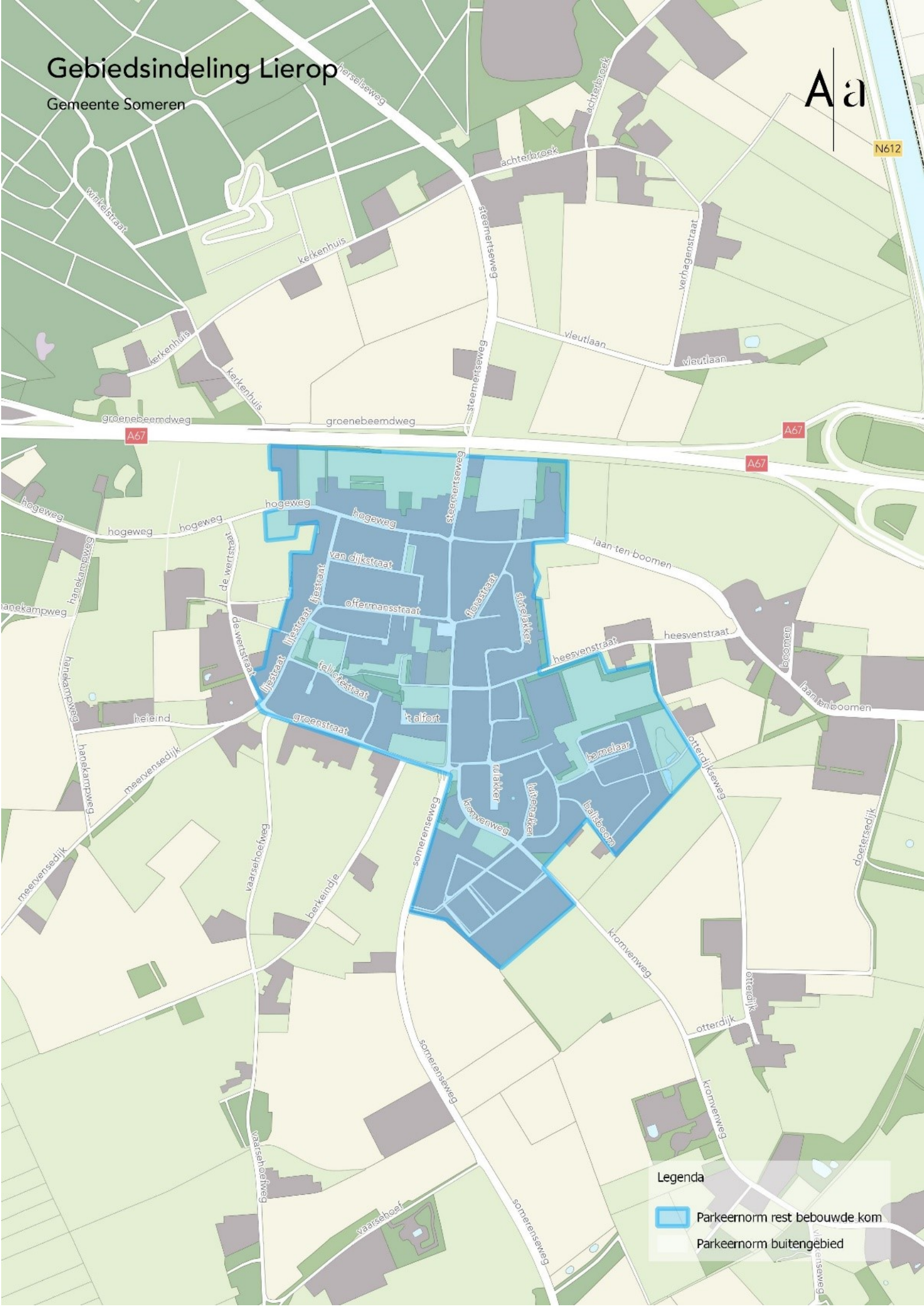
-  Parkeernorm rest bebouwde kom
-  Parkeernorm buitengebied

Gebiedsindeling Lierop



Gemeente Someren

Aa

N612



Legenda

-  Parkeernorm rest bebouwde kom
-  Parkeernorm buitengebied

Bijlage 2

Halen en brengen bij scholen

Halen en brengen bij scholen

Inleiding

Het met de auto brengen en halen van kinderen genereert een vraag naar parkeerruimte bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang. Deze parkeervraag doet zich voor op vaste momenten van de dag. De auto's blijven slechts korte tijd bij de locatie staan, waardoor deze niet altijd even zorgvuldig worden geparkeerd. In sommige gevallen is dit aanleiding voor klachten van omwonenden. Deze klachten zijn dikwijls te voorkomen door goede communicatie tussen de school, de ouders, de gemeente en de omwonenden. Extra maatregelen zijn immers kostbaar, vaak moeilijk te realiseren en bijkomende regelgeving is moeilijk te handhaven. Daarom is het maar de vraag of met de aanleg van parkeervoorzieningen het probleem verholpen wordt.

Rekenmethode

Voor gemeenten die toch iets aan de kortstondig optredende problemen van het brengen en halen van kinderen met de auto willen doen, is een rekentool ontwikkeld. Hieronder staat de formule van het CROW beschreven om het benodigde aantal parkeervoorzieningen bij basisscholen en kinderdagverblijven te berekenen.

Formule CROW:

Aantal kinderen x % kinderen met de auto x Reductiefactor parkeerduur uit tabel 2 x reductiefactor aantal kinderen per auto uit tabel 3.

Het percentage kinderen 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:

- Groep 1 t/m 3: 30 – 60%
- Groep 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.

Groep	Parkeerduur	Reductiefactor
1 t/m 3	Gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten	0,5
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

tabel 2: reductiefactor parkeerduur

Groep	Reductiefactor
1 t/m 3	0,75
4 t/m 8	0,85
kinderdagverblijf	0,75

tabel 3: reductiefactor aantal kinderen per auto

Rekenvoorbeeld

Hier volgt een voorbeeld voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen voor een school met 160 leerlingen. 60 leerlingen zitten in de groepen 1 t/m 3. Hiervan wordt 30% met de auto gebracht en gehaald. De overige 100 leerlingen zitten in de groepen 4 t/m 8. Hiervan wordt 10% gehaald en gebracht.

Ingevuld in de genoemde formule van het CROW levert dit de volgende parkeervraag op:

<p>Groep 1 t/m 3: $60 \text{ leerlingen} \times 0,3 \text{ (30\% met de auto)} \times 0,5 \text{ (reductiefactor parkeerduur)} \times 0,75 \text{ (reductiefactor aantal kinderen per auto)} = 6,75$</p> <p>Groep 4 t/m 8: $100 \text{ leerlingen} \times 0,10 \text{ (10\% met de auto)} \times 0,25 \text{ (reductiefactor parkeerduur)} \times 0,85 \text{ (reductiefactor aantal kinderen per auto)} = 2,125$</p> <p>$6,75 + 2,125 = 8,875$</p>
--

tabel 4: rekenvoorbeeld school

Met andere woorden: er zijn negen parkeerplaatsen nodig.

Locatiekeuze

Wanneer een gemeente besluit voor deze parkeervraag voorzieningen aan te leggen, moet de locatie van deze parkeerplaatsen zorgvuldig worden gekozen. De plaatsen moeten zoveel mogelijk langs de doorgaande route liggen en een minimale loopafstand naar de school hebben. Er kan eventueel een speciale ingang komen. Parkeerplaatsen die te ver van de school of van de ingang liggen, zullen niet worden gebruikt. Hiernaast moet erop worden toegezien dat het personeel deze parkeerplaatsen niet gebruikt. Voor een school met een regionale functie moet bij de dimensionering van de parkeervakken rekening worden gehouden met het feit dat ook personenbusjes gebruik maken van de parkeervoorziening.

Bijlage 3

Dubbelgebruik

Dubbelgebruik

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/maatschap /therapeut/consultatie- bureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- /verzorgingstehuis/ aanleunwoning/ verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

tabel 5: aanwezigheidspercentages dubbelgebruik

Bijlage 4

Acceptabele loopafstanden

Acceptabele loopafstanden

Indien de parkeervraag niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, kan eventueel gekeken worden naar vervangende parkeergelegenheid. In tabel 6 is aangegeven wat in Someren, gebaseerd op de loopafstanden van het CROW, een acceptabele loopafstand tot deze alternatieve parkeergelegenheid is. De loopafstand wordt bepaald vanaf de eerste deur van een complex. Bij de woning is dat de voordeur, bij een kantoorpand de hoofdingang et cetera.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 meter
Werken	500 meter
Ontspanning	100 meter (NB in centrum 200 meter in verband met beschikbaarheid en verdeling van de aanwezige parkeercapaciteit)
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

tabel 6: acceptabele loopafstanden



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl