

Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018



April 2018

COLOFON

Titel Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018
Opdrachtgever Gemeente Peel en Maas
Status definitief
Datum 4 april 2018

Auteur Jan van Stiphout

Contact SVA STIPHOUT VERKEERSADVIES
Kasteel Heeswijkstraat 4
5037 HM TILBURG

Jan van Stiphout
Telefoon: 06 - 14 600 632
E-Mail: j.vanstiphout@zonnet.nl

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doelstelling	5
1.3	Leeswijzer	5
2.	UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN.....	6
2.1	Stedelijkheidsgraad en ligging.....	6
2.2	Keuze hoogte parkeernormen	6
2.3	Parkeren op eigen terrein.....	7
2.3.1	Bezoekers parkeren.....	7
2.3.2	Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein	8
2.4	Toepassingsbereik parkeernormennota.....	8
2.5	Overgangsregeling.....	8
3.	TOEPASSING PARKEERNORMEN	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Omgevingsvergunning.....	9
3.2.1	Ruimtelijk initiatief (stap 1).....	9
3.2.2	Normatieve parkeerbehoefte (stap 2).....	9
3.2.3	Maatgevende parkeerbehoefte (stap 3)	10
3.2.4	Parkeereis (stap 4).....	11
3.2.5	Parkeerbalans (stap 5).....	12
4.	Ontheffingsmogelijkheden.....	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand.....	13
4.3	Rest parkeercapaciteit openbare ruimte.....	14
4.4	Bijdrage parkeerfonds	14
4.5	Hardheidsclausule	14

Bijlagen

Bijlage 1: centrumgebieden Baarlo, Helden, Kessel, Maasbree, Meijel en Panningen

Bijlage 2: parkeernormen gemeente Peel en Maas

Bijlage 3: voorbeeldberekeningen

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van de `Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018`, is tweeledig:

1. De wetgeving op gebied van de Ruimtelijke Ordening is gewijzigd;
2. Er is behoefte aan parkeernormen afgestemd op de plaatselijke situatie.

Ad 1. Gewijzigde wetgeving

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijkertijd is de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Met de komst van de nieuwe WRO moet het onderwerp parkeren voortaan geregeld worden in de (nieuwe) bestemmingsplannen. Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Hiermee is de grondslag voor het opnemen van stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening komen te vervallen.

Deze wetwijziging heeft de volgende gevolgen voor het onderwerp parkeren in de bestaande- en nieuwe bestemmingsplannen:

1. Er is een overgangstermijn voor bestaande bestemmingsplannen tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor de bestaande bestemmingsplannen, kunnen deze niet meer als vangnet dienen en moeten deze (en met name de parkeernormenbepaling) zijn ondergebracht in het bestemmingsplan;
2. Wanneer de gemeenteraad op of na 29 november 2014 een nieuw bestemmingsplan vaststelt, treedt de nieuwe regeling direct in werking. De stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening kunnen dus al eerder hun werking verliezen. Dat kan al (ruim) eerder dan 1 juli 2018 het geval zijn;
3. Op korte termijn is extra aandacht nodig voor ontwerpbestemmingsplannen die nu in procedure zijn of binnenkort in procedure gaan. Wanneer deze namelijk definitief worden vastgesteld, zijn de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening per direct niet meer van toepassing. Dit betekent dat op korte termijn moet worden bekeken of deze ontwerpbestemmingsplannen nog moeten worden aangepast, vóór ze definitief worden vastgesteld.

Het parkeren in de bestemmingsplannen kan geregeld worden op twee manieren:

1. Door middel van een paraplu-bestemmingsplan;
2. Door in de bestemmingsplan voorschriften op te nemen dat voldaan moet worden aan 'voldoende parkeergelegenheid'.

Bij het bepalen van de hoogte van parkeernormen kan deze nota als uitgangspunt gebruikt worden.

Ad 2. Parkeernormen afgestemd op de plaatselijke situatie

De gemeente Peel en Maas heeft geen eigen parkeernormen. Tot op heden maakt de gemeente bij de beoordeling van (bouw)plannen/bestemmingsplannen gebruik van de CROW-normen. Er is behoefte aan parkeernormen die zijn afgestemd op de plaatselijke situatie.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van de 'Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018' is als volgt samen te vatten:

Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en -ontwikkelingen in de gemeente Peel en Maas om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Peel en Maas te waarborgen.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 gaat in op de aanleiding en doelstelling van de 'Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018'. In het tweede hoofdstuk wordt ingegaan op de uitgangspunten die gebruikt zijn bij het opstellen van de parkeernormennota. In het derde hoofdstuk en afsluitende hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de 'Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018' toegepast moet worden, en welke ontheffingsmogelijkheden aanwezig zijn.

2. UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN

2.1 Stedelijkheidsgraad en ligging

De hoogte van een parkeernorm is volgens het CROW afhankelijk van twee factoren:

1. De stedelijkheidsgraad van het gebied waarvoor de parkeernormen gelden;
2. De ligging van het gebied.

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de hoogte van een parkeernorm. Naar mate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW-kencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar 5 verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk tot zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingadressendichtheid van het CBS. De omgevingadressendichtheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer.

De omgevingadressendichtheid van de gemeente Peel en Maas bedroeg in 2017: 570 omgevingsadressen per km² (bron: CBS). De gemeente wordt daarmee getypeerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km²). Tussen de kernen in de gemeente zijn (kleine) verschillen in de omgevingadressendichtheid zichtbaar. Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen is in deze parkeernormennota uitgegaan van één stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk gebied) voor de totale gemeente.

Ligging van het gebied

Ook de ligging van een gebied is van invloed op de hoogte van de parkeernorm. Naar mate een gebied verder van een centrum af ligt neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW-kencijfers is daarom onderscheid gemaakt naar vier zones:

- Centrumgebied;
- Schilgebied;
- Rest bebouwde kom;
- Buiten de bebouwde kom.

Binnen de gemeente zijn binnen de verschillende kernen centrumgebieden aanwezig. Er is geen sprake van schilgebieden rondom deze centra, zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden. In de 'Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018' zijn daarom onderstaande drie zones opgenomen:

- Centrumgebieden Baarlo, Helden, Kessel, Maasbree, Meijel en Panningen;
- Bebouwde kom;
- Buiten de bebouwde kom.

In bijlage 1 zijn de centrumgebieden van Baarlo, Helden, Kessel, Maasbree, Meijel en Panningen opgenomen.

2.2 Keuze hoogte parkeernormen

De parkeernormen in CROW-publicatie 317 bestaan per functie (onderdeel), stedelijkheidsgraad en ligging van het gebied uit een minimum- en maximumwaarde. Deze bandbreedte is bedoeld om de parkeernormen af te kunnen stemmen op de plaatselijke situatie.

Voor het bepalen van de hoogte van de parkeernormen van de gemeente Peel en Maas is gekeken naar het autobezit in de gemeente afgezet tegen het provinciaal gemiddelde. In Peel en Maas bedroeg het personenautobezit in 2017: 541 personenauto's per 1000 inwoners (Bron CBS). Dit aantal is iets hoger dan het provinciaal gemiddelde, dat 513 personenauto's per 1000 inwoners in 2017 bedroeg. Omdat de gemiddelden tussen de gemeente en de provincie maar beperkt afwijken is er geen legitimatie om bij de hoogte van de parkeernormen voor de gemeente Peel en Maas uit te gaan van de maximumwaarde van het CROW. Er is echter ook geen aanleiding om van de minimumwaarde uit te gaan. Om deze redenen is bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen voor de gemeente Peel en Maas uitgegaan van het gemiddelde van de minimum- en maximumwaarde van het CROW.

In bijlage 2 zijn de parkeernormen voor de gemeente Peel en Maas opgenomen.

2.3 Parkeren op eigen terrein

Algemeen uitgangspunt is dat een ruimtelijk initiatief op eigen terrein kan voldoen aan de parkeervraag. Aan de maatvoering en uitvoering van parkeervoorzieningen worden eisen gesteld. Deze eisen staan in het boekwerk ASVV 2012 (CROW, december 2012). Het ASVV bevat (technische) gegevens over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Voor gebouwde parkeervoorzieningen geldt dat de maatvoering en uitvoering moet voldoen aan NEN 2443.

2.3.1 Bezoekers parkeren

Bij de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen is altijd 0,3¹ parkeerplaats per appartement/woning. Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen moet op eigen terrein/plangebied worden aangelegd. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen moet altijd voor het openbaar verkeer toegankelijk zijn. De bezoekers-parkeerplaatsen mogen zich dus niet in een afgesloten parkeergarage, achter een hekwerk of slagboom bevinden.

¹ Bij zelfstandige kamerverhuur wordt uitgegaan van 0,2 bezoekersparkeerplaatsen per kamer

2.3.2 Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeervoorzieningen op eigen terrein worden niet altijd als zodanig gebruikt. In de praktijk blijkt bijvoorbeeld dat garages naast woningen (vaak) een andere bestemming hebben gekregen (opslag, bijkeuken, slaapkamer of kantoor). Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein worden daarom correctiefactoren toegepast. In de onderstaande tabel zijn de berekeningsaantallen voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen opgenomen.

	Theoretisch aantal	Berekening aantal	Ontwerpeis
Parkeerplaats in parkeergarage	1	1	Maatvoering parkeerplaatsen voldoet aan NEN 2443
Parkeerplaats eigen parkeerterrein	1	1	Maatvoering parkeerplaatsen voldoet aan ASVV 2012
Garagebox	1	0	-
Garage bij woning	1	0	-
Dubbele garage bij woning	2	1	-
Enkele oprit (smal)	1	0,8	Oprit min. 6 meter diep en min. 2,5 meter breed
Enkele oprit (breed)	1	1	Oprit min. 6 meter diep en min. 3 meter breed
Lange enkele oprit (smal)	2	1	Oprit min. 12 meter diep en min. 2,5 meter breed
Lange enkele oprit (breed)	2	2	Oprit min. 12 meter diep en min. 3 meter breed
Dubbele oprit (smal)	2	1,7	Oprit min. 6 meter diep en min. 4,5 meter breed
Dubbele oprit (breed)	4	2	Oprit min. 6 meter diep en min 5,5 meter breed
Lange dubbele oprit (smal)	4	2	Oprit min. 12 meter diep en min. 4,5 meter breed
Lange dubbele oprit (breed)	4	4	Oprit min. 12 meter diep en min 5,5 meter breed

Tabel 1: berekeningaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein geldt dat maximaal uitgegaan mag worden van de parkeernorm van de betreffende functie(s).

2.4 Toepassingsbereik parkeernormennota

De parkeernormennota dient als uitgangspunt bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen in bestemmingsplannen. Daarnaast dient de parkeernormennota als toetsingskader bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Niet vergunningplichtige activiteiten kunnen dus zonder toetsing aan de Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018 plaatsvinden.

Indien een parkeernorm niet voorkomt in de parkeernormennota wordt aansluiting gezocht bij de CROW-kengetallen. Wanneer een parkeernorm ook niet voorkomt in de CROW-kengetallen moet de parkeerbehoefte door initiatief afnemer nader onderbouwd worden (bijv. door ervaringscijfers).

2.5 Overgangsregeling

De 'Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018' treedt na vaststelling door het College van B&W en de bekendmaking daarvan in het elektronisch gemeenteblad in werking. Voor alle ruimtelijke initiatieven waarvan de parkeertoets ná de vaststelling en bekendmaking van de parkeernormennota plaatsvindt geldt de 'Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018', als uitgangspunt bij het bepalen van de parkeereis. Voor de in behandeling zijnde ruimtelijke initiatieven waarvoor eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien.

3. TOEPASSING PARKEERNORMEN

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de toepassing van de Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018 bij de beoordeling van omgevingsvergunning plichtige activiteiten stap voor stap toegelicht. In bijlage 3 zijn diverse rekenvoorbeelden voor voorkomende situaties opgenomen.

3.2 Omgevingsvergunning

Bij de beoordeling van een aanvraag van een omgevingsvergunning/bestemmingsplan wordt de parkeernormennota in vijf stappen toegepast:

- Stap 1: ruimtelijk initiatief;
- Stap 2: parkeerbehoefte;
- Stap 3: maatgevende parkeerbehoefte;
- Stap 4: parkeereis;
- Stap 5: parkeerbalans.

3.2.1 Ruimtelijk initiatief (stap 1)

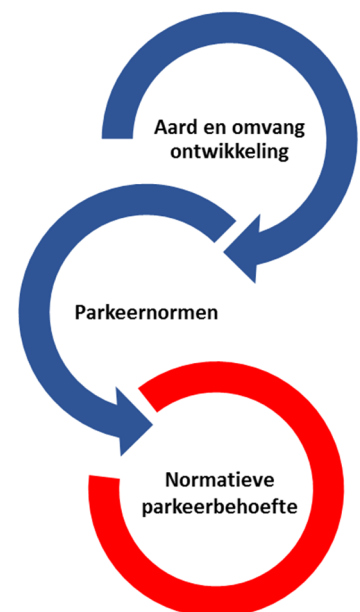
Het proces van de toepassing van de parkeernormennota start met een (bouw)plan. De initiatiefnemer moet aantonen:

- Welke parkeerbehoefte de ontwikkeling genereert;
- Hoeveel parkeerplaatsen moeten worden aangelegd;
- De wijze waarop in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

3.2.2 Normatieve parkeerbehoefte (stap 2)

De normatieve parkeerbehoefte is het totaal aantal parkeerplaatsen (per functieonderdeel) van een (bouw)plan.

De normatieve parkeerbehoefte wordt bepaald door (per functieonderdeel) de aard en omvang van de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de parkeernormen uit bijlage 2. De normatieve parkeerbehoefte per functie (onderdeel) wordt afgerond op één cijfer achter de komma.

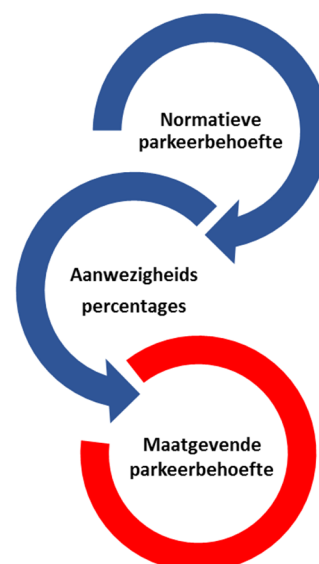


3.2.3 Maatgevende parkeerbehoefte (stap 3)

De maatgevende parkeerbehoefte is het totaal aantal parkeerplaatsen van een (bouw)plan waarbij rekening gehouden wordt met eventueel dubbel gebruik van de parkeerplaatsen.

Wanneer twee (of meerdere) functies gebruik maken van dezelfde parkeervoorziening(en) is het niet (altijd) noodzakelijk om de som van het aantal parkeerplaatsen van de verschillende functies aan te leggen. Vaak kan gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen plaatsvinden. De mate waarin gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen kan plaatsvinden is afhankelijk van in hoeverre de gecombineerde parkeervraag van de verschillende functies in tijd gezien samenvalt.

De maatgevende parkeerbehoefte (het moment met de hoogste gesommeerde parkeerbelasting van alle aanwezige functies) wordt bepaald aan de hand van de normatieve parkeerbehoefte (stap 2) en onderstaande aanwezigheidspercentages afkomstig uit CROW-publicatie 317. De maatgevende parkeerbehoefte wordt afgerond op één cijfer achter de komma.



	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	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning /verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%

Tabel 2: aanwezigheidspercentages (Bron: CROW-publicatie 317)

Om later te kunnen beoordelen of het ruimtelijk initiatief voldoende parkeerplaatsen realiseert die openbaar toegankelijk zijn ten behoeve van bezoekers (zie sub-paragraaf 2.3.1) wordt bij de functiegroep wonen de maatgevende parkeerbehoefte uitgesplitst naar:

- Bewoners parkeerplaatsen;
- Bezoekers parkeerplaatsen.

3.2.4 Parkeereis (stap 4)

De parkeereis is het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen van een (bouw)plan waarbij rekening gehouden is met een eventueel overschot aan parkeerplaatsen op eigen terrein en/of saldering van de bestaande parkeereis.

De voorlopige parkeereis wordt afgerond op hele getallen. In de meeste situaties zal de parkeereis gelijk zijn aan de maatgevende parkeerbehoefte. In de onderstaande situaties is dit anders:

1. Bij een overschot aan parkeercapaciteit op eigen terrein;
2. Bij vervangende nieuwbouw.

Overschot parkeercapaciteit op eigen terrein

In de huidige situatie kan al sprake zijn van een overschot (of tekort) aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Door middel van een parkeerbalans kan de initiatiefnemer aantonen dat sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen. De parkeerbalans bestaat uit:

- Maatgevende parkeerbehoefte van de bestaande functie(s);
- Aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

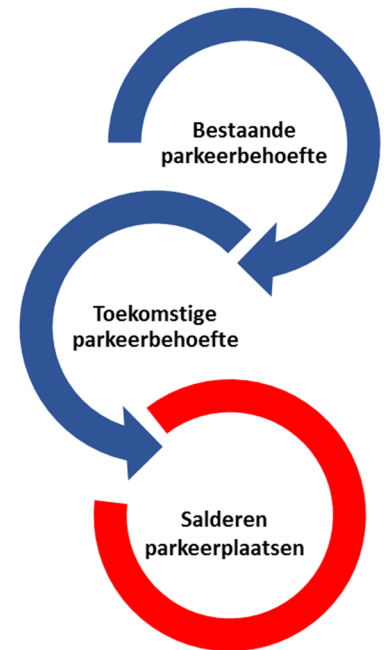
Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein die zijn opgenomen in tabel 1 op pagina 8. Als de parkeercapaciteit op eigen terrein groter is dan de huidige parkeereis is sprake van een overschot van parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen mag in mindering gebracht worden op de maatgevende parkeerbehoefte.

Een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de huidige situatie hoeft bij de verdere planontwikkeling niet gecompenseerd te worden.

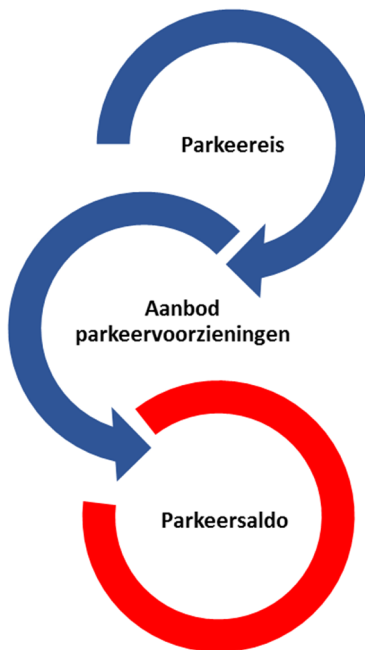


Salderen bestaande parkeereis

Bij vervangende nieuwbouw geldt dat slechts rekening moet worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het bouwplan, ten opzichte van de reeds bestaande parkeerbehoefte van de te slopen bebouwing². Dit betekent dat een eventueel bestaand tekort als regel buiten beschouwing kan worden gelaten³. Een uitzondering op deze hoofdregel doet zich voor als het bestaande tekort aan parkeergelegenheid zich als direct gevolg van het bouwplan op méér dagen dan voorheen voordoet⁴. In de praktijk betekent dit dat bij vervangende nieuwbouw de bestaande parkeereis in mindering op de toekomstige parkeereis van het bouwplan gebracht mag worden.



3.2.5 Parkeerbalans (stap 5)



Om aan te tonen dat een ontwikkeling in voldoende parkeercapaciteit voorziet moet een parkeerbilans opgesteld worden. In de parkeerbilans wordt de parkeereis en het aantal parkeerplaatsen dat wordt aangelegd met elkaar vergeleken.

Wanneer sprake is van een positief parkeersaldo (parkeeraanbod > parkeereis) kan een positief parkeeradvies worden afgegeven. Als het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt lager is dan de definitieve parkeereis zal de initiatiefnemer in eerste instantie moeten bekijken of door een optimalisatie van het plan (minder bouwvolume en/of aanleg meer parkeerplaatsen) alsnog aan de parkeereis kan worden voldaan.

² Abresch 6 februari 2008, 200704660/1, Rb. Rotterdam 8 juli 2008, LJN: BD6917 en ABRvS 29 maart 2006, 200504132/1.

³ ABRvS 11 augustus 2010, 200910174/1, ABRvS 14 juli 2010, 200807269/1, ABRvS 18 november 2009, 200900599/1 en ABRvS 19 augustus 2009, 200901469/1/H1.

⁴ ABRvS 5 oktober 2005, Gst. 2006, 7250, 68.

4. Ontheffingsmogelijkheden

4.1 Inleiding

Wanneer een bouwplan niet kan voorzien in de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein, dient eerst gekeken te worden naar de mogelijkheden om het bouwplan (volume en/of aantal parkeerplaatsen) aan te passen. Er kunnen echter ook redenen zijn waarom een initiatiefnemer de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein niet (of onvoldoende) kan realiseren, bijvoorbeeld wanneer vanwege de ligging/situering van de ontwikkellocatie niet mogelijk is de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen van de verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Er kan ontheffing verleend worden in de volgende situaties:

1. Alternatieve parkeercapaciteit;
2. Voldoende rest parkeercapaciteit openbare ruimte;
3. Storting financiële bijdrage Parkeerfonds;
4. Hardheidsclausule.

4.2 Parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand

Wanneer de initiatiefnemer over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie kan beschikken, kan ontheffing van de parkeereis verleend worden. Er moet dan wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- De initiatiefnemer toont door middel van een huurcontract/overeenkomst aan dat hij tenminste voor de duur dan 10 jaren kan beschikken over x aantal parkeerplaatsen;
- De initiatiefnemer toont aan dat van het aantal parkeerplaatsen zoals hierboven bedoeld minimaal 0,3 parkeerplaats per appartement/studio en/of woning openbaar toegankelijk zijn in verband met parkeren voor bezoekers van de bewoners.

In de onderstaande tabel zijn indicatieve loopafstanden tussen parkeervoorzieningen en verschillende functies opgenomen.

Hoofdfunctie	Afstand
Wonen	100 meter
Winkelen	100 – 500 meter
Werken	200 – 500 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 3: indicatieve loopafstanden

4.3 Rest parkeercapaciteit openbare ruimte

Wanneer in de openbare ruimte voldoende rest parkeercapaciteit beschikbaar is, kan ontheffing van de parkeereis worden verleend. Om aan te tonen dat in de openbare ruimte voldoende restparkeercapaciteit beschikbaar is dient de initiatiefnemer door een onafhankelijk parkeeradviseur een aantal parkeerdrukmetingen uit te voeren. Uitgangspunten voor de parkeerdrukmetingen zijn:

- De parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd door een onafhankelijk parkeeradviseur;
- Het onderzoeksgebied ligt binnen een acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie conform tabel 3;
- De parkeerdrukmeting wordt minimaal op vier maatgevende momenten van de betreffende functies, uitgevoerd;
- De algehele parkeerdruk op de maatgevende dagen/tijdstippen mag na toevoeging van de extra parkeervraag op de maatgevende tijdstippen niet hoger worden dan 85%;
- De kosten voor het uitvoeren van de parkeerdrukmetingen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

4.4 Bijdrage parkeerfonds

In alle andere situaties waarbij geen gebruik gemaakt kan worden van parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand en/of geen/onvoldoende restcapaciteit in de openbare ruimte aanwezig is, kan ontheffing van de parkeereis worden verleend door een bijdrage per parkeerplaats te storten in het Parkeerfonds Peel en Maas 2018. Hiermee wordt de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen verlegd naar de gemeente Peel en Maas. De gemeenteraad kan nadere eisen en/of voorwaarden stellen aan het toepassen van het Parkeerfonds.

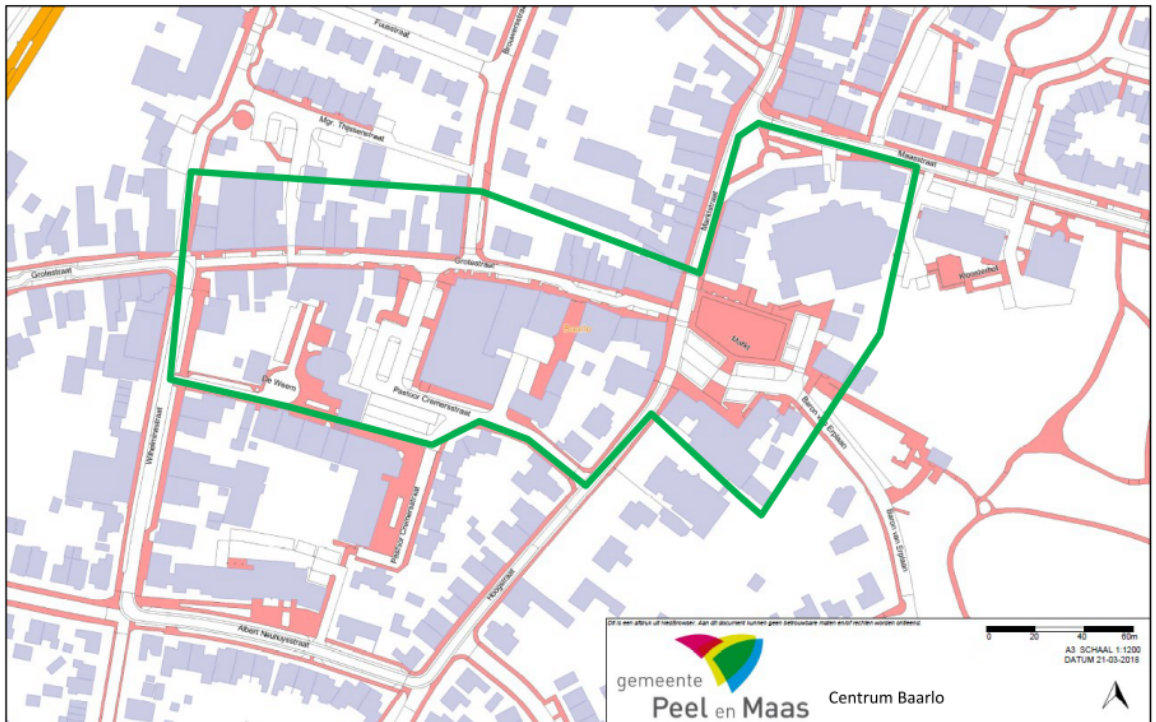
4.5 Hardheidsclausule

Het college van Burgemeester en wethouders kan in onderstaande gevallen besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis:

- Als het algemene maatschappelijke belang van de realisatie van het ruimtelijk initiatief zwaarder weegt dan de (mogelijke) parkeergevolgen';
- Als toepassing van de parkeernormennota tot kennelijk onredelijke situaties leidt.

Bijlage 1: Centrumgebieden Peel en Maas

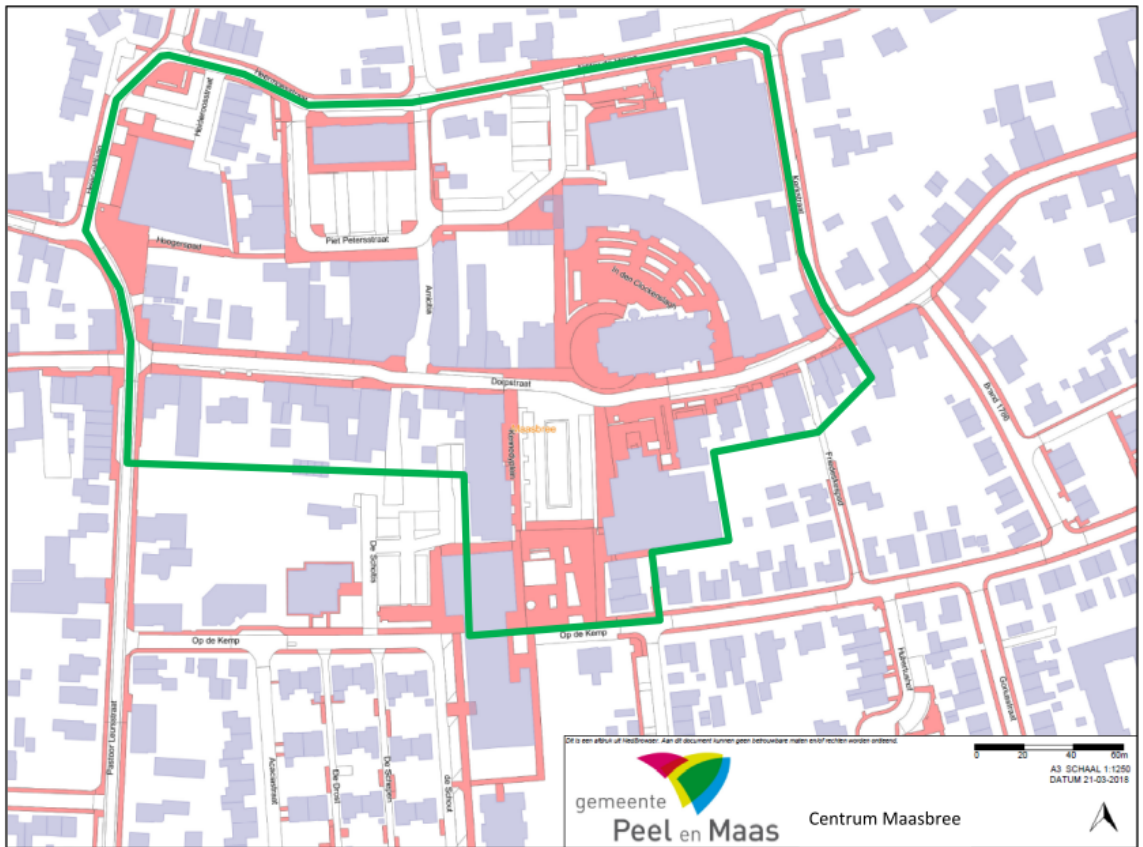
Baarlo



Kessel



Maasbree



Panningen



Helden



Bijlage 2: parkeernormen gemeente Peel en Maas

WONEN				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
aanleunwoning en serviceflat	per woning	1,1	1,2	1,2
appartement/studio ⁵	per appartement/studio	1,6	1,8	1,8
kamerverhuur (zelfstandig)	per kamer	0,6	0,7	0,7
seniorenwoning ⁶	Per woning	1,2	1,5	1,5
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	nvt
woonhuis ⁷	per woning	1,7	2,0	2,0

WERKEN				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bedrijf arbeidsextensief/bezoekers extensief	100 m ² bvo	0,7	1,1	1,1
bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief	100 m ² bvo	1,6	2,4	2,4
bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,4	2,0	2,0
kantoor (met baliefunctie)	100 m ² bvo	2,5	3,6	3,6
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	1,9	2,6	2,6
showroom	100 m ² bvo	1,0	1,7	1,7

BOODSCHAPPEN EN WINKELN				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
detailhandel ⁸	100 m ² bvo	3,3	4,0	nvt
bouwmarkt	100 m ² bvo	nvt	2,5	2,5
bruin- en witgoedzaken	100 m ² bvo	4,1	8,2	9,3
supermarkt ⁹	100 m ² bvo	4,1	6,4	nvt
groothandel in levensmiddelen	100 m ² bvo	nvt	7,1	nvt
kringloopwinkel	100 m ² bvo	2,0	2,0	2,3
meubelboulevard/woonboulevard	100 m ² bvo	nvt	2,6	nvt
outletcentrum	100 m ² bvo	nvt	10,4	10,4
groen-, tuincentrum ¹⁰	100 m ² bvo	nvt	2,7	2,9
weekmarkt	m ¹ kraam	0,23	0,23	nvt
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m ² bvo	1,3	2,0	2,0

HORECA EN VERBLIJFSRECREACTIE				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bed en breakfast	per kamer	1,0	1,0	1,0
bungalowpark	per bungalow	nvt	1,7	2,1
café, bar, cafetaria	100 m ² bvo	6,0	7,0	nvt
camping/kampeerterrein	per standplaats	nvt	nvt	1,2
discotheek	100 m ² bvo	7,0	20,9	20,9
hotel ¹¹	per 10 kamers	3,7	7,9	9,5
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m ² bvo	5,5	8,5	nvt
restaurant	100 m ² bvo	11,0	15,0	nvt

⁵ gemiddelde van de parkeernormen van de verschillende type woonhuizen (koop en huur)

⁶ gemiddelde van de parkeernormen van een appartement/studio en een aanleunwoning/serviceflat

⁷ gemiddelde van de parkeernormen van de verschillende type appartementen (koop en huur)

⁸ voor detailhandel is de parkeernorm van een buurt- en dorpscentrum aangehouden

⁹ gemiddelde van de parkeernormen van de vijf verschillende type supermarkten

¹⁰ gemiddelde van de parkeernormen van een groen- en een tuincentrum

¹¹ gemiddelde van de parkeernormen van een 1* tot en met 5* hotel

GEZONDHEID EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
apotheek	per apotheek	2,4	3,4	nvt
begraafplaats/crematorium	per plechtigheid	30,0	30,0	30,0
consultatiebureau ¹²	per behandelkamer	1,4	2,0	2,2
dag verzorging gehandicapten	per opvangplaats	0,3	0,3	0,3
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,4	2,0	2,0
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,7	2,5	2,5
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	3,3	3,3
hospice ¹³	100 m ² bvo	1,5	1,9	2,0
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	nvt
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	2,6	2,7

ONDERWIJS				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
avondonderwijs	per 10 studenten	4,6	6,8	10,5
basisschool ¹⁴	per leslokaal	0,8	0,8	0,8
kinderdagverblijf/peuterspeelzaal/crèche ¹³	100 m ² bvo	1,0	1,4	1,5
middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9

Rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen, crèches en kinderdagverblijven

Groepen 1 t/m 3

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

+

Groepen 4 t/m 8

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

+

Kinderdagverblijf

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

=

Het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen.

¹ = reductiefactor parkeerduur

groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5

groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25

kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

² = reductiefactor aantal kinderen per auto

groepen 1 t/m 3 = 0,75

groepen 4 t/m 8 = 0,85

kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald kan door middel van locatie specifiek parkeeronderzoek worden vastgesteld.

Zijn geen locatie specifieke cijfers beschikbaar, dan wordt uitgegaan van de volgende percentages:

- groepen 1 t/m 3: 60%

- groepen 4 t/m 8: 40%

- kinderdagverblijf/crèche: 80%

Bij meerdere functies op één locatie is het drukste tijdstip maatgevend.

¹² gemiddelde van de parkeernormen van een consultatiebureau en een consultatiebureau voor ouderen

¹³ bij de functie hospice zijn de parkeernormen van een ziekenhuis aangehouden

¹⁴ exclusief halen en brengen schoolkinderen

SPORT CULTUUR EN ONTSPANNING				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bibliotheek	100 m ² bvo	0,5	1,2	1,4
biljart-/snookercentrum	per speeltafel	0,9	1,4	1,8
bioscoop/theater/filmhuis ¹⁵	100 m ² bvo	4,4	9,6	11,9
bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8
casino	100 m ² bvo	5,7	6,5	8,0
dansstudio	100 m ² bvo	1,6	5,5	7,4
kinderboerderij	per ha netto terrein	8,0	8,0	8,0
fitnesscentrum/-studio/sportschool ¹⁶	100 m ² bvo	1,6	5,6	7,0
gemeenschapshuis/cultureel centrum/wijkgebouw	100 m ² bvo	3,0	3,0	0,0
indoorspeeltuin (kinderspeelhal) ¹⁷	100 m ² bvo	2,9	4,2	4,6
jachthaven	per ligplaats	0,6	0,6	0,6
manege/paardenhouderij	per box	nvt	0,4	0,4
museum	100 m ² bvo	0,6	1,1	nvt
sauna/hammam	100 m ² bvo	2,5	6,7	7,3
sporthal/sportzaal ¹⁸	100 m ² bvo	1,4	2,9	3,5
sportveld	per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0
squash-/tennisal ¹⁹	100 m ² bvo	1,0	1,6	1,9
volkstuin	per 10 tuinen	nvt	1,4	1,5
zwembad overdekt	100 m ² bassin	nvt	11,5	13,3

¹⁵ gemiddelde parkeernorm van de afzonderlijke parkeernormen voor een bioscoop, filmhuis en theater

¹⁶ gemiddelde parkeernorm van de afzonderlijke parkeernormen voor een fitnesscentrum, -studio en sportschool

¹⁷ gemiddelde parkeernorm van kleine-, gemiddelde en grote indoorspeeltuinen en kinderspeelhal

¹⁸ gemiddelde parkeernorm van een sporthal en sportzaal

¹⁹ gemiddelde parkeernorm van een squash- en tennisal

Bijlage 3: Voorbeeldberekeningen

Voorbeeldberekening functie-uitbreiding

Initiatief:

Op een bedrijventerrein in Panningen wordt een bestaand garagebedrijf uitgebreid met 300 m². De totale bedrijfsoppervlakte wordt 900 m². Bij de bestaande bedrijfslocatie zijn 17 parkeerplaatsen aanwezig. De initiatiefnemer legt 6 nieuwe parkeerplaatsen aan.

Parkeerbehoefte:

De parkeerbehoefte heeft alleen betrekking op de uitbreiding. De parkeernorm voor de garage bedraagt 2,4 pp / 100 m² bvo. De parkeerbehoefte van de uitbreiding bedraagt 7,2 parkeerplaatsen.

Parkeereis:

In de huidige situatie zijn 17 parkeerplaatsen aanwezig. Op basis van de parkeernorm voor een garage bedraagt de huidige parkeerbehoefte 14,4 parkeerplaatsen. Er is sprake van een parkeeroverschot van 2,6 parkeerplaatsen in de huidige situatie. Het parkeeroverschot mag in mindering gebracht worden op de parkeereis. De parkeereis bedraagt daarom $7,2 - 2,6 = 4,6$ parkeerplaatsen. Afgerond 5 parkeerplaatsen.

Parkeerbilans:

De parkeereis bedraagt 5 parkeerplaatsen. De initiatiefnemer legt 6 parkeerplaatsen aan. Hiermee wordt voldaan aan de parkeereis.

Voorbeeldberekening functie-wijziging

Initiatief:

In het centrum van Maasbree wordt een bestaande winkelruimte (500 m²) omgebouwd tot een koffiebar (200m²) en winkelruimte (300m²).

Parkeerbehoefte:

De wijziging van de parkeerbehoefte heeft alleen betrekking op het winkelgedeelte (200m²) dat gewijzigd wordt naar een horecafunctie.

De parkeernorm voor een winkel bedraagt 3,3 per 100 m² bvo

De parkeernorm voor een koffiebar bedraagt 6,0 per 100 m² bvo.

De huidige parkeerbehoefte van de 200 m² winkelruimte bedraagt 6,6 parkeerplaatsen

De toekomstige parkeerbehoefte van de koffiebar bedraagt 12 parkeerplaatsen

Parkeereis:

Als gevolg van de ontwikkeling neemt de parkeerbehoefte toe met $12 - 6,6 = 5,4$ parkeerplaatsen, afgerond 5 parkeerplaatsen.

Parkeerbilans:

De parkeereis bedraagt 5 parkeerplaatsen. Er worden geen extra parkeerplaatsen aangelegd. Om te voldoen aan de parkeereis zal de initiatiefnemer gebruik moeten maken van een van de ontheffingsmogelijkheden.

Voorbeeldberekeningen nieuwbouw

Initiatief:

In Helden (rest bebouwde kom) worden drie woonhuizen gebouwd. Twee woningen krijgen een garage en een oprit van 7 meter, diep en 3 meter breed. Er worden drie parkeerplaatsen in de openbare ruimte aangelegd.

Parkeerbehoefte:

De parkeernorm voor een woonhuis bedraagt 2,0 pp / per woning. De parkeerbehoefte van drie woonhuizen bedraagt 6,0 parkeerplaatsen. Het bezoekersaandeel bedraagt 0,9 parkeerplaats.

Parkeereis:

Er is geen sprake van gecombineerd gebruik van parkeervoorzieningen. De parkeereis bedraagt 6,0 parkeerplaatsen voor de woningen waarvan 1,0 parkeerplaats openbaar toegankelijk moet zijn.

Parkeerbilans

De parkeereis bedraagt 6 parkeerplaatsen. Op eigen terrein worden twee garages met oprit aangelegd. Conform tabel 1 wordt deze parkeervoorzieningen geteld als 1,0 parkeerplaats per stuk, totaal op eigen terrein 2 parkeerplaatsen. In de openbare ruimte worden drie parkeerplaatsen aangelegd. Er is sprake van een tekort van 1 parkeerplaats.

Initiatief:

In Meijel (centrum) wordt een multifunctionele accommodatie gebouwd. De ontwikkeling voorziet in:

- 14 appartementen;
- fitnesscentrum 250 m²
- inpandige parkeergarage 14 parkeerplaats
- aanleg 20 parkeerplaatsen die openbaar toegankelijk zijn

Parkeerbehoefte:

De normatieve parkeerbehoefte van de ontwikkeling bedraagt 33,6 parkeerplaatsen:

- 14 appartementen x 1,4 = 19,6 parkeerplaatsen (waarvan 4,2 bezoekersplaatsen);
- fitnesscentrum 250 m² x 5,6 = 14,0 parkeerplaatsen

Parkeereis:

Omdat sprake is van verschillende functies kan gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen plaatsvinden.

	tot	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen bewoners	15,4	7,7	7,7	13,9	12,3	15,4	9,3	12,3	10,8
Woningen bezoekers	4,2	0,4	0,8	3,4	2,9	0,0	2,5	4,2	2,9
Fitnesscentrum	14,0	7,0	7,0	14,0	14,0	0,0	14,0	14,0	10,5
Totaal gecombineerd	33,6	15,1	15,5	31,3	29,2	15,4	25,8	30,5	24,2

De maatgevende parkeerbehoefte treedt op de werkdagavond op. De parkeereis bedraagt dan 31 parkeerplaatsen, waarvan 4 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn.

Parkeerbilans

De parkeereis bedraagt 31 parkeerplaatsen, er worden 34 parkeerplaatsen (14 inpandige parkeerplaatsen/ 20 openbaar toegankelijk parkeerplaatsen) aangelegd. Er is sprake van een positieve parkeerbilans.