



# PARKEERNOTA

Beleidsregels gemeente Brummen

Vastgesteld door de gemeenteraad op  
28 juni 2007



Gemeente Brummen

## INHOUDSOPGAVE

	Samenvatting
Hoofdstuk 1	Inleiding <ul style="list-style-type: none"><li>- landelijke ontwikkeling</li><li>- Strategische Visie 'Ligt op Groen'</li><li>- CROW / ASVV</li></ul>
Hoofdstuk 2	Parkeerbeleid <ul style="list-style-type: none"><li>- Nationaal parkeerbeleid</li><li>- Lokaal parkeerbeleid</li><li>- Parkeeronderzoeken</li><li>- Parkeernormen</li><li>- Betaald parkeren</li><li>- Ruimtelijke kwaliteit</li><li>- Locatie parkeervoorzieningen</li></ul>
Hoofdstuk 3	Beïnvloedingsfactoren <ul style="list-style-type: none"><li>- Bereikbaarheidskenmerken van de locatie</li><li>- Specifieke eigenschappen van functies</li><li>- Mobiliteitskenmerken van de gebruikers cq. bezoekers van de voorziening</li><li>- Onderscheid in woningtypen</li></ul>
Hoofdstuk 4	Parkeerkencijfers <ul style="list-style-type: none"><li>- Minimum / maximum</li><li>- Parkeren op eigen terrein</li><li>- Parkeren bij woningen</li><li>- Parkeren bij bedrijven</li><li>- Halen en brengen bij scholen</li><li>- Parkeerbalans</li></ul>
Hoofdstuk 5	Parkeren gehandicapten <ul style="list-style-type: none"><li>- Gehandicaptenparkeerkaart</li><li>- Gehandicaptenparkeerplaats</li></ul>
Hoofdstuk 6	Parkeerexcessen <ul style="list-style-type: none"><li>- Algemene Plaatselijke Verordening</li><li>- Wegslepregeling</li><li>- Parkeren grote voertuigen</li><li>- Centrale vrachtwagenparkeerplaats</li><li>- Parkeerverwijssysteem</li></ul>
Hoofdstuk 7	Planvorming <ul style="list-style-type: none"><li>- Parkeernota</li><li>- Bestemmingsplan en artikel 19 WRO-procedure</li><li>- Bouwverordening</li><li>- Procedure vaststellen parkeernota</li></ul>
	Bijlagen <ul style="list-style-type: none"><li>- Parkeerkencijfers</li><li>- Parkeerbalans</li></ul>
	Geraadpleegde documenten
	Afkortingen

## SAMENVATTING / BESLISPUNTEN

Hoofdstuk	Onderwerp												
2.1	De Parkeernota Gemeente Brummen betreft vooral een voorwaardenscheppend beleid (vraagvolgend) en richt zich dus niet op het ontmoedigen van het autogebruik												
2.2	Actuele parkeerproblemen geven geen aanleiding tot het beschikbaar stellen van extra budget, maar worden zoveel als mogelijk opgelost als onderdeel van reguliere onderhouds- en herstructureringswerkzaamheden												
2.4	Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is om geen betaald parkeren in te voeren en ook geen blauwe zones te realiseren.												
2.5	Uitgangspunten voor streven naar ruimtelijke kwaliteit: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisatie van parkeerplaatsen in principe op eigen terrein en dit stimuleren of afdwingen via planologische procedures zoals bestemmingsplan, vrijstelling of bouwvergunning</li> <li>• Ondergrondse oplossingen (of parkeren op het dak) hebben, met het oog op beeldkwaliteit en meervoudig ruimtegebruik, de voorkeur</li> <li>• In nieuwe bestemmingsplannen dient opgenomen te worden dat een aan-huis-gebonden beroep de parkeerdruk niet mag worden verhogen en garages zodanig gesitueerd moeten worden dat er een voldoende opstelruimte op de oprit voor de garage aanwezig is (minimaal 5 meter)</li> <li>• Uitgangspunt in alle gevallen is dat parkeren in de voortuin in principe wordt uitgesloten (m.u.v. de oprit naar bijv. garage)</li> </ul>												
3.1	Er wordt uitsluitend onderscheid gemaakt in de stedelijke zones 'Centrum' en 'Rest bebouwde kom'												
3.2	De gemeente Brummen heeft een omgevingsadressendichtheid van circa 660 adressen per vierkante kilometer en wordt op basis hiervan ingedeeld in de categorie 'weinig stedelijk'												
3.3	De kernen Brummen en Eerbeek bieden tevens de voorzieningen voor omliggende kleine kernen (o.a. Hall, Loenen, Leuvenheim, etc.), maar hebben geen regionale voorzieningentaak. Hierdoor wordt geen positieve of negatieve correctiefactor toegepast specifiek voor de gemeente Brummen												
3.4	<p>Onderscheid wordt gemaakt in de volgende woningtypen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th><u>Grondgebonden</u></th> <th><u>Appartement</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Goedkoop</td> <td>&lt; 110 m<sup>2</sup></td> <td>&lt; 100 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Midden</td> <td>110 m<sup>2</sup> – 155 m<sup>2</sup></td> <td>100 m<sup>2</sup> – 125 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Duur</td> <td>&gt; 155 m<sup>2</sup></td> <td>&gt; 125 m<sup>2</sup></td> </tr> </tbody> </table>		<u>Grondgebonden</u>	<u>Appartement</u>	Goedkoop	< 110 m <sup>2</sup>	< 100 m <sup>2</sup>	Midden	110 m <sup>2</sup> – 155 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup> – 125 m <sup>2</sup>	Duur	> 155 m <sup>2</sup>	> 125 m <sup>2</sup>
	<u>Grondgebonden</u>	<u>Appartement</u>											
Goedkoop	< 110 m <sup>2</sup>	< 100 m <sup>2</sup>											
Midden	110 m <sup>2</sup> – 155 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup> – 125 m <sup>2</sup>											
Duur	> 155 m <sup>2</sup>	> 125 m <sup>2</sup>											
3.5	Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen seniorenwoningen en reguliere woningen												
4.1	De CROW-parkeernormen zoals weergegeven in bijlage A vormen de basis voor het te berekenen aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moeten worden												
4.2	Voor het bepalen van de parkeernorm wordt standaard uitgegaan van het <b>gemiddelde</b> parkeerkencijfer												
4.3	Conform de bouwverordening moeten parkeerplaatsen in principe op eigen terrein worden gerealiseerd												
4.4	Het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein is juridisch niet af te dwingen. Om toekomstig parkeeroverlast te voorkomen wordt hierop geanticipeerd door parkeerplaatsen op eigen terrein niet mee te tellen als theoretisch aantal, maar als berekeningsaantal												
4.5	Voor het halen en brengen van kinderen bij (basis-)scholen wordt vanwege de korte periode een specifieke rekenmethode toegepast												
4.6	Het opstellen van een parkeerbalans is een geëigend instrument voor met name grootschalige ontwikkelingen waarbij functies elkaar aanvullen en gecombineerd parkeren mogelijk is. Het opstellen van een parkeerbalans is een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer als onderdeel van de aan te leveren 'goede ruimtelijke onderbouwing'.												
5.1	Bij publieke voorzieningen moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. De afstand tot de ingang moet minder dan 100 meter zijn.												
5.2	Bij grote parkeerterreinen dient 1 op de 50 parkeerplaatsen een gehandicaptenparkeerplaats te zijn.												
5.3	Gehandicapte werknemers hebben recht op een parkeerplaats op kenteken op het												

	terrein van de werkgever (dus niet op de openbare ruimte)
5.3	Een gehandicapte komt in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken indien aan de volgende twee criteria beide wordt voldaan: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het is niet mogelijk onder alle omstandigheden in de directe nabijheid van de woning te parkeren</li> <li>• De belanghebbende is in het bezit van een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders</li> </ul>
5.3	Voor het realiseren van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken worden de volgende kosten in rekening gebracht: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leges op basis van de Tarieventabel voor het in behandeling nemen van de aanvraag</li> <li>• Werkelijke kosten voor beheer (o.a. vervangen onderbord i.g.v. gewijzigd kenteken)</li> </ul>
6.1	De volgende plaatsen zijn aangewezen als locatie waar geparkeerd kan worden door vrachtwagens: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eerbeek, Kollergang</li> <li>• Brummen, Saturnusweg</li> <li>• Brummen, Mercuriusweg</li> </ul> Aan deze locaties wordt de voorwaarde verbonden dat het verboden is deze voertuigen langer dan drie achtereenvolgende dagen te parkeren op deze locaties. Met deze aanvullende voorwaarde wordt buitensporig (oneigenlijk) gebruik van openbare parkeerruimte en ontsiering van het uiterlijk aanzien van de gemeente voorkomen.
6.2	Het initiatief van Eerbeekse (papier- en transport)onderneming om te komen tot realisatie van een centrale vrachtwagenparkeerplaats wordt daar waar mogelijk positief ondersteund. Dit initiatief biedt de mogelijkheid tot gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen en voorkomt doorstromingsproblemen op de openbare weg.
6.3	Bij de realisatie van een centrale vrachtwagenparkeerplaats kunnen de aangewezen gebieden in de desbetreffende plaats (Eerbeek of Brummen) komen te vervallen.
6.4	Bij toekomstige centrumplannen wordt het toepassing geven aan een statisch parkeerverwijssystem nader uitgewerkt
7.1	Vóór bestuurlijk behandeling is vooroverleg gevoerd met enkele direct betrokken organisaties (politie, ondernemersverenigingen, industriegroepen, 3VO en de adviesraden voor gehandicapten en voor ouderen)
7.2	Met deze nota wordt invulling gegeven aan het aspect parkeren in het kader van bestemmingsplannen, planologische vrijstellingsprocedures en de bouwverordening. Uiteindelijke vaststelling geschiedt door de gemeenteraad.
7.3	Gelet op het traject tot de uiteindelijke vaststelling wordt zoveel als nog mogelijk per direct toepassing gegeven aan de in deze nota genoemde parkeernormen

## **HOOFDSTUK 1            INLEIDING**

### ***Landelijke ontwikkeling***

De afgelopen jaren zijn een aantal ontwikkelingen te signaleren:

- Toename gemiddeld autobezit
- Toename autogebruik
- Verruiming winkelopeningstijden

Daarnaast bezitten steeds meer huishoudens een tweede of zelfs derde auto. Een eerste verklaring hiervoor is dat weliswaar het gebruik duurder wordt gemaakt (kilometerheffing of rekeningrijden), maar het autobezit wordt goedkoper. Een tweede verklaring is het fiscale klimaat voor de 'auto van de zaak'. Het maken van privé-kilometers met een auto van de zaak is er niet goedkoper op geworden. In een aantal gevallen is het zelfs voordeliger een tweede auto aan te schaffen voor de privé-kilometers en de auto van de zaak uitsluitend te gebruiken voor de zakelijke kilometers.

Naar verwachting zal het huidige aantal personenauto's (7 miljoen) over tien jaar zijn toegenomen tot 9 miljoen. Deze groei rechtvaardigt de vele inspanningen rond het vraagstuk parkeren, vooral omdat auto's gemiddeld 23 van de 24 uur per dag stilstaan.

Al deze ontwikkelingen leiden ertoe dat er dus meer auto's zijn en deze staan veelal geparkeerd waardoor de parkeerdruk nog verder stijgt.

Een andere vorm van parkeerproblematiek vormt het almaar toenemende aantal bedrijfsauto's ('busje van de zaak') dat buiten werktijd bij huis wordt geparkeerd en niet bij de onderneming. Deze bedrijfsauto's worden niet aangemerkt als zijnde vrachtwagen en kunnen dus gewoon in de bebouwde kom geparkeerd worden. Overigens is met deze ontwikkeling eveneens rekening gehouden in de gehanteerde parkeerkcijfers.

### ***Strategische Visie 2030: "Ligt op groen"***

Binnen de gemeente Brummen staan tal van ruimtelijke ontwikkelingen op stapel. Deze ontwikkelingen vormen de uitvoering van de Strategische Visie 2030: "Ligt op groen" en zullen op diverse locaties binnen de gemeente worden gerealiseerd. Het toevoegen van extra ruimtelijke ontwikkelingen (met name uitbreidingen en inbreidingen ten behoeve van woningbouw voor de lokale behoefte) betekent extra verkeer op bestaande wegen en ook extra vraag naar parkeerplaatsen. Bij het voorbereiden van de grote woningbouwplannen Elzenbos en Lombok wordt al rekening gehouden met de in deze parkeernota genoemde parkeerkcijfers.

### ***CROW / ASVV***

Het CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW staat voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek). Het CROW ontwikkelt en publiceert kennis onder andere op het gebied van parkeren.

Eén van de belangrijke publicaties is het ASVV (Aanbevelingen voor -stedelijke- verkeersvoorzieningen). De ASVV bestrijkt alle terreinen die in beeld komen bij het 'verkeerstechnisch inrichten' van de openbare ruimte. In de Model-bouwverordening van de VNG wordt voor de normstelling voor het aantal parkeerplaatsen per voorziening verwezen naar de parkeerkcijfers van de ASVV.

Specifiek voor parkeren heeft het CROW ter verdieping van het ASVV de publicatie, nummer 182 'Parkeerkcijfers, Basis voor parkeernormering' opgesteld. Deze publicatie heeft als basis gediend voor deze parkeernota parkeernormen. Deze CROW-normen zijn landelijk (en juridisch) geaccepteerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen.

## **HOOFDSTUK 2      PARKEERBELEID**

Parkeerbeleid wordt in z'n algemeenheid gezien als een onderdeel van het gehele instrumentarium dat ingezet kan worden om het niet-noodzakelijk autoverkeer te verminderen en daarmee de leefbaarheid te bevorderen.

### ***Nationaal parkeerbeleid***

Op landelijk niveau geven de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit aan dat mobiliteit mag en hoort bij de samenleving. Het landelijk beleid verandert hierdoor van sturend (gericht op het terugdringen van de automobiliteit) naar een meer voorwaardenscheppend beleid (gericht op het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte). Overigens wordt er daarbij nog wel gestreefd de gebruiker te verleiden een keuze te maken voor een gewenst vervoermiddel, zodat de leefbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen gegarandeerd blijft (thema: 'bereikbaarheid en betrouwbaarheid').

### ***Lokaal parkeerbeleid***

Deze gemeentelijke parkeernota betreft eveneens voorwaardenscheppend beleid (vraagvolgend). Dit betekent dat het beleid zich er op richt om voldoende parkeerplaatsen te realiseren en hiermee parkeerproblemen te voorkomen. Het beleid richt zich dus niet op het ontmoedigen van het autogebruik.

De dorpscentra van Brummen en Eerbeek danken hun concurrentiepositie mede aan de gratis en ruim beschikbare parkeerplaatsen. Een sterk sturend gemeentelijk parkeerbeleid heeft naar alle waarschijnlijkheid een zeer marginale invloed op de totale automobiliteit, maar kan wel leiden tot een afname van de concurrentiepositie van beide dorpscentra. Tevens is er in Brummen (trein) en Eerbeek (bus) een beperkt en eenzijdig openbaar vervoeraanbod. Ook de regiotaxi en buurtbus geven hierbij een, overigens wel gewenste, maar beperkte aanvulling. Het autogebruik kan ook daarom op lokaal niveau onvoldoende worden ontmoedigd.

### ***Parkeeronderzoeken***

Medio 2003 en begin 2004 zijn in de kernen Brummen (woonwijken en centrum) en Eerbeek (woonwijken) parkeeronderzoeken uitgevoerd. De resultaten en conclusies van deze onderzoeken zijn vastgesteld door het college en tevens behandeld door de raadscommissie Openbare Ruimte (september 2003)

Deze parkeeronderzoeken zijn destijds uitgevoerd in reactie op klachten van bewoners over parkeerproblemen in hun straat of wijk. Het onderzoek had uitsluitend betrekking op het bewonersparkeren in de openbare ruimte.

Uit de onderzoeken kwam naar voren dat er geen sprake is van een algemeen bewonersparkeerprobleem. Dit duidt er op dat ook in het verleden goed rekening is gehouden met de te hanteren parkeernormen. In enkele wijken is overigens wel een bezettingsgraad van hoger dan 85% waargenomen. Op deze plaatsen kan dus sprake zijn van een hoge parkeerdruk hetgeen leidt tot 'inventief' parkeren (trottoirs, groenstroken, etc.). In Brummen betrof het met name de straten aan weerszijden van de Cortenoeversweg en in Eerbeek betrof het vooral de omgeving van de Rozenstraat, Kolenbranderserf en enkele straten in de Noorderenk.

Op basis van de onderzoeksresultaten is destijds besloten voor de probleemstraten / -wijken geen extra budget beschikbaar te stellen en de maatregelen uit te voeren als onderdeel van reguliere onderhouds- en herstructureringswerkzaamheden. Deze maatregelen hebben vooral betrekking op het realiseren van ruimere parkeergelegenheid, zodat tevens minder schade ontstaat door fout parkeren (o.a. in groenstroken).

Inmiddels zijn in het kader van regulier onderhoud en herstructureringsprojecten al op diverse plaatsen extra parkeerplaatsen aangelegd (o.a. Lijsterbesstraat/Rozenstraat, Schubertstraat/Wagnerstraat en Karekietstraat/Vinkenstraat). De aanleg van deze extra parkeerplaatsen gaat vaak ten koste van openbare groen. Hierbij wordt afgestemd met het Groenstructuurplan. Op basis van dat plan bestaat de mogelijkheid om niet-structureel groen om te vormen.

### ***Parkeernormen***

Het vaststellen van parkeernormen is het hoofddoel van deze notitie. Het toepassen van parkeernormen is een waardevol middel om bij ruimtelijke ontwikkelingen een goede parkeerbalans te creëren. Door toepassing van de parkeernormen wordt al in een vroeg stadium van de plantontwikkeling duidelijkheid

gegevens over de toekomstige parkeersituatie en kan hiermee rekening worden gehouden in eventuele exploitatieramingen.

Bij de bouwplantoetsing wordt conform de bouwverordening getoetst aan de ASVV-normen. Deze zijn in deze parkeernota overgenomen. Overigens moet niet alleen bij bouwplannen getoetst worden, ook bij functieveranderingen moet direct aandacht besteed worden aan de parkeerbehoefte.

#### **Betaald parkeren**

In dorpscentra kun overwogen worden om betaald parkeren in te voeren om met name winkelend publiek de mogelijkheid te bieden om dichtbij de bestemming een parkeerplaats te vinden. Onderzoeken hebben overigens aangetoond dat invoering van betaald parkeren in kleine kernen zonder grote regionale trekkers in de regel leidt tot exploitatietekorten. De uitgaven voor handhaving, investeringslasten, administratie en onderhoud zijn aanzienlijk hoger dan de inkomsten.

Ook de maatschappelijke haalbaarheid van invoering van betaald parkeren is gering. De lokale ondernemersverenigingen hebben herhaaldelijk aangegeven geen voorstander te zijn van invoering van betaald parkeren.

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is om geen betaald parkeren in te voeren. Dit om de gemeente Brummen concurrerend te laten zijn.

Een andere mogelijkheid om te sturen in het parkeren is het instellen van een parkeerschijfzone (zogenaamde 'blauwe zone'). Hiermee wordt gewaarborgd dat bezoekers van het centrum voldoende parkeermogelijkheid dicht bij de voorzieningen hebben en dat deze niet door langparkeerders worden ingenomen. Vaak betreft het hier personeel van niet-zelfstandige ondernemers zonder enige binding met de lokale economie. Overigens blijkt uit eigen onderzoek van ondernemersverenigingen dat de huidige overlast van langparkeerders voor het winkelend publiek beperkt is, maar het is aan blijvend punt van aandacht.

Het instellen van een blauwe zone is een eenvoudige en goedkope manier om het parkeren te reguleren. Door de negatieve aspecten zoals onder andere de fraudegevoeligheid (tussentijds veranderen van aankomsttijd) en de hoge controlekosten worden de voordelen van een blauwe zone tenietgedaan. Het instellen van een blauwe zone wordt daarom niet gerealiseerd.

Overigens wordt in het centrum van Eerbeek al wel toepassing gegeven aan een parkeerzone. Binnen dat gebied mag uitsluitend geparkeerd worden in de daartoe aangewezen vakken (gemarkt met een 'P'). Deze zone heeft vooral een structurerende werken en niet regulerend.

#### **Ruimtelijke kwaliteit**

Grond is schaars en een waardevol goed. Parkeren op maaiveld neemt veel kostbare ruimte in beslag en veel 'blik' in de straat wordt ook vanuit het oogpunt van leefbaarheid niet gewaardeerd. Hierdoor worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Realisatie van parkeerplaatsen in principe op eigen terrein en dit te stimuleren of af te dwingen via planologische procedures zoals bestemmingsplan, vrijstelling of bouwvergunning
- Ondergrondse oplossingen (of parkeren op het dak) hebben, met het oog op beeldkwaliteit en meervoudig ruimtegebruik, de voorkeur
- In nieuwe bestemmingsplannen dient opgenomen te worden dat aan-huis-gebonden beroepen de parkeerdruk niet mag verhogen en garages zodanig gesitueerd moeten worden dat er een voldoende opstelruimte op de oprit voor de garage aanwezig is (minimaal 5 meter)
- Uitgangspunt in alle gevallen is dat parkeren in de voortuin in principe wordt uitgesloten

De vormgeving van straten kunnen bewoners (en bezoekers) een belangrijke impuls geven om toch vooral op eigen erf te parkeren. Dank hierbij aan smalle straten (met éénrichtingsverkeer), zodat parkeren op die straten onmogelijk wordt. Het parkeren op eigen erf is bij grondgebonden woningen algemeen bekend en wordt in de praktijk veel toegepast. Bij gestapelde woningbouw (appartementen / flats) is daarentegen nog vaak sprake van openbare parkeervoorzieningen. Toch is het zeer goed mogelijk -en in de praktijk ook al toegepast- om bij gestapelde woningbouw ook private parkeervoorzieningen te realiseren. Het onderhoud en het beheer van deze parkeervoorzieningen liggen dan bij een vereniging van eigenaren of de verhuurder.

Ook bij rijwoningen is het niet eenvoudig parkeerplaats op eigen terrein te realiseren, echter door in een zo vroeg mogelijk stadium van de planontwikkeling hiermee rekening te houden dan daarvoor voldoende ruimte worden gereserveerd.

Het uitgangspunt om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren kan leiden tot een afname van de mogelijkheden tot parkeren op de openbare ruimte (als gevolg van het toegenomen aantal inritten). Ook met dit aspect moet rekening worden gehouden bij de planvorming, en zonodig worden gecompenseerd.

De wijze waarop een parkeerplaats moet worden gerealiseerd is geen onderwerp voor deze parkeernota. Dit is met name een civieltechnisch en verkeersveiligheid aangelegenheid.

***Locatie parkeervoorzieningen***

Bewoners willen hun auto altijd voor de deur parkeren. Wanneer zij de auto op meer dan 100 meter van de woning moeten plaatsen, wordt dit gezien als een (te) lange loopafstand. Dit betekent dat de parkeerplaatsen voor woningen niet verder dan 100 meter van de bestemming dienen te liggen. Parkeerplaatsen die verder liggen worden niet of nauwelijks gebruikt en in die situatie wordt de auto veelal illegaal geparkeerd (o.a. parkeren op het trottoir, op de rijbaan buiten de vakken of in het groen). Het parkeren van auto's op het trottoir verdient strikte handhaving, omdat deze auto's het trottoir beschadigen en loopruimte voor voetgangers in beslag nemen.



### HOOFDSTUK 3 BEÏNVLOEDINGSFACTOREN

Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen kan worden bepaald op basis van parkeerkencijfers of op basis van parkeernormen. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers. De in deze nota vermelde parkeerkencijfers zijn overgenomen uit de CROW-publicatie 'Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering' en zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die bij het onderzoek is aangetroffen. Ze kunnen echter meestal geen kant-en-klaar antwoord geven op de vraag hoeveel parkeerplaatsen in een bepaalde situatie moeten worden gerealiseerd. Bij het gebruik van parkeerkencijfers moet rekening worden gehouden met het gemeentelijke parkeerbeleid en de volgende invloeden:

1. Bereikbaarheidskenmerken van de locatie
2. Specifieke eigenschappen van de functie
3. Mobiliteitskenmerken van de gebruikers cq. bezoekers van de voorziening
4. Onderscheid in woningtypen

#### Ad. 1. Bereikbaarheidskenmerken van de locatie

De vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie van de functie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Uit parkeerstudies blijkt dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Deze bevinding is aanleiding geweest om de parkeerkencijfers te onderscheiden naar stedelijke zones:

- Centrum
- Schil / overloopgebied
- Rest bebouwde kom

Specifiek voor de gemeente worden uitsluitend de zones 'Centrum' en 'Rest bebouwde kom' gehanteerd. Dit vanwege de beperkte omvang van de werkelijke centrumgebied en de duidelijke overgang naar de omliggende woonwijken (rest bebouwde kom).

Op onderstaande tekeningen is het 'centrum'-gebied weergegeven, alle hierbuiten liggende locaties vallen onder de categorie 'rest bebouwde kom'.



In Eerbeek betreft het met name de volgende straten (of delen daarvan): Stuijvenburchstraat (ged.), Coldenhovenseweg (ged.), Loenenseweg (ged.), Wasacker, Stationsstraat, Beekpad, Oranje Nassaplein, Boerhaavelaan (ged.), Nobelstraat (ged.), Eykmanstraat en Van Einthovenstraat (ged.)

In Brummen betreft het met name de volgende straten (of delen daarvan): Burgemeester Dekkerstraat, Van Limburg Stirumplein, Marktplein, Ambachtstraat, Leliestraat (ged.), Kerkstraat (ged.), Koppelplein, Tuinstraat (ged.), Zutphensestraat (ged.) en Arnhemsestraat (ged.)



Ook de stedelijkheidsgraad is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en dus op de hoogte van het parkeercijfer. Deze bevinding is aanleiding geweest om de parkeercijfers naast stedelijke zone ook te onderscheiden naar stedelijkheidsgraad (bron: CBS). Onder stedelijkheidsgraad wordt verstaan het aantal adressen per vierkante kilometer. Onderstaande tabel toont de stedelijkheidsgraden:

Klasse	Omgevings-adressen-dichtheid	Gemiddeld aantal inwoners
Niet stedelijk	< 500	13.000
Weinig stedelijk	500 tot 1.000	20.000
Matig stedelijk	1.000 tot 1.500	35.000
Sterk stedelijk	1.500 tot 2.500	78.000
Zeer sterk stedelijk	> 2.500	239.000

De gemeente Brummen heeft een omgevingsadressendichtheid van circa 660 (bron: CBS, 2006) en wordt op basis hiervan ingedeeld in de categorie 'weinig stedelijk'.

#### **Ad. 2. Specifieke eigenschappen van functies**

Medebepalend voor de parkeersituatie zijn eigenschappen als de aantrekkelijkheid, de kwaliteit en het invloedsgebied van een functie in verhouding tot concurrenten of alternatieven. 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.

De kernen Brummen en Eerbeek bieden tevens de voorzieningen voor omliggende kleinere kernen (o.a. Hall, Loenen, Leuvenheim, etc.), maar hebben geen regionale voorzieningentaak. Hierdoor wordt geen extra positieve of negatieve correctiefactor toegepast specifiek voor de gemeente Brummen.

#### **Ad. 3. Mobiliteitskenmerken van de gebruikers cq. bezoekers van de voorziening**

Mobiliteitskenmerken van (potentiële) gebruikers van parkeervoorzieningen kunnen invloed hebben op de bepaling van het aantal parkeerplaatsen. Bij een bedrijf dat aan het personeel een openbaar vervoerabonnement verstrekt, zijn minder parkeerplaatsen nodig dan gemiddeld en bij een voorziening die is bestemd voor studenten (die in het bezit zijn van een OV-kaart) is dit eveneens het geval.

Dit zogenaamde vervoermanagement kan een goede bijdrage leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid van voorzieningen. Vervoermanagement is de zorg van het management van bedrijven en instellingen voor personenvervoer gericht op selectief autogebruik, zoals:

- Flexibilisering van de arbeidstijden (niet allemaal op hetzelfde moment beginnen)
- Aangepaste bedrijfstitijden (net iets vroeger of iets later beginnen dan de overige bedrijven in de omgeving waardoor de drukte gespreid wordt)
- Telewerken
- Openbaarvervoergebruik (het aanbieden van een abonnement voor het openbaar vervoer in plaats van een kilometervergoeding)
- Carpoolen (eventueel in combinatie met andere bedrijven)
- Bedrijfsvervoer
- Fietsen (een fiets van de zaak beschikbaar stellen, aanleggen van goede fietsparkeervoorzieningen en aanbieden van kleedgelegenheid voor fietsers)
- Parkeerbeleid (parkeerplaatsen dicht bij de ingang voor carpoolers)
- Tegemoetkoming in de reiskosten

De kracht van vervoermanagement is dat alle genoemde maatregelen in een samenhangend pakket worden aangeboden. Een zorgvuldig samengesteld pakket van maatregelen heeft een gunstige invloed op de behoefte aan parkeerplaatsen. Ook hier gaat het vaak om zeer specifieke situaties waarvoor de parkeercijfers van geval tot geval moeten worden geïnterpreteerd.

#### **Ad. 4. Onderscheid in woningtypen**

Naast het onderscheid in stedelijkheidsgraad wordt bij woningen tevens een onderverdeling gemaakt in 'duur', 'midden' en 'goedkoop'. Deze onderverdeling is gemaakt op basis van het type en het gebruiksvloeroppervlak (NEN 2580).

	<b>grondgebonden</b>	<b>appartement</b>
<b>Goedkoop</b>	< 110 m <sup>2</sup>	< 100 m <sup>2</sup>
<b>Midden</b>	110 m <sup>2</sup> – 155 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup> – 125 m <sup>2</sup>
<b>Duur</b>	> 155 m <sup>2</sup>	> 125 m <sup>2</sup>

Er wordt geen specifieke norm voor seniorenwoningen toegepast. Wettelijk mag geen planologisch-juridisch onderscheid worden gemaakt tussen een seniorenwoning en een reguliere woning. Hierdoor bestaat de reële mogelijkheid dat een seniorenwoning naar verloop van tijd wordt omgezet naar een reguliere woning, maar ook omgekeerd is een mogelijkheid. Vooral dankzij het huidige levensloopbestendig wonen verdwijnt het onderscheid steeds meer en senioren worden mobieler (vaker in bezit van een auto of 45 km/h-voertuig).

Toepassing van een normale parkeernorm voorkomt toekomstige parkeerexcessen. Daarnaast worden in de nabijheid van seniorenwoningen meer gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd, waardoor de ruimte voor openbare parkeerplaatsen afneemt.

Ingeval wel wordt gekozen voor een lagere parkeernorm voor seniorenwoningen ontstaat het risico dat op termijn als gevolg een te beperkt aantal parkeerplaatsen de bewoners van deze seniorenwoningen niet of onvoldoende dicht bij huis kunnen parkeren, maar ook de mogelijkheid tot het realiseren van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in de nabijheid van de woning niet altijd mogelijk blijkt.

## HOOFDSTUK 4 PARKEERKENCIJFERS

In bijlage A worden in een tabel parkeerkencijfers weergegeven onderverdeeld naar functies. In hoofdstuk 3 (bereikbaarheidskenmerken per locatie) is reeds een toelichting gegeven op de gehanteerde gebiedsindelingen. De hier genoemde cijfers zijn van toepassing voor de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' en daarbij is een nader onderscheid gemaakt in 'centrum' en 'rest bebouwde kom'. Het 'aandeel bezoekers' staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfers rekening is gehouden (terugrekenen is mogelijk). Het weergegeven kencijfer is dus inclusief bezoekersparkeren.

Functie	Centrum		Rest bebouwde kom		Aandeel bezoekers	Opmerkingen
	Min.	Max.	Min.	Max.		
<p><b>Zie bijlage A</b> De gemeente Brummen hanteert de CROW-parkeerkencijfers zoals opgenomen in bijlage A voor het bepalen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen.</p>						

### Minimum / maximum

Bij iedere functie wordt een maximum en minimum genoemd. Dit is de bandbreedte. Voor het bepalen van de gemeentelijke parkeereis bij een bouwplan gaan wij standaard uit van de 'gemiddelde' parkeerbehoefte. Toepassing van de minimum of maximum norm moeten nader worden beargumenteerd.

Bij gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen kan de gemeente afwijken van deze eis. Onder gecombineerd gebruik wordt hier verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Gecombineerd gebruik wordt berekend op basis van aanwezigheidspercentages.

### Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag			Koop-avond	Zaterdag		Zondag-middag
	Overdag	Middag	Avond		Middag	Avond	
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

### Parkeren op eigen terrein

In de bouwverordening wordt de eis gesteld dat op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd om aan de norm te voldoen.

De gestelde parkeernorm is de totale parkeernorm. Deze moet worden opgesplitst in het gedeelte van de parkeernorm dat op eigen terrein moet worden gerealiseerd en het gedeelte van de parkeernorm dat als openbaar moet worden aangelegd, zodat bezoekers hiervan gebruik kunnen maken.

### Parkeren bij woningen

Het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein is juridisch niet af te dwingen. Voornamelijk bij woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage niet wordt gebruikt voor het stallen van een auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij de parkeernormen geen rekening is gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Hierop kan geanticipeerd worden door de parkeerplaatsen op eigen terrein niet mee te tellen als theoretisch aantal, maar als berekeningsaantal.

Bij grotere parkeergarages (bijvoorbeeld onder appartementen) zonder fysieke scheiding tussen de parkeerplaatsen kunnen de parkeerplaatsen wel volledig meegerekend worden. Zijn de plaatsen wel

fysiek van elkaar gescheiden en ontstaan daardoor eigenlijk garageboxen, dan worden deze plaatsen meegerekend voor 0,5 parkeerplaatsen.

**Voorbeeld berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen**

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij een woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed

**Berekeningsvoorbeeld:**

<p>In het 'centrum' worden 10 dure woningen (met garage en enkele oprit) gebouwd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeernorm: min. 1,5 / max. 1,7</li> <li>• Te hanteren: gemiddeld 1,6 per woning (waarvan 0,3 bezoekers)</li> </ul> <p>De rekensom:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Totaal: 10 woningen x 1,6 = 16 parkeerplaatsen <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Op eigen terrein: 13 parkeerplaatsen</li> <li>◦ Openbaar: 3 parkeerplaatsen</li> </ul> </li> </ul> <p>Theoretisch aantal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 x garage + 10 x enkele oprit = 20 parkeerplaatsen op eigen terrein</li> </ul> <p>Berekeningsaantal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 x garage + 10 x enkele oprit = 10 parkeerplaatsen eigen terrein <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Geadviseerd wordt 3 parkeerplaatsen extra te realiseren</li> </ul> </li> </ul> <p>De uiteindelijke parkeereis is als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 10 x garages met enkele oprit</li> <li>• 3 x openbare parkeerplaatsen</li> <li>• 3 x extra parkeerplaatsen (deze kunnen openbaar of op eigen terrein worden gerealiseerd)</li> </ul> <p>*Opm.: uitgangspunt bij de realisatie van de openbare parkeerplaatsen is dat deze binnen het projectgebied aangelegd moeten worden, een openbare status krijgen en om dit ook naar de toekomst toe te garanderen de grond wordt overgedragen ('om niet') aan de gemeente</p>
---

Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte niet toegestaan, tenzij aantoonbaar is dat nu en in de toekomst er op de openbare weg in de directe omgeving van de functie (maximaal 150 meter) voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. In deze afweging speelt het effect op de kwaliteit van de openbare ruimte in relatie tot het eventueel aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte een grote rol.

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

**Parkeren bij bedrijven**

De parkeerplaatsen moeten volledig op eigen terrein worden aangelegd, maar dienen zoveel mogelijk openbaar toegankelijk gebruikt te kunnen worden. Dit bevordert gecombineerd gebruik.

Uitgangspunt bij het stellen van parkeernormen is toetsing aan de hoofdfunctie. Ondergeschikte functies, zoals bijvoorbeeld een kantoor van een transportbedrijf wordt niet afzonderlijk getoetst. In dat geval wordt voor het gehele bedrijf getoetst aan de norm voor transportbedrijven. Indien binnen een pand / bedrijf meerdere zelfstandige functies aanwezig zijn, wordt wel voor iedere functie afzonderlijk getoetst en kan een totale parkeerbalans worden opgesteld (zie 'Parkeerbalans').

**Halen en brengen bij scholen**

Het halen en brengen van kinderen genereert vraag naar parkeerruimte bij basisscholen en kinderdagverblijven, al is het per auto maar voor een korte periode (zogenaamde 'kiss & ride'). Hieronder is een tabel weergegeven waarin een rekenmethode staat beschreven om het benodigde aantal parkeerplaatsen bij basisscholen en kinderdagverblijven te berekenen.

Wanneer de gemeente besluit voor deze parkeerwens een voorziening 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 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 gebruikmaken van de parkeervoorziening.

<p><b>Voorbeeld rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven</b></p> <p><i>Groepen 1 t/m 3</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aantal leerlingen x % leerlingen met auto <sup>1</sup> x 0,5 <sup>2</sup> x 0,75 <sup>3</sup></li> </ul> <p style="text-align: center;">+</p> <p><i>Groepen 4 t/m 8</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aantal leerlingen x % leerlingen met auto <sup>1</sup> x 0,25 <sup>2</sup> x 0,85 <sup>3</sup></li> </ul> <p style="text-align: center;">+</p> <p><i>Kinderdagverblijf</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aantal leerlingen x % leerlingen met auto <sup>1</sup> x 0,25 <sup>2</sup> x 0,75 <sup>3</sup></li> </ul> <p style="text-align: center;">=</p> <p>Totale aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen</p>	<p><b>Toelichting</b></p> <p><sup>1</sup> = percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stedelijkheidsgraad</li> <li>Stedelijke zone</li> <li>De gemiddelde afstand naar school</li> </ul> <p>Gemiddeld ligt het percentage op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Groepen 1 t/m 3: 30-60%</li> <li>Groepen 4 t/m 8: 5-40%</li> <li>Kinderdagverblijf: 50-80%</li> </ul> <p>Bij gescheiden aanvangs- en eindtijden van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.</p> <p><sup>2</sup> = reductiefactor parkeerduur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Groepen 1 t/m 3: gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5</li> <li>Groepen 4 t/m 8: gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25</li> <li>Kinderdagverblijf: gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25</li> </ul> <p><sup>3</sup> = reductiefactor aantal kinderen per auto</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Groepen 1 t/m 3 = 0,75</li> <li>Groepen 4 t/m 8 = 0,85</li> <li>Kinderdagverblijf = 0,75</li> </ul>
--	---

### **Parkeerbalans**

Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen is een gebiedsgerichte aanpak. Vaak wordt bij ontwikkelingen verwezen naar reeds beschikbare parkeerplaatsen, terwijl deze ook door andere functies al gebruikt worden.

Met een parkeerbalans wordt de (on)balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied berekend. Vaak valt de parkeervraag van functies niet samen in tijd en is gecombineerd gebruik mogelijk. Hierdoor is het niet noodzakelijk om in een gebied de totale som van de vraag naar parkeerplaatsen aan te leggen, maar volstaat een deel ervan. De mogelijkheid tot gecombineerd gebruik binnen een gebied hangt af van de mate van openbaarheid en de locatie van de parkeervoorzieningen en loopafstand naar de bestemming.

Bij eenvoudige projecten (een enkele woning of geïsoleerd liggend woningbouwplan van meerdere woningen) is een parkeerbalans niet noodzakelijk, maar bij de realisatie van functies met een onderlinge relatie kan het opstellen van een parkeerbalans leiden tot een efficiëntere benutting van de parkeercapaciteit. Bij een gebiedgerichte aanpak wordt ook rekening gehouden met de bestaande situatie (aanwezige parkeercapaciteit en/of parkeerdruk).

Het opstellen van een parkeerbalans is met een geëigend instrument voor grootschalige ontwikkelingen waarbij functies elkaar aanvullen en gecombineerd parkeren mogelijk is. Voor het opstellen van een parkeerbalans wordt verwezen naar bijlage B.

## **HOOFDSTUK 5      PARKEREN GEHANDICAPTEN**

In toenemende mate blijkt er in Brummen behoefte te bestaan aan gehandicaptenparkeervoorzieningen. De vergrijzing van de bevolking is hiervoor een belangrijke oorzaak, maar ook het streven naar zo lang mogelijk mobiel blijven draagt hieraan bij.

De meest voorkomende gehandicaptenparkeervoorzieningen zijn:

- Gehandicaptenparkeerkaart (voor bestuurder of passagier)
- Gehandicaptenparkeerplaats (algemeen of op kenteken)

### **Gehandicaptenparkeerkaart (GPK)**

De Regeling Gehandicaptenparkeerkaart is gebaseerd op de Wegenverkeerswet (WVW). De regeling bevat formele criteria op grond waarvan door gemeenten een GPK afgegeven kan worden. Gemeenten zijn verplicht een GPK af te geven indien een aanvrager voldoet aan in de wet vastgelegde criteria. Gemeenten kunnen dus geen eigen criteria stellen voor de toewijzing en afgifte van een GPK.

De twee meest voorkomende GPK's zijn:

1. Gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders
2. Gehandicaptenparkeerkaart voor passagiers

Naast deze GPK's kan, zonder tussenkomst van een keurende instantie, een gehandicaptenparkeerkaart worden afgegeven voor het (collectief) vervoer van mensen met een handicap die verblijven in een ingevolge artikel 8 van de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten toegelaten instelling.

Deze GPK's zijn landelijk te gebruiken. Overigens bestaat ook de mogelijkheid gemeentelijke of regionale parkeerkaarten af te geven en daaraan eigen criteria te verbinden, maar hiervan maakt de gemeente Brummen geen gebruik.

### **Gehandicaptenparkeerplaats (GPP)**

De aanwijzing van een GPP gebeurt krachtens een verkeersbesluit als bedoeld in artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen voor de Wegbeheerder (BABW). Overleg met de politie is bij een verkeersbesluit wettelijk verplicht. Het nemen van een verkeersbesluit is een bevoegdheid van de gemeenteraad, echter gedelegeerd aan het college. Een verkeersbesluit wordt aangemerkt als een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (bezwaar / beroep).

#### *Algemene GPP*

Bij publieke voorzieningen zoals bioscoop, bibliotheek en gemeentehuis moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene GPP's zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen. De afstand tot de ingang moet minder zijn dan 100 meter (dit is namelijk de norm voor het verkrijgen van een GPK: niet in staat zijn een afstand van 100 meter te voet zonder onderbreking te overbruggen).

Bij grote parkeerterrein dient 1 op de 50 parkeerplaatsen een GPP te zijn. Gezien de maatvoering kan men bij een terrein ervoor kiezen om van drie gewone parkeerplaatsen twee GPP's te maken. Hierdoor blijft de terreinindeling gehandhaafd.

Bij het werk is de werkgever verantwoordelijk voor een parkeerplaats voor gehandicapten. Gehandicapte werknemers hebben recht op een parkeerplaats op kenteken op het terrein van de werkgever (dus niet op de openbare ruimte).

#### *GPP op kenteken*

Het Rijk heeft geen nadere regels gesteld voor het aanwijzen van een GPP op kenteken. Het staat de gemeente dus vrij zelf beleidsregels vast te stellen om te bepalen hoe om te gaan met een aanvraag tot inrichting van een GPP op kenteken.

Een GPP op kenteken biedt de mogelijkheid voor één bepaald voertuig op een gereserveerde plaats te parkeren. Een gehandicapte komt in aanmerking indien aan de volgende twee criteria beide wordt voldaan:

1. Het is niet mogelijk onder alle omstandigheden in de directe nabijheid van de woning te parkeren
  - o Op eigen terrein kan niet geparkeerd worden of parkeren op eigen terrein is ongeschikt wegens de handicap (te smalle inrit of garage). Overigens kunnen zich situaties voordoen, waarbij de parkeerruimte op eigen erf wel aanwezig is, maar dat deze door de aard van de

handicap onbruikbaar en ook niet aanpasbaar is. Dit is aanleiding voor een nadere overweging.

- De parkeerdruk in de omgeving van de woning is zodanig, dat de auto herhaaldelijk slechts op meer dan 100 meter van de woning geparkeerd kan worden. Dit wordt beoordeeld door gezamenlijk onderzoek van gemeente en politie

2. De belanghebbende is in het bezet van een GPK voor bestuurders

- De urgentie bij een passagierskaart kan lager worden gesteld, omdat de chauffeur zijn voertuig kan voorrijden om de gehandicapte passagier te laten in- of uitstappen.

Indien aan deze criteria wordt voldaan wordt binnen een straal van 100 meter vanaf de woning een parkeerplaats aangewezen. Dit gebeurt in overleg met de belanghebbende. Het beoordelingskader voor het aanwijzen van een GPP op kenteken wordt gevormd door:

- Waarborgen verkeersveiligheid en doorstroming
- Voorkomen hinder reinigings- en beheersdiensten
- Aanwezigheid van reguliere parkeerplaatsen (parkeerhavens of wettelijk toegestane straatparkeren)

In uitzonderlijke gevallen kan het, in relatie tot de aard van de handicap, wenselijk zijn van dit beoordelingskader af te wijken. De overwegingen om af te wijken worden in het verkeersbesluit vermeld. De uiteindelijke toewijzing wordt met dit verkeersbesluit openbaar gemaakt. Een verkeersbesluit wordt aangemerkt als een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (bezwaar / beroep).

De leges voor het aanvragen en aanleggen van een GPP op kenteken worden vastgesteld in de Tarieventabel. Voorgesteld wordt om eventuele beheerskosten (o.a. ingeval wijziging kenteken moet het onderbord worden vervangen) op basis van werkelijke kosten (aanschaf nieuw onderbord) in rekening te brengen.

Bij verhuizing wordt het oude verkeersbesluit ingetrokken en moet een nieuwe aanvraag worden ingediend. Ten behoeve van de uitvoering wordt tevens getracht in geval van verhuizing of overlijden van de kaarthouder zo spoedig de wijziging door te voeren. In principe moet de belanghebbende dit melden bij de gemeente, maar helaas gebeurt dit niet altijd.

Op dit moment zijn in de gemeente Brummen circa 60 gehandicaptenparkeerplaatsen aangewezen, waarvan circa 20 op kenteken. Het aantal gehandicaptenparkeerkaarten neemt als gevolg van de vergrijzing toe. Het exacte aantal wordt eveneens in beeld gebracht om op basis hiervan te toetsen in hoeverre voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn gerealiseerd. Overigens is bij de reeds gerealiseerde grotere parkeerplaatsen al ruimschoots voldaan aan de gestelde norm (1 op 50).



## **HOOFDSTUK 6 PARKEEREXCESSEN**

### ***Algemene Plaatselijke Verordening***

Sinds de inwerkingtreding van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) kunnen verkeersbesluiten, behalve ten behoeve van de verkeersveiligheid en de vrijheid van het verkeer, ook worden genomen ter bescherming van de zogenaamde milieubelangen. Hierbij moet worden gedacht aan maatregelen ter voorkoming of beperking van overlast, hinder of schade dan wel aantasting van het karakter of de functie van objecten of gebieden ten gevolge van het verkeer.

Hierbij werd met name gedacht aan de regeling van parkeerexcessen. Artikel 2a van de WVW biedt gemeenten de mogelijkheid om parkeerexcessenbepalingen vast te stellen. Deze bepalingen zijn ondergebracht in de Algemene Plaatselijke Verordening Gemeente Brummen.

In de APV worden de volgende parkeerexcessen behandeld:

- Artikel 5.2: parkeren van voertuigen van autobedrijf e.d.
- Artikel 5.3: te koop aanbieden van voertuigen
- Artikel 5.4: defecte voertuigen
- Artikel 5.5: voertuigwrakken
- Artikel 5.6: caravans, aanhangwagens e.d.
- Artikel 5.7: parkeren van reclamevoertuigen
- Artikel 5.8: parkeren van grote voertuigen
- Artikel 5.9: parkeren van uitzichtbelemmerende voertuigen
- Artikel 5.10: parkeren van voertuigen met stankverspreidende stoffen
- Artikel 5.11: aantasting groenvoorzieningen door voertuigen
- Artikel 5.12: overlast van fiets of bromfiets

Op bovenstaande onderwerpen wordt in deze parkeernota niet nader ingegaan, omdat de APV daarvoor een uitstekende basis biedt. Een tweetal aspecten vraagt om een nadere toelichting.

### ***Wegsleepregeling***

In de APV is eveneens een wegsleepregeling opgenomen. Om deze regeling daadwerkelijk toe te kunnen passen zijn onlangs (april 2006) door het college van burgemeester en wethouders beleidsregels vastgesteld. Hierin staan de volgende aspecten opgenomen:

- Het waarnemen van een sleepwaardige overtreding
- De bewaring en teruggave
- De regeling voor het teruggeven van voertuigen buiten de openingstijden van het sleepbedrijf
- De verkoop van de voertuigen
- De administratieve procedure
- De verantwoording

### ***Parkeren grote voertuigen***

In de APV is opgenomen dat het verboden is een voertuig met een lengte van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter binnen de bebouwde kom te parkeren, met uitzondering van daarvoor aangewezen plaatsen, wegen, dagen en uren. Ook is een uitzondering gemaakt voor parkeren ten behoeve van werkzaamheden, mits tussen 07:00 en 19:00 uur.

De twee hoofdmotieven zijn bescherming van het uiterlijk aanzien van de gemeente en het voorkomen van het excessieve weggebruik. Bij 'parkeerexces' gaat het in de eerste plaats om het parkeren dat buitensporig is naar andere weggebruikers toe met het oog op de verdeling van de beschikbare parkeerruimte, en dat dit op grond daarvan niet toelaatbaar is. In de tweede plaats betreft het parkeren dat onaanvaardbaar is om andere redenen zoals de aantasting van de openbare orde en veiligheid, het schaden van het uiterlijk aanzien van de gemeente, geluidhinder en belemmering van het uitzicht.

Het opnemen van een dergelijk verbod in de APV heeft tot gevolg dat vrachtwagenchauffeurs nergens hun vrachtwagen kunnen parkeren. De gemeente kan hiervoor een oplossing bieden, maar is dat niet verplicht. Uitgangspunt is dat vrachtwagens op het terrein van de onderneming parkeren, echter dit is niet altijd mogelijk (o.a. onderneming is elders gevestigd).

De gemeente Brummen heeft de volgende plaatsen aangewezen als locatie waar geparkeerd kan worden door vrachtwagens:

- Eerbeek, Kollergang

- Brummen, Saturnusweg
- Brummen, Mercuriusweg

Aan deze locaties wordt de voorwaarde verbonden dat het verboden is deze voertuigen langer dan drie achtereenvolgende dagen te parkeren op deze locaties. Met deze aanvullende voorwaarde wordt buitensporig (oneigenlijk) gebruik van openbare parkeerruimte en ontsiering van het uiterlijk aanzien van de gemeente voorkomen.

Ook de Schoonmansmolenweg was genoemd als één van de mogelijke locaties voor het parkeren van vrachtwagens. De wijkraad Eerbeek-Zuid heeft aangegeven dit een ongewenste locatie te vinden vanwege de risico's op het gebied van met name verkeersveiligheid. Mede op basis van het advies van de wijkraad stellen wij voor de Schoonmansmolen op dit moment niet aan te wijzen als parkeerlocatie voor vrachtwagens. Binnenkort wordt de procedure voor de herziening van het bestemmingsplan Eerbeek-Zuid opgestart. In het kader van die procedure wordt eveneens een verkeerskundige analyse uitgevoerd. Daarbij wordt ook aandacht geschonken aan het aspect parkeren.

#### **Centrale vrachtwagenparkeerplaats**

Buiten deze aangewezen plaatsen op de openbare weg hebben Eerbeekse (papier- en transport) bedrijven het initiatief genomen om tot realisatie van een centrale vrachtwagenparkeerplaats te komen. Een dergelijke locatie biedt naast parkeergelegenheid ook faciliterende voorzieningen (o.a. douches, kantine, beveiliging en afroepsysteem).

Bij de realisatie van een centrale vrachtwagenparkeerplaats kunnen de aangewezen gebieden in de desbetreffende plaats (Brummen of Eerbeek) komen te vervallen.

#### **Parkeerverwijssystemen**

Parkeerverwijssystemen geven de automobilist informatie over de parkeermogelijkheden, zodat deze sneller op de juiste plek is en de overlast van zoekverkeer in een gebied afneemt. Er zijn statische en dynamische verwijssystemen. Een statisch systeem leidt het parkeerverkeer naar de verschillende terreinen zonder rekening te houden met het aantal vrije plaatsen. Bij dynamische systemen gebeurt dat wel. Op dit moment wordt in de kern Eerbeek al toepassing gegeven aan een statisch parkeerverwijssysteem, maar bij toekomstige centrumplannen is dit een aspect dat nader uitgewerkt kan worden.

## **HOOFDSTUK 7            PLANVORMING**

Voor de gemeente zijn vier juridische instrumenten beschikbaar om parkeernormen dwingend te kunnen opleggen:

1. Parkeernota;
2. Bestemmingsplan;
3. Artikel 19 WRO-procedure;
4. Bouwplantoetsing voor nieuwbouw of verbouw (uitbreiding) binnen een vigerend bestemmingsplan.

### *Parkeernota*

Na vaststelling van deze parkeernota zijn de hierin beschreven parkeernormen voor de gemeente Brummen van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten.

### *Bestemmingsplan en artikel 19 WRO-procedure*

Na vaststelling van de parkeernota kunnen deze parkeernormen worden opgenomen in nieuwe bestemmingsplannen (plantoelichting). Indien in een bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen, is de bouwverordening van toepassing.

### *Bouwverordening*

In de bouwverordening is een verwijzing gemaakt naar de ASVV- / CROM-parkeerkencijfers. Door vaststelling van deze parkeernota wordt hieraan formeel invulling gegeven. In het uiteindelijk raadsvoorstel moet hieraan gerefereerd worden. Na vaststelling door de gemeenteraad zijn de nieuwe parkeernormen ook voor nieuwe bouwplannen maatgevend, tenzij in het bestemmingsplan de eisen ten aanzien van parkeren zijn vastgelegd.

### *Procedure vaststellen parkeernota*

Deze parkeernota betreft vooral het interpreteren van landelijke normen op de Brummense situatie. Desondanks wordt voorgesteld vóór bestuurlijke behandeling overleg te voeren met enkele direct betrokken organisaties (politie, ondernemersverenigingen, industriebanen, 3VO en de adviesraden voor gehandicapten en voor ouderen).

Na dit vooroverleg wordt het formele traject opgestart en kan vaststelling door de gemeenteraad plaatsvinden.

Gelet op de procedure tot de uiteindelijke vaststelling van deze parkeernota wordt per direct al toepassing gegeven aan de parkeernormen op de thans in voorbereiding zijnde en nog te ontwikkelen (bouw)plannen.

#### **BIJLAGEN**

- Bijlage A: Parkeerkencijfers
- Bijlage B: Parkeerbalans

#### **GERAADPLEEGDE DOCUMENTEN**

- ASVV – CROW
- Publicatie 182 “Parkeerkencijfers, Basis voor parkeernormering” – CROW
- Protocol Gehandicaptenparkeervoorzieningen – Vereniging van Indicerende en adviserende Artsen
- APV Gemeente Brummen (inclusief toelichting) – Gemeente Brummen
- Bouwverordening Gemeente Brummen (inclusief toelichting) – Gemeente Brummen
- Parkeeronderzoeken Brummen en Eerbeek – Grontmij
- Wegsleepregeling Gemeente Brummen – Gemeente Brummen
- NEN 2580 (berekenmethode gebruiksoppervlakte) – Nederlands Normalisatie-instituut
- [www.vng.nl](http://www.vng.nl) (diverse beleidsstukken, o.a. parkeernota’s van gemeenten Rijnwoude, Boxmeer, Halderberge en Brunssum)
- Ledenbrief 01/98 “Invoering gehandicaptenparkeerkaart” – Vereniging van Nederlandse Gemeenten

#### **AFKORTINGEN**

- APV Algemene Plaatselijke Verordening
- ASVV Aanbevelingen voor (stedelijke) verkeersvoorzieningen
- BABW Besluit Administratieve Bepalingen voor de Wegbeheerder
- CBS Centraal Bureau voor de Statistiek
- CROW Centrum voor Regelgeving en onderzoek in de Grond- weg- en waterbouw en de verkeerstechniek
- GPK Gehandicaptenparkeerkaart
- GPP Gehandicaptenparkeerplaats
- VNG Vereniging van Nederlandse Gemeenten
- WRO Wet op de Ruimtelijke Ordening
- WWW Wegenverkeerswet

Functie	Centrum		Rest bebouwde kern		Aantee bezoekers	Opmerkingen
	Min.	Max.	Min.	Max.		
Woning, duur	1,5	1,7	2	2,2	0,3 pp per woning	Per woning (> 155 m <sup>2</sup> gbo): appartement (> 125 m <sup>2</sup> gbo)
Woning, midden	1,3	1,5	1,8	1,9	0,3 pp per woning	Per woning (110-155 m <sup>2</sup> gbo): appartement (100-125 m <sup>2</sup> gbo)
Woning, goedkoop	1,2	1,3	1,4	1,7	0,3 pp per woning	Per woning (< 110 m <sup>2</sup> gbo): appartement (< 100 m <sup>2</sup> gbo)
Serviceflat / aan eemwoning	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3 pp per woning	Per woning
Kamerverhuur	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2 pp per woning	Per kamer
Wijk-, buurt- en dorpscentra	3	4,5	3	4,5	85%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo: 1 arbeidsplaats = 40 m <sup>2</sup>
Grootschalige detailhandel, regionale functie	-	-	6,5	8,5	85%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo: 1 arbeidsplaats = 40 m <sup>2</sup>
Grootschalige detailhandel, lokale functie	-	-	2,2	2,7	85%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo: 1 arbeidsplaats = 40 m <sup>2</sup>
(Week)markt	0,18	0,27	0,18	0,27	85%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo: 1 m <sup>2</sup> marktstand = 6 m <sup>2</sup> bvo (indien geen parkeren achtvakraan: inoegelijk, dan + 1,0 pp per standhouder)
(Commerciële) dienstverlening	2,3	2,5	3,0	3,5	20%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo: 1 arbeidsplaats = 25-35 m <sup>2</sup> bvo
Kantoren	1,2	2,0	1,7	2,5	5%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo: 1 arbeidsplaats = 25-35 m <sup>2</sup>
Arbeidsvervangende / bezoekers	0,5	0,6	0,8	0,9	5%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo: 1 arbeidsplaats = 30-50 m <sup>2</sup> bvo
Arbeidsintensieve / bezoekers	1,2	1,7	2,5	2,8	5%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo: 1 arbeidsplaats = 25-35 m <sup>2</sup>
Arbeidsintensieve / bezoekers	1,0	1,2	1,6	1,8	35%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo: 1 arbeidsplaats = 25-35 m <sup>2</sup>
Showroom	0,8	1,7	0,8	1,7	10%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo: 1 arbeidsplaats = 25-35 m <sup>2</sup> bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	5,0	7,0	6,0	8,0	90%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Café / bar / discotheek / cafeteria	10,0	12,0	14,0	16,0	80%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Restaurant	0,5	0,7	1,0	1,2	95%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Museum / bibliotheek	0,2	0,3	0,3	0,4	95%	Per zitplaats
Bioscoop / theater / schouwburg	1,7	2,2	2,5	3,0	95%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo: gymzalen met alle: 1 een schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag / bij een sportveld met wedstrijdfunctie: + 0,1 0,2 pp per bezoekerplaats
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	13,0	27,0	95%	Per ha netto terrein (alleen het oppervlak van het sportveld, exclusief kleedruimte, toiletten, etc.)
Dansstudio / sportschool	3,0	4,0	4,0	5,0	95%	Per 100 m <sup>2</sup> hvo
Squashbanen	1,0	2,0	1,0	2,0	90%	Per baan
Tennisbanen	2,0	3,0	2,0	3,0	90%	Per baan
Golfbaan	-	-	6,0	8,0	95%	Per hole
Bowlingbaan / biljartzaal	1,5	2,5	1,5	2,5	95%	Per baan / tafel
Stadion	0,04	0,2	0,04	0,2	99%	Per zitplaats
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	4,0	7,0	6,0	11,0	99%	Per 100 m <sup>2</sup> hvo
Zwembad	8,0	10,0	10,0	12,0	90%	Per ha netto terrein oppervlakte bassin
Themapark / pretpark	4,0	12,0	4,0	12,0	99%	Per ha netto terrein
Overdekte speeltuin / hal	3,0	12,0	3,0	12,0	90%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Manege	-	-	0,3	0,5	90%	Per box
Cultureel centrum / wijkgebouw	2,0	4,0	2,0	4,0	90%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,5	1,7	90%	Per bod / bij vastu bezoudijden bouwingen hantoren
Verpleeg- / verzorgingsgebouw	0,5	0,7	0,5	0,7	60%	Per wooneenheid / ruim = inclusief personeel
Arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut	1,5	2,0	1,5	2,0	65%	Per behandelkamer / met een minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk
Apotheek	1,7	2,7	1,7	2,7		Per 100 m <sup>2</sup> hvo
Beroepsopleidings (MBO / ROC / HBO / HBO)	20,0	20,0	20,0	20,0		Per collegezaal / collegezaal = vs. 150 zitplaatsen (finale parkeervraag = collegezaal + leslokalen)

	Functie	Centrum		Rest bebouwde kern		Aantdee bezoekers	Opmerkingen
		Min.	Max.	Min.	Max.		
Bereopsonderwils (MBO / ROC / WO / HBO)		5,0	7,0	5,0	7,0		Per loslokaal: totale parkeernruig = collegezaalen + loslokalen + loslokaal = ca. 30 zitplaatsen
Voorbereidend bereopsonderwils (VWO / HAVO / VBO)		0,5	1,0	0,5	1,0		Per loslokaal / loslokaal = ca. 30 zitplaatsen
Avondbonderwils		0,5	1,0	0,5	1,0		Per student
Basisonderwils		0,5	1,0	0,5	1,0		Per loslokaal / exclusief Kiss&Ride (zie paragraaf Halon en buirtonen bij school) / loslokaal = ca. 30 zitplaatsen
Creche / peuterspee zaal / kinderdagverblijf		0,6	0,8	0,6	0,8		Per arbeidsplaats / exclusief Kiss&Ride (zie paragraaf Halon en buirtonen bij school) / arbeidsplaats
Hotel		0,5	1,5	0,5	1,5		Per kamer
Volkstuin		0,3	0,3	0,3	0,3		Per perceel
Religiegebouw		0,1	0,2	0,1	0,2		Per zitplaats
Begraafplaats / crematorium		15,0	30,0	15,0	30,0		Per geplandrijge begrafenis / urnafolie

#### Algemene opmerkingen / details

gbo gebruiksvlooppervlak (volgens NEN2580)  
 hco bruni vlooppervlak  
 vvo ruikoop (ncht) vlooppervlak  
 arbeidplaats maximaal geplandrijge arbeidrijge werkruimte  
 aantal bezoekers: het aandeel bezoekers is al in het kenmerk opgenomen. Dit aandeel wordt nog even apart genoemd omdat op inrichtingsniveau bezoekers of  
 werkruimte vaak op een andere plaats parkeren, te denken valt een hofomgeving of hofomgeving.  
 gronschallige detailhande: winkelruimtes die vanwege de ruig en hard van het samen met een groot oppervlak nodig hebben en welke bij voorkeur gelegen zijn  
 op parkeerlocaties (bijv. detailhandel in huizen, brnen, tuinharten, keuken en sanitair, veringinrichting en meubels)  
 puifoci alle turcinen of locaties binnen de bebouwd die niet binnen of nabij van beboud of gebied winkelgebied liggen  
 jachthaven het CROW beschikt niet over parkeerplaatsen voor een jachthaven. De gegevens hiervoor zijn voor beboud van nieuwe voorzieningen  
 binnen de bebouwd kern. Het aantal parkeerplaatsen wordt een relatie met het aantal ligplaatsen en niet met een oppervlakturaat. Een  
 parkeerplaats tussen de 0,5 en 0,75 is de beste inschatting. n dit cijfer is geen rekening gehouden met aanvullende locaties voor bijvoan of  
 activite ton.

shonston: een shonston is een gebouw waar bezoekers veelal alleen kijken naar producten die er worden verkocht. Dit kunnen auto's zijn, maar ook  
 kerkkeren of banken. Het betreft vaak artikelen in een hogere prijsklasse. De artikelen kunnen worden bezichtigd en worden overtuigd  
 gekocht op bestelling. Het verschil met detailhandel is het feit dat bezoekers van detailhandel iets kunnen kopen en dat veelal meteen mee  
 kunnen nemen naar huis. Een bezoek aan detailhande vindt dan ook vaak plaats dan een bezoek aan een shonston.

## 5 Parkeerbalans

Met een parkeerbalans wordt de (on)balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied berekend. Vaak valt de parkeervraag van functies niet samen in de tijd. Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk. Het is dan niet noodzakelijk om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, doch slechts een deel ervan. De mogelijkheid tot gecombineerd gebruik binnen een gebied hangt af van de mate van openbaarheid en de locatie van de parkeervoorzieningen en van de loopafstanden naar de bestemming.

De opgenomen parkeercijfers en aanwezigheidspercentages geven een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Elke functie en gebied heeft zijn eigen karakter en omstandigheden. Een gebruiker moet zich dus vooral goed inleven in de kenmerken van de functies en het gebied voordat hij cijfers en aanwezigheidspercentages toepast. Parkeeronderzoek kan nauwkeurig inzicht geven in lokale omstandigheden en in de te hanteren cijfers. Hierna staat in zes stappen uitgelegd hoe een parkeerbalans tot stand komt.

### Stap 1: Bepalen parkeerbeleid

Bij het opstellen van een parkeerbalans vormt het parkeerbeleid van de betreffende gemeente het uitgangspunt. Zaken als geldende parkeernormen, parkeerregulering (waaronder betaald parkeren, vergunninghouders, gereserveerde parkeerplaatsen), aanwezigheidspercentages, omvang parkeren op eigen terrein en acceptabele loopafstanden kunnen onderdeel uitmaken van het parkeerbeleid en zijn van invloed op de parkeerbalans.



### Stap 2: Afbakening onderzoeksgebied en deelgebieden

Als in de algemene beleidsvorming nog geen gebiedsindeling is gemaakt, dan wordt er voor een indeling gekozen die uit oogpunt van parkeren een eenheid vormt. Dit kunnen gebieden zijn met een natuurlijke begrenzing zoals een spoorbaan, een kanaal of rivier, een park of de bebouwde komgrens. Een andere mogelijke gebiedsindeling is de functionele indeling zoals een woongebied, het centrumgebied, een schoolcluster of een bedrijventerrein.

### Stap 3: Definieren onderzoeksgebied

De cijfers zijn opgebouwd naar stedelijkheidsgraad (zoals gebaseerd door het CBS) en stedelijke zone. De stedelijkheidsgraad van de gemeente en de locatie binnen de gemeente bepalen welke cijfers toegepast moeten worden.

### Stap 4: Inventarisatie parkeervraag en -aanbod

Met een parkeerbalans kan zowel de huidige als een toekomstige situatie worden berekend. De parkeervraag wordt gegenereerd door de aanwezige of nog te realiseren functies en het parkeeraanbod dat bestaat uit het huidige aantal en/of de geplande parkeerplaatsen. Bij bepaling van het parkeeraanbod moet men ook rekening houden met parkeren op eigen terrein. De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. Vergunningplaatsen of parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld kantoren kunnen eventueel tijdens bepaalde perioden door andere functies worden gebruikt.

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie wonen wordt bepaald, is erg verschillend. Dit is afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of als halve parkeerplaats meetelt. De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegeteld aan de aanbodzijde is een beleidskeuze. Dit bepaalt mede of een cijfer/norm ruim moet worden geïnterpreteerd of juist krap. Het niet meetellen van parkeren op eigen terrein kan worden gezien als een verkapte verhoging van de parkeernorm. In tabel 4 is een voorbeeld opgenomen met de factor voor bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit voorbeeld is gebaseerd op de cijfers die de gemeente 's-Hertogenbosch hanteert.

Tabel 4. Voorbeeld berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

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

In een woonwijk met veel garages met dubbele opritten zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal blijken dat een groot gedeelte van het theoretische aanbod niet wordt gebruikt.

#### Stap 5. Berekening benodigde aantal parkeerplaatsen

De parkeervraag per periode wordt bepaald met behulp van de parkeercijfers uit hoofdstuk 2 of met de geldende parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik. De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn weergegeven in tabel 5. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Op sommige momenten van de dag zal tussen bepaalde functies frictie ontstaan. Met de verruimde openingstijden van win-

kels is bijvoorbeeld frictie ontstaan tussen de winkelbezoekers en de van het werk terugkerende bewoners.

#### Stap 6. Bepalen van de (on)balans en vormen van nieuw beleid

De verhouding tussen parkeervraag en -aanbod geeft aan of in een bepaald gebied het parkeren in balans is. Is dit niet het geval, dan moeten er oplossingen komen:

- opvangen parkeervraag in aangrenzende gebieden, rekening houdend met acceptabele loopafstanden;
- opvangen parkeervraag door parkeren op afstand (Park & Ride, Transferia);
- instellen of aanscherpen parkeerregulering;
- creëren van meer parkeeraanbod door intensiveren gecombineerd gebruik;
- creëren van meer parkeeraanbod door het aanleggen van parkeerplaatsen.

Tabel 5. Aanwezigheidspercentages

	Werkdag overdag	Middag	Avond	Koop avond	Zaterdag middag	Avond	Zondag middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85



## 6 Rekenvoorbeeld parkeerbalans

Hierina volgt een voorbeeld van een ingevuld stappenplan. In een herstructureringsgebied aan de rand van het centrum van een middelgrote stad wordt een project gerealiseerd met woningen, winkels, kantoren, restaurant, basisschool en kinderdagverblijf.

### *Stap 1: Bepalen parkeerbeleid*

Voor het gebied gelden de maximale parkeercijfers zoals opgenomen in de tabellen in hoofdstuk 2. Alleen voor de kantoren wordt een meer sturend beleid gehanteerd (minimaal parkeercijfer). De woningen krijgen 1,0 parkeerplaats op eigen terrein. Alle overige parkeerplaatsen moeten een openbaar karakter krijgen voor gecombineerd gebruik.

### *Stap 2: Afbakening onderzoeksgebied en deelgebieden*

Ten opzichte van de functies in de omgeving ligt het project erg geïsoleerd en de loopafstanden zijn aanzienlijk. Overloop van/naar andere gebieden is dus niet te verwachten.

### *Stap 3: Definieren onderzoeksgebied*

De stedelijkheidsgraad van de gemeente waarin het onderzoeksgebied ligt, is 'sterk stedelijk'. Het project ligt in de schil n.q. het overloopgebied (stedelijke zone) van het centrum.



### *Stap 4: Inventarisatie parkeervraag en -aanbod*

Het ruimtelijke programma (parkeervraag) van het project is:

- 80 woningen uit de duurdere sector;
- 5.000 m<sup>2</sup> bvo grootschalige detailhandel;
- 5.000 m<sup>2</sup> bvo kantoren zonder baliefunctie;
- 500 m<sup>2</sup> bvo restaurant;
- basisschool met 235 leerlingen in 8 leslokalen (groepen 1 t/m 8) en kinderdagverblijf met 20 kindplaatsen.

Binnen het project zijn in totaal 400 parkeerplaatsen gepland. Hiervan zijn er 80 exclusief voor de bewoners. De parkeerplaatsen worden in een afgesloten parkeergarage gerealiseerd. Voor de functie basisschool wordt voor het halen en brengen van de kinderen (zie tabel 3 in hoofdstuk 4) afzonderlijke parkeercapaciteit gerealiseerd.



*Stap 5: Berekening benodigde aantal parkeerplaatsen*  
 Voor het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen worden de volgende getallen gehanteerd:

- wonen duur 1,7 pp per woning
- grootschalige detailhandel 6,5 pp per 100 m<sup>2</sup> bvo
- kantoren zonder halie 1,0 pp per 100 m<sup>2</sup> bvo
- restaurant 10,0 pp per 100 m<sup>2</sup> bvo
- basisschool 1,0 pp per leslokaal
- kinderdagverblijf 0,8 pp per arbeidsplaats

**Tabel 6. Bepalen parkeervraag en maatgevende periode**

	Maximaal (100%)	Werkdag middag	Koopavond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond
Wonen duur (niet openbaar)	80	80	80	80	80
Wonen duur (openbaar)	56	2	42	2	2
Grootschalige detailhandel	325	244	325	325	0
Kantoren zonder halie	50	50	5	3	0
Restaurant	50	20	48	35	50
Basisschool	8	8	0	0	0
Kinderdagverblijf	3	3	0	0	0
Totaal	572	407	500	444	132
Halen en brengen	19	19	0	0	0

*Stap 6: Bepalen van de (on)balans en vormen nieuw beleid*

In tabel 6 staat de parkeerbehoefte per voorziening per periode van de dag, gebaseerd op de aanwezigheidspercentages, weergegeven.

Uit de tabel blijkt dat de koopavond de maatgevende periode voor de parkeerbalans is. Het merendeel van de bewoners is thuis en de winkels zijn geopend. Zonder rekening te houden met gecombineerd gebruik is de totale parkeervraag 572. Door een optimale inrichting van het project is gecombineerd gebruik mogelijk en is aldus 500 parkeerplaatsen afdoende. De 19 parkeerplaatsen voor halen en brengen moeten dicht bij de ingang van de school liggen en komen niet in aanmerking voor gecombineerd gebruik.

Er bestaat dus een onbalans tussen vraag en aanbod. Tevens voldoet het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor woningen niet aan de norm. Het project heeft een geïsoleerde ligging. Het openbaar maken van het parkeren bij wonen resulteert daarom op piekmomenten niet in extra beschikbaar parkeeraanbod. Voor het project moeten dus extra parkeerplaatsen worden aangelegd.