



Gemeente  
Altena

**Nota**  
**parkeernormen**  
**Altena**

## Colofon

Titel:	Nota Parkeernormen Altena
Auteur(s):	Martijn Ciere
Opdrachtgever:	Gemeente Altena
Projectnaam:	Parkeerbeleidsplan Altena
Projectnummer:	2019-049804
Datum:	15 december 2020
Status:	Definitief

# Inhoudsopgave

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>3</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1. Aanleiding	4
1.2. Wat is een parkeernorm?	4
1.3. Juridische positie van parkeernormen	4
1.4. Leeswijzer	5
<b>2. Parkeernormen</b>	<b>6</b>
2.1. Inleiding	6
2.2. Uitgangspunten parkeernormen	6
2.3. Parkeernormen hoofdgroep wonen	8
2.4. Parkeervoorzieningen op eigen terrein	8
2.5. Dubbelgebruik	9
2.6. Salderen	10
2.7. Uitvoeringsregels	11
<b>3. Maatwerk</b>	<b>13</b>
3.1. Afwijken van verplichting eigen terrein	13
3.2. Hardheidsclausule	13
3.3. Overgangsregeling	14
<b>Begrippenlijst</b>	<b>15</b>
<b>Overzicht bijlagen</b>	<b>17</b>
Bijlage 1: Afmetingen parkeerplaatsen	
Bijlage 2: Halen en brengen bij scholen	
Bijlage 3: Acceptabele loopafstanden	

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

Op 1 januari 2019 zijn de gemeenten Aalburg, Werkendam en Woudrichem gefuseerd tot de nieuwe gemeente Altena. In het kader hiervan moet het parkeerbeleid van de voormalige drie gemeenten gebundeld en geharmoniseerd worden. Het beleid ten aanzien van parkeernormen is vastgelegd in de voorliggende Nota Parkeernormen Altena.

### Doelstelling Nota Parkeernormen

De Nota Parkeernormen van Altena hanteert de volgende doelstelling:

“Het bieden van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Altena om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Met behulp van dit toetsingskader moet worden voorkomen dat als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan.”

### Opdracht en resultaat

Het vertrekpunt voor dit document is de genoemde doelstelling en een aantal richtinggevende kaders en discussiepunten. Het resultaat is de Nota Parkeernormen welke de bijlage vormt van het gemeentelijk Parkeerbeleid.

## 1.2. Wat is een parkeernorm?

Iedere ruimtelijke functie zoals wonen, werken en winkelen, trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer aan en heeft daarmee ook een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte.

De aangegeven parkeernormen in deze nota bieden houvast bij het bepalen van de benodigde aantal autoparkeerplaatsen bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort. Het gebruik van de juiste parkeernormen draagt bij aan een evenwichtig leef- en woonklimaat.

## 1.3. Juridische positie van parkeernormen

De parkeernormen in deze Nota Parkeernormen hebben betrekking op nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies, daar waar een omgevingsvergunning en/of wijziging van het bestemmingsplan of – straks onder de nieuwe Omgevingswet – omgevingsplan noodzakelijk is. In een omgevingsvergunning, bestemmingsplan of omgevingsplan dient verwezen te worden naar de Nota Parkeernormen Altena.

Wanneer bij de gemeente een aanvraag tot een wijziging van het bestemmingsplan binnenkomt wordt getoetst of deze past in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Bij deze toetsing beoordeeld de gemeente of voldaan wordt aan de parkeernormen die bij het bouwplan horen.

### Parkeren en het bestemmingsplan

Wanneer een gemeente parkeereisen wil opleggen dan is het verplicht om parkeernormen op te nemen in het bestemmingsplan. Dit vanwege een reparatiewet die op 29 november 2014 in werking is getreden (Reparatiewet BZK, Staatsblad 2014 Jaargang 2014, Nr. 458). De reparatiewet betreft de

stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Gemeenten hadden tot 1 juli 2018 de tijd om de reparatiewet op te nemen in bestemmingsplannen. Na die datum hebben de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking verloren voor bestaande bestemmingsplannen. Deze kunnen dus niet meer als vangnet dienen en moeten ondergebracht zijn in het bestemmingsplan. Deze nieuwe regeling is van kracht op elk nieuw vastgesteld bestemmingsplan vanaf 1 juli 2018. De stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn inmiddels niet meer van toepassing.

#### **1.4. Leeswijzer**

Dit inleidende hoofdstuk beschrijft de aanleiding en het juridische kader voor deze Nota Parkeernormen. De uitgangspunten voor de parkeernormen van Altena staan in hoofdstuk 2. De mogelijkheden om maatwerk te bieden worden uitgelegd uit in hoofdstuk 3. De rapportage sluit af met een begrippenlijst.

## 2. Parkeernormen

### 2.1. Inleiding

Met behulp van parkeernormen bepaalt de gemeente Altena de parkeereis voor ruimtelijke ontwikkelingen. Parkeernormen worden niet gebruikt om bestaande parkeerdruk in beeld te brengen. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet realiseren. In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor de parkeernormen en de regels voor het gebruik vermeld.

### 2.2. Uitgangspunten parkeernormen

De parkeernormen zijn geformuleerd op basis van onderstaande uitgangspunten:

#### **Parkeren op eigen terrein**

Bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt de parkeervraag in basis op eigen terrein gerealiseerd of, dit geldt vooral voor grootschalige ontwikkelingen, binnen het plangebied.

#### **Faciliterend parkeerbeleid**

Het gemeentelijke uitgangspunt is het bieden van faciliterend parkeerbeleid. De huidige situatie is daarbij het gegeven. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op de bestaande parkeervraag. Het oplossen van eventuele bestaande parkeerdruk-problemen worden niet bij een initiatiefnemer neergelegd.

#### **CROW**

De exacte hoogte van de parkeernormen (m.u.v. hoofdgroep wonen) is te vinden in de meeste recente publicatie van parkeerkcijfers van het CROW. Anno 2020 is dit publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren (2018). Wanneer het CROW een actualisatie doorvoert op de parkeerkcijfers, beschouwt de gemeente de nieuwste publicatie als leidend (m.u.v. hoofdgroep wonen). De berekende netto parkeercijfers worden naar boven afgerond.

De belangrijkste en meest voorkomende functies staan in de CROW-publicatie opgenomen. Als bepaalde functies niet in de lijst voorkomen, dan maakt de gemeente een onderbouwde afweging welke norm of combinatie van normen in dat geval toegepast worden. Er wordt altijd uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden.

#### **Gebiedstype**

De door het CROW benoemde parkeernormen voor '**rest bebouwde kom**' zijn van toepassing op de gehele gemeente Altena.

#### **Stedelijkheidsgraad**

De parkeerkcijfers van het CROW maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. Deze is voor de gehele gemeente Altena '**niet stedelijk**', gebaseerd op de demografische kerncijfers per gemeente van het CBS.

#### **Bandbreedte**

De parkeerkcijfers van het CROW geven een bandbreedte aan, minimaal en maximaal. In Altena wordt het **gemiddelde** van de bandbreedte als standaard parkeernorm gehanteerd voor functies anders dan wonen. Voor wonen zijn specifieke parkeernormen vastgesteld, zie hiervoor 2.3.

Het gemiddelde autobezit in Altena ligt hoger dan het gemiddelde autobezit in Nederland. Bovendien heeft Altena een uitgestrekt buitengebied en is het aanbod van openbaar vervoer beperkt. Veel bewoners zijn dan ook aangewezen op de auto. Dit wordt versterkt doordat de gemeente Altena tussen twee belangrijke waterwegen ligt ingeklemd, die maar op een enkele plaatsen overgestoken kunnen worden. Gelet op het gemiddelde autobezit, het landelijke karakter, het beperkte aanbod van openbaar vervoer en de geografische ligging van de gemeente hanteert deze nota de gemiddelde waarde van de CROW-parkeercijfers als parkeernorm.

### **Gehandicaptenparkeerplaatsen**

Op basis van het ASVV 2012 van het CROW moet minimaal 2 procent van de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen bestemd zijn voor gehandicapten parkeren. Daarbij geldt dat gehandicaptenparkeerplaatsen onderdeel uitmaken van de parkeereis en dus niet aanvullend op de parkeereis gerealiseerd moeten worden.

Het werkelijke aantal plaatsen voor gehandicapten en de precieze locatie van deze plaatsen is afhankelijk van de vraag en kan door monitoring en evaluatie van de situatie bepaald en eventueel aangepast worden.

### **Fietsparkeren**

Deze Nota Parkeernormen bevat geen fietsparkeernormen. Het aantal gewenste fietsparkeerplaatsen wordt bepaald met behulp van de Fietsparkeercijfers 2019, opgesteld door het CROW in combinatie met het Fietsberaad uit de Leidraad fietsparkeren. Wanneer het CROW een actualisatie doorvoert op de fietsparkeercijfers, beschouwt de gemeente de nieuwste uitgave als leidend.

## 2.3. Parkeernormen hoofdgroep wonen

Voor woningen zijn vaste parkeernormen opgesteld welke niet onderhevig zijn aan wijzigingen in CROW-publicaties. De normen zijn als volgt:

Type woning	Norm per woning
Huis, vrijstaand	2,5
Huis, twee-onder-een-kap	2,5
Huis, tussen/hoek	2
Huis, sociale huur	1,5
Appartement, duur*	2
Appartement, midden*	2
Appartement, goedkoop*	1,5
Kamerverhuur, zelfstandig, per kamer	1
Kamerverhuur, studenten, per kamer	0,3
Serviceflat, per woonruimte	1
Kleine eenpersoonswoning (<60m <sup>2</sup> )	1

Tabel 1 Parkeernormen hoofdgroep wonen. \*Goedkoop, midden en duur verwijzen naar de prijs van de woning in verhouding tot de als gemiddelde of normaal beschouwde prijs van woningen en dus niet de prijs van alle woningen tezamen.

## 2.4. Parkeervoorzieningen op eigen terrein

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein uitgangspunt. Bij woningbouwprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. Daarmee zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk is de ervaring echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van een voertuig, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Het gevolg is dat auto's toch regelmatig op de openbare weg staan. Bij de toetsing houdt de gemeente daar rekening mee. Hiervoor worden rekenwaardes gehanteerd, afgeleid van de landelijke richtlijnen van het CROW (Tabel 2).

Parkeervoorziening	Aantal parkeerplaatsen	Opmerking (De diepte van de oprit wordt gerekend tot aan de openbare weg)
Enkele oprit zonder garage	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Lange oprit zonder garage	1,0	Oprit minimaal 10,0 meter diep en 2,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	1,7	Oprit minimaal 5,0 meter diep en 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	0,0	
Garagebox (niet bij woning)	0,0	
Garage met enkele oprit	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Garage met lange oprit	1,0	Oprit minimaal 10,0 meter diep en 2,5 meter breed
Garage met dubbele oprit	1,7	Oprit minimaal 5,0 meter diep en 5,0 meter breed
Parkeerplaats in openbare* parkeergarage	1,0	Parkeerplaats minimaal 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Parkeerplaats in afsluitbare parkeergarage	0,7	Parkeerplaats minimaal 5,0 meter diep en 2,5 meter breed. Alleen gecombineerde verkoop met de woning toegestaan.



Parkeerplaats op openbaar* parkeerterrein	1,0	Parkeerplaats minimaal 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Parkeerplaats op afsluitbaar parkeerterrein	0,7	Parkeerplaats minimaal 5,0 meter diep en 2,5 meter breed. Alleen gecombineerde verkoop met de woning toegestaan.

Tabel 2 Omrekenwaardes parkeervoorzieningen op eigen terrein. Gebaseerd op CROW-publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. \*voor iedereen toegankelijk en te gebruiken. Eigen terrein niet van toepassing.

Parkeren op de rijbaan komt veel minder vaak voor in een gebied waar het parkeren gereguleerd is, bijvoorbeeld met een blauwe zone of betaald parkeren. Daarom wordt Tabel 2 alleen toegepast in gebieden waar geen sprake is van parkeerregulering.

## 2.5. Dubbelgebruik

Waar mogelijk houdt de gemeente rekening met dubbelgebruik. Daardoor is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op verschillende tijdstippen.

Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn. Zo kan een oprit bij een woning niet mee worden geteld voor dubbelgebruik. De gemeente bepaald of dubbelgebruik mogelijk is. In

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater /podium/enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/maatschap /therapeut /consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- /verzorgingstehuis /aanleunwoning /verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuispatiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuismedewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%

Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3: aanwezigheidspercentages CROW

3 staan de aanwezigheidspercentages van het CROW voor de verschillende functies en voor de verschillende tijdsperiodes. Het moment waarbij de parkeervraag het hoogste is, rekening houdend met dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages, is bepalend voor de parkeereis.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater /podium/enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/maatschap /therapeut /consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- /verzorgingstehuis /aanleunwoning /verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuispatiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuismedewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3: aanwezigheidspercentages CROW

## 2.6. Salderen

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een andere functie. Wanneer de parkeereis, die bij de nieuwe functie hoort, lager is dan of gelijk is aan de parkeereis van de oude functie, is het niet nodig om extra parkeerplaatsen te realiseren. De parkeereis, voor zowel de oude als de nieuwe functie, wordt bepaald op basis van de vigerende parkeernormen uit publicatie 381 of recenter.

De parkeereis voor de nieuwe functie kan ook hoger zijn dan de parkeereis van de oude functie. In dat geval moet het verschil aan parkeerplaatsen, tussen de oude en nieuwe parkeereis, extra worden

aangelegd. Daarbij gaat de gemeente ervan uit dat het huidige aantal parkeerplaatsen gehandhaafd blijft. Dus wanneer bij de nieuwe ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, moeten deze door de initiatiefnemer gecompenseerd worden.

Bij het bepalen van de parkeereis mag, bij openbaar toegankelijke parkeerplaatsen, rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages uit Tabel 3.

## 2.7. Uitvoeringsregels

Op basis van de parkeernormen voor de gemeente Altena wordt per ontwikkeling of bouwplan de parkeereis berekend. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet realiseren, waarbij rekening is gehouden met:

- De parkeernormen voor het betreffende gebiedstype
- Omrekenfactoren voor parkeren bij woningen
- Dubbelgebruik
- Salderen

De volgende uitvoeringsregels zijn van toepassing:

### **Aandeel laadpunten en bezoekersparkeren**

Het 'aandeel laadpunten' staat voor het percentage laadpunten waarmee in de parkeernorm rekening is gehouden. De weergegeven parkeernorm is dus inclusief het aantal openbare laadpunten. Het 'aandeel bezoekers' staat voor het aantal parkeerplaatsen, dat openbaar toegankelijk moet zijn voor bezoekers die hun auto willen parkeren. Hiermee is in de parkeernorm rekening gehouden. De weergegeven parkeernorm is dus inclusief bezoekersparkeren.

### **Afronding**

De (som van de) berekende parkeereis wordt volgens de standaard rekenregels op hele getallen naar boven afgerond. Een parkeereis van 10,4 wordt zodoende afgerond op 11 parkeerplaatsen.

### **Maatvoering parkeerplaatsen**

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeerplaatsen belangrijk om de beschikbare parkeerplaatsen goed te kunnen gebruiken. In bijlage 1 staan de afmetingen voor nieuwe parkeerplaatsen en parkeerwegen voor personenauto's.

### **Functie onbekend**

Wanneer vooraf niet bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, wordt per aanvraag bekeken welke parkeereis de gemeente stelt. Hierbij wordt rekening gehouden met de toegestane functies in het bestemmingsplan. Daarbij wordt uitgegaan van de functie met de hoogste parkeervraag die volgens het bestemmingsplan mogelijk is.

### **Inzet parkeercapaciteit**

Als de parkeereis van een functie leidt tot het realiseren van extra parkeercapaciteit, dan is deze capaciteit primair bedoeld voor de gebruikers en bezoekers van de betreffende functie. Het is de eigenaar van de parkeerplaatsen niet toegestaan de aan de functie gekoppelde capaciteit, geheel of gedeeltelijk,

structureel anders in te zetten. Dit mag alleen wanneer de eigenaar de gemeente laat zien dat het gebruik van de parkeerplaatsen, door andere gebruikers dan de beoogde doelgroep(en), geen nadelige gevolgen heeft voor de directe omgeving. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van ervaringscijfers en een actuele parkeerbalans.

### **Schoolomgeving**

Op basis van de parkeernormen voor basisonderwijs en peuterspeelzaal/kinderdagverblijf wordt het aantal parkeerplaatsen voor werknemers bepaald. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen door ouders gebruiken wordt een rekenmethode van het CROW gebruikt. Deze rekenmethode staat in bijlage 2.

## 3. Maatwerk

De gemeente Altena conformeert zich aan de Nota Parkeernormen. Echter, sommige ontwikkelingen vragen om flexibiliteit en maatwerk. Onder bepaalde omstandigheden wil het college van burgemeester en wethouders flexibel omgaan met de parkeereis en in andere gevallen juist maatwerk kunnen bieden op de invulling van de parkeereis. Om dit mogelijk te maken zijn enkele regels voor maatwerk opgesteld. Deze regels voor maatwerk staan niet open voor inspraak of bezwaar en beroep.

In dit hoofdstuk staat beschreven wanneer een ontwikkeling mag afwijken van de verplichting de parkeereis op eigen terrein te realiseren. Daarnaast beschrijft dit hoofdstuk een hardheidsclausule en een overgangsregeling.

### 3.1. Afwijken van verplichting eigen terrein

Een ontwikkeling moet in de basis voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Soms is deze eis niet haalbaar. Het is in Altena niet mogelijk voor een aanvrager om de parkeereis af te kopen. Deze paragraaf beschrijft op welke wijze in vervangende parkeerruimte kan worden voorzien wanneer de aanvrager op eigen terrein niet, of in onvoldoende mate, kan voldoen aan de parkeereis. Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende vervangende parkeervoorzieningen in de openbare ruimte wordt de aanvraag in principe afgewezen. Alleen in uitzonderingsgevallen kan afgeweken worden van de verplichting om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Vervangende parkeervoorziening kan gezocht worden in parkeerruimte buiten het plangebied op een ander perceel of in de openbare ruimte, rekening houdend met de maximale loopafstanden uit Bijlage 3. Als het mogelijk is extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren, dan moeten deze voldoen aan de afmetingen van parkeerplaatsen zoals aangegeven in bijlage 1. De parkeerplaatsen zijn bereikbaar op een verkeersveilige wijze. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden altijd een openbaar karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 3, worden daarbij in acht genomen. De parkeerplaatsen worden op kosten van de aanvrager aangelegd en bedragen €3.000,- per parkeerplaats. Bij het vervallen van de functie blijven de parkeerplaatsen behouden, zonder dat de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheid in de openbare ruimte vindt alleen plaats na overleg met en goedkeuring van de gemeente. De gemeente draagt daarna zorg voor het onderhoud. Dit omdat de parkeerplaats onderdeel uitmaakt van de openbare weg. Met de aanleg van de parkeerplaatsen ontstaat geen recht op een parkeervergunning.

### 3.2. Hardheidsclausule

Het college van burgemeester en wethouders kan voor bepaalde ontwikkelingen besluiten gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het gaat daarbij om ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor de gemeente Altena, maar die niet passen binnen de parkeernormen en/of de mogelijkheden voor maatwerk.

Dit artikel regelt dat een gemeente handelt volgens een vastgestelde beleidsregel, in dit geval deze Nota Parkeernormen. Tenzij, door bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zijn in relatie tot de doelen van de beleidsregel. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken. Dit geldt voor bijzondere en onvoorzienne omstandigheden die de gemeente Altena bij het

opstellen van het beleid niet kon voorzien. Deze hardheidsclausule is van toepassing op de gehele nota. De gemeente past deze alleen toe wanneer het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

### **3.3. Overgangsregeling**

Deze Nota Parkeernormen treedt in werking nadat deze is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en is gepubliceerd. Voor bestaande bouwinitiatieven wordt een overgangsregeling gehanteerd. De oude parkeercijfers blijven van toepassing op aanvragen die ontvangen zijn of overeenkomsten die gesloten zijn voor de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen.

## Begrippenlijst

### *Aanvrager*

Degene die een bouwaanvraag doet voor een ontwikkeling of functie.

### *Bestemmingsplan*

Bestemmingsplan, provinciaal inpassingsplan of rijks inpassingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening dat van toepassing is op de plaats waar de activiteit wordt of zal worden verricht en de volgens dat plan gestelde nadere eisen. Met het begrip 'bestemmingsplan' worden in het kader van deze nota parkeernormen ook wijzigings- en/of uitwerkingsplannen of (in de toekomst) omgevingsplannen bedoeld.

### *Bouwverordening*

Verordening als bedoeld in artikel 8 van de Woningwet. In de bouwverordening kunnen o.a. voorschriften van stedenbouwkundige aard opgenomen worden, waaronder eisen voor voldoende parkeergelegenheid.

### *Bruto Vloer Oppervlak*

De oppervlakte van een ruimte of een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimte omhullen. Dit is de som van alle verdiepingen. Dit is in overeenstemming met NEN2580.

### *CBS*

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

### *CROW*

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

### *Parkeereis*

Het totaal aan parkeerplaatsen dat een ontwikkeling moet realiseren op basis van de parkeernormen, indien van toepassing rekening houdend met dubbelgebruik en salderen. Specifiek voor maatwerk spreekt de nota parkeernormen over een 'resterende parkeereis'. Dit is de parkeereis die ontstaat na eventuele verrekening(en) van dubbelgebruik, salderen en de invulling van parkeren op eigen terrein.

### *Parkeerkencijfers*

De parkeerkencijfers vormen de basis voor parkeernormen voor onder andere gemeenten. Met parkeerkencijfers kunnen ontwerpers de orde van grootte bepalen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening.

### *Parkeernorm*

Dit cijfer geeft aan hoeveel parkeerplaatsen de gemeente eist bij een ruimtelijke ontwikkeling.

*Parkeerovereenkomst*

Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en onder welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de plaatsen toegankelijkheid zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functie en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand). De koppeling tussen de ontwikkeling/functie en de parkeerplaatsen dient objectgericht te zijn en niet subjectgericht.

*Reguleringsgebied*

Een gebied waarbinnen sprake is van betaald parkeren of blauwe zone.

*Omgevingsvergunning*

Omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

*Ruimtelijke ontwikkeling*

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

*Stedelijkheidsgraad*

Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid, uitgedrukt in adressen per km<sup>2</sup>.



## Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Afmetingen parkeerplaatsen

Bijlage 2: Halen en brengen bij scholen

Bijlage 3: Acceptabele loopafstanden

## Bijlage 1

## Afmetingen parkeerplaatsen

Om parkeervoorzieningen goed te kunnen gebruiken moeten deze aan bepaalde maten te voldoen. Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen:

1. De parkeerplaats(en);
2. De parkeerweg(en).

### Parkeerplaats

In Tabel 4 staat de voorkeursmaatvoering voor parkeerplaatsen voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 2012.

Soort parkeren	Breedte	Lengte
Haaksparkeren of gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	2,5 meter	5,0 meter
Langsparkeren	2,0 meter	6,0 meter

Tabel 4: voorkeursafmeting breedte en lengte parkeerplaatsen voor personenauto's

De gemeente maakt geen verschil tussen lang parkeren en kort parkeren, omdat parkeerplaatsen vaak gebruikt worden door beide doelgroepen. Uitgangspunt is een zodanige maatvoering dat te allen tijde parkeercomfort wordt geboden. Gehandicaptenparkeerplaatsen zijn 3,5 meter breed of 3,0 meter als er een vrije uitstapstrook naast het parkeervak is. Dit geldt voor haaks- en langsparkeervakken.

### Parkeerweg

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat de parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd, dus zonder te steken. Naarmate de parkeerhoek kleiner is, is minder ruimte nodig. In sommige gevallen leiden andere eisen, bijvoorbeeld eisen van de brandweer, tot een grotere breedte van de parkeerweg. In Tabel 5 staat de voorkeursbreedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren, gebaseerd op het ASVV 2012.

Soort parkeren	Breedte parkeerweg
Haaks parkeren	6,0 meter
Gestoken parkeren (60°)	4,5 meter
Gestoken parkeren (45°)	4,0 meter
Gestoken parkeren (30°)	3,5 meter

Tabel 5: voorkeursbreedte van de parkeerweg bij haaks en gestoken parkeren voor personenauto's

De genoemde breedte van de parkeerweg geldt bij de minimale breedte van een parkeervak van 2,5 meter. Als een parkeervak breder wordt gemaakt, kan de parkeerweg smaller worden.

## Bijlage 2

## Halen en brengen bij scholen

### Inleiding

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

### Rekenmethode

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

### Formule CROW

*Aantal kinderen  $\times$  % kinderen met de auto  $\times$  Reductiefactor parkeerduur uit Tabel 6  $\times$  reductiefactor aantal kinderen per auto uit Tabel 7.*

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

- Stedelijkheidsgraad
- Stedelijke zone
- De gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:

- Groep 1 t/m 3: 30 – 60%
- Groep 4 t/m 8: 5 – 40%
- Kinderdagverblijf: 50 – 80%

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

Groep	Parkeerduur	Reductiefactor
1 t/m 3	Gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten	0,5
4 t/m 8	Gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten	0,25
Kinderdagverblijf	Gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten	0,25

Tabel 6: reductiefactor parkeerduur

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

Tabel 7: reductiefactor aantal kinderen per auto

### Rekenvoorbeeld

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

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

Groep 1 t/m 3:  $60 \text{ leerlingen} \times 0,3 \text{ (30\% met de auto)} \times 0,5 \text{ (reductiefactor parkeerduur)} \times 0,75 \text{ (reductiefactor aantal kinderen per auto)} = 6,75$

Groep 4 t/m 8:  $100 \text{ leerlingen} \times 0,10 \text{ (10\% met de auto)} \times 0,25 \text{ (reductiefactor parkeerduur)} \times 0,85 \text{ (reductiefactor aantal kinderen per auto)} = 2,125$

$6,75 + 2,125 = \mathbf{8,875}$

Tabel 8: rekenvoorbeeld school

### Locatiekeuze

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

## Bijlage 3

## Acceptabele loopafstanden

Wanneer de parkeervraag niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, wordt gekeken naar vervangende parkeergelegenheid. In Tabel 9 is aangegeven wat de gemeente Altena beschouwt als een acceptabele loopafstand tot deze alternatieve parkeergelegenheid. De loopafstand wordt bepaald vanaf de eerste deur van een complex. Bij de woning is dat de voordeur, bij een kantoorpand de hoofdingang et cetera.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter (250 meter voor bezoekers)
Winkelen	200-600 meter
Werken	200-800 meter
Ontspanning	100-600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 9: acceptabele loopafstanden