

Nota parkeernormen Montfoort 2015

1. Inleiding

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Doelstelling
- 1.3 Leeswijzer

2. Uitgangspunten parkeernormen

- 2.1 Algemeen
- 2.2 Hoogte parkeernormen
- 2.3. Keuze hoogte parkeernormen
- 2.4 Aanwezigheidspercentages
- 2.5 Toepassingsbereik parkeernormennota
- 2.6. Parkeren op eigen terrein
 - 2.6.1 Bezoekersparkeren
 - 2.6.2 Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein
- 2.7 Overgangsregelingen

3. Toepassing parkeernormen

- 3.1 Inleiding
- 3.2 Omgevingsvergunningen
 - 3.2.1 Ruimtelijk initiatief (stap 1)
 - 3.2.2 Parkeerbehoefte (stap 2)
 - 3.2.3 Maatgevende parkeerbehoefte (stap 3)
 - 3.2.4 Voorlopige parkeereis (stap 4)
 - 3.2.5 Parkeereis (stap 5)

4. Ontheffingsmogelijkheden

- 4.1 Inleiding
- 4.2 Kleinschalige ontwikkelingen
- 4.3 Parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand
- 4.4 Rest parkeercapaciteit openbare ruimte
- 4.5 Bijdrage parkeerfonds
- 4.6 Hardheidsclausule

Bijlagen

- Bijlage 1: centrumgebied Montfoort
- Bijlage 2: parkeernormen gemeente Montfoort
- Bijlage 3: proces toepassing parkeernormen
- Bijlage 4: voorbeeld berekeningen

1 Inleiding

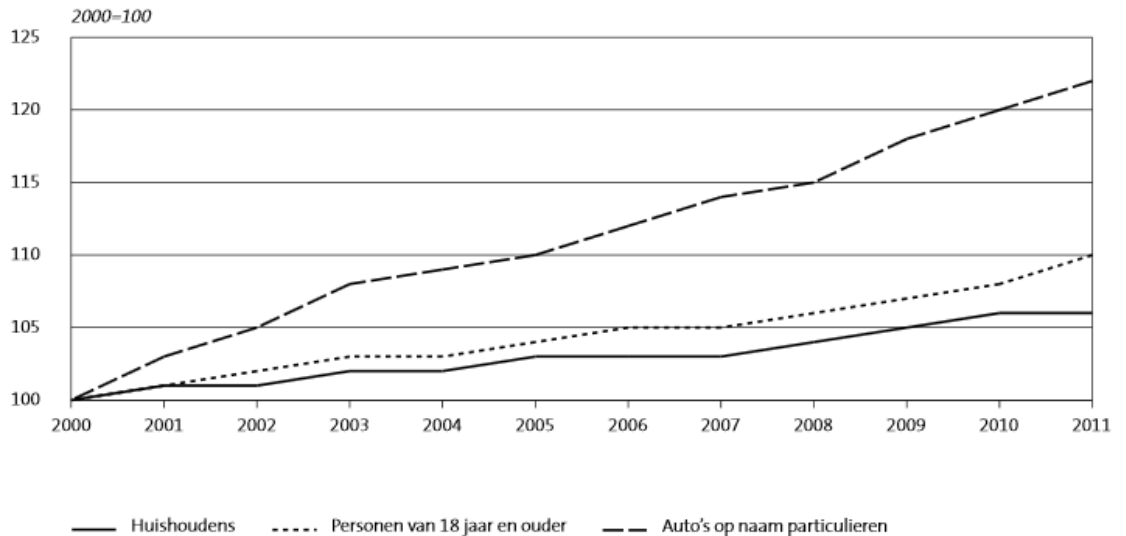
1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van een parkeernormennota voor de gemeente Montfoort is tweeledig:

1. Er is behoefte aan een eenduidig toe te passen toetsingskader voor parkeervraagstukken in de gemeente;
2. De wetgeving is gewijzigd waardoor parkeren voortaan rechtstreeks in bestemmingsplannen moet worden opgenomen;

Ad 1. Toetsingskader parkeervraagstukken

De afgelopen jaren is het autobezit in Nederland sterk toegenomen en is de auto steeds dominanter in het dagelijkse straatbeeld aanwezig. Het toegenomen autobezit vertaalt zich ook tot een toenemende vraag naar parkeergelegenheid. Omdat de in het verleden bebouwde gebieden niet allemaal op deze toename van het autobezit zijn ontworpen, leidt dit op verschillende plaatsen tot (kleine) parkeerknelpunten.



Afbeelding 1: ontwikkeling particulier autobezit Nederland 2000 - 2011 (bron CBS)

Om te voorkomen dat door ruimtelijke ontwikkelingen bestaande parkeerknelpunten vergroot worden en/of dat nieuwe parkeerknelpunten ontstaan, worden alle ruimtelijke ontwikkelingen en –plannen getoetst op het onderdeel parkeren. Om een objectieve beoordeling van de parkeereffecten van een ruimtelijke ontwikkeling te kunnen maken bestaat behoefte aan eenduidig toe te passen toetsingskader. Een parkeernormennota biedt hiervoor uitkomst.

Ad 2. Gewijzigde wetgeving

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

Deze wetwijziging heeft de volgende gevolgen voor bestaande- en nieuwe bestemmingsplannen:

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

Bij het opstellen van een paraplubestemmingsplan voor de bestaande bestemmingsplannen en/of het opnemen van parkeernormen in nieuwe bestemmingsplannen kan de Nota Parkeernormen als uitgangspunt gebruikt worden.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van de 'Nota Parkeernormen Montfoort 2015' is als volgt samen te vatten: Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en -ontwikkelingen in de gemeente Montfoort om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Montfoort te waarborgen.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 gaat in op de aanleiding en doelstelling van de 'Nota Parkeernormen Montfoort'. In het tweede hoofdstuk wordt ingegaan op de uitgangspunten die gebruikt zijn bij het opstellen van de parkeernormennota. In het derde hoofdstuk en afsluitende hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de 'Nota Parkeernormen Montfoort 2015' toegepast moet worden, en welke ontheffingsmogelijkheden aanwezig zijn.

2 Uitgangspunten parkeernormen

2.1 Algemeen

- De parkeernormen in deze parkeernormennota zijn gebaseerd op de landelijke parkeerkcijfers uit de meest recente CROW-publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 8 oktober 2012);
- De parkeernormen zijn ingedeeld in zeven hoofdcategorieën:
 - a. winkel en boodschappen;
 - b. sport, cultuur en ontspanning;
 - c. horeca en (verblijfs)recreatie;
 - d. gezondheid en (sociale) voorzieningen;
 - e. onderwijs;
 - f. wonen;
 - g. werken.

2.2 Hoogte parkeernormen

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

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

Stedelijkheidsgraad

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

Volgens de meest recente cijfers van het CBS bedraagt de omgevingadressendichtheid van de gemeente Montfoort 617 omgevingsadressen per km² (bron: CBS: demografische kerncijfers per gemeente 2014). De gemeente wordt daarmee getypeerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km²). Tussen - en binnen - de afzonderlijke kernen zijn (kleine) verschillen in de omgevingadressendichtheid zichtbaar. Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen is in deze parkeernormennota uitgegaan van één stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk gebied) voor de totale gemeente.

Ligging van het gebied

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

- centrumgebied;
- schilgebied;
- rest bebouwde kom;
- buiten de bebouwde kom.

In deze parkeernormennota is alleen het centrumgebied van Montfoort aangemerkt als centrumgebied. In de overige kernen is geen sprake van een sterke concentratie van aaneengesloten winkels. Verder is in de situatie van het centrumgebied van Montfoort geen sprake van een overloopgebied, zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden. In de 'Nota Parkeernormen Montfoort' zijn daarom onderstaande drie zones opgenomen:

- centrumgebied Montfoort;
- bebouwde kom;

- buiten de bebouwde kom.

In bijlage 1 is het centrumgebied van de kern Montfoort opgenomen.

2.3 Keuze hoogte parkeernormen

Bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen voor deze parkeernormennota is gekeken naar:

- Het aantal personenauto's per duizend inwoners in de gemeente Montfoort;
- De stedelijkheidsgraad van de gemeente Montfoort.

Aantal personenauto's per duizend inwoners

Het autobezit in de gemeente Montfoort is bijna 10% lager dan het landelijk gemiddelde in gebieden met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad. Wanneer regionaal gekeken wordt dan laat de gemeente Montfoort zich op basis van het aantal omgevingsadressen per km² en het aantal personenauto's per duizend inwoners het beste vergelijken met de gemeente Oudewater. De gemeentes IJsselstein en Woerden hebben een hoger aantal omgevingsadressen per km² en horen daarom ook tot een hogere stedelijkheidsgraad.

	Aantal omgevingsadressen per km ²	Aantal personenauto's per duizend inwoners
Gemeente Montfoort	693	438
Gemeente Oudewater	792	435
Gemeente IJsselstein	1744	400
Gemeente Woerden	1264	408
Gemiddeld weinig stedelijke gebieden	Onbekend	484

tabel 1: omgevingsadressen dichtheid per km²/ aantal personenauto's per duizend inwoners (Bron: CVBS)

Stedelijkheidsgraad van de gemeente Montfoort

De omgevingsadressendichtheid van de gemeente Montfoort bedraagt 693 omgevingsadressen per km² (bron: CBS: demografische kerncijfers per gemeente 2014). De gemeente hoort daarmee tot de groep weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km²).

Hoogte parkeernormen in deze parkeernormennota

Gelet op de stedelijkheidsgraad van de gemeente Montfoort en het (iets) lager dan gemiddeld autobezit in de gemeente ten opzichte van gemeenten met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad is in deze parkeernormennota ervoor gekozen uit te gaan van een gemiddelde parkeernorm (afgerond naar 1 cijfer achter de komma) op basis van de minimum- en maximumparkeernorm van het CROW voor weinig stedelijke gebieden. In de 'Nota Parkeernormen Montfoort' wordt onderscheid gemaakt naar drie zones:

- Binnenstad Montfoort (zie bijlage1);
- Bebouwde kom;
- Buiten de bebouwde kom.

In de CROW publicatie 317 is bij appartementen en woningen onderscheid gemaakt naar diverse woningtypes (bijv. hoekwoning, tussenwoning, vrijstaand), eigendomssituatie (koop/huur) en prijsklassen. Per type appartement/woning heeft het CROW afzonderlijke parkeernormen opgenomen. Hierbij geldt dat naar mate een appartement/woning duurder is en/of in het koopsegment valt, de parkeernormen hoger zijn dan bij goedkope en/of huurwoningen. In deze parkeernormennota is het onderscheid dat het CROW maakt bij de functie wonen niet gevolgd. In de praktijk blijkt dat het theoretische verschil in de parkeervraag naar type en prijs van een appartement/woning zich niet of nauwelijks voordoet. In deze parkeernormennota is daarom voor alle type appartementen/studio's en alle woonhuizen, ongeacht de prijsklasse en eigendomssituatie, een verzamelparkeernorm opgenomen.

In bijlage 2 staan de parkeernormen voor de gemeente Montfoort.

2.3 Keuze hoogte parkeernormen

Bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen voor deze parkeernormennota is gekeken naar:

- Het aantal personenauto's per duizend inwoners in de gemeente Montfoort;
- De stedelijkheidsgraad van de gemeente Montfoort.

Aantal personenauto's per duizend inwoners

Het autobezit in de gemeente Montfoort is bijna 10% lager dan het landelijk gemiddelde in gebieden met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad. Wanneer regionaal gekeken wordt dan laat de gemeente Montfoort zich op basis van het aantal omgevingsadressen per km² en het aantal personenauto's per duizend inwoners het beste vergelijken met de gemeente Oudewater. De gemeentes IJsselstein en Woerden hebben een hoger aantal omgevingsadressen per km² en horen daarom ook tot een hogere stedelijkheidsgraad.

	Aantal omgevingsadressen per km ²	Aantal personenauto's per duizend inwoners
Gemeente Montfoort	693	438
Gemeente Oudewater	792	435
Gemeente IJsselstein	1744	400
Gemeente Woerden	1264	408
Gemiddeld weinig stedelijke gebieden	Onbekend	484

tabel 1: omgevingsadressen dichtheid per km²/ aantal personenauto's per duizend inwoners (Bron: CBS)

Stedelijkheidsgraad van de gemeente Montfoort

De omgevingsadressendichtheid van de gemeente Montfoort bedraagt 693 omgevingsadressen per km² (bron: CBS: demografische kerncijfers per gemeente 2014). De gemeente hoort daarmee tot de groep weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km²).

Hoogte parkeernormen in deze parkeernormennota

Gelet op de stedelijkheidsgraad van de gemeente Montfoort en het (iets) lager dan gemiddeld autobezit in de gemeente ten opzichte van gemeenten met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad is in deze parkeernormennota ervoor gekozen uit te gaan van een gemiddelde parkeernorm (afgerond naar 1 cijfer achter de komma) op basis van de minimum- en maximumparkeernorm van het CROW voor weinig stedelijke gebieden. In de 'Nota Parkeernormen Montfoort' wordt onderscheid gemaakt naar drie zones:

- Binnenstad Montfoort (zie bijlage1);
- Bebouwde kom;
- Buiten de bebouwde kom.

In de CROW publicatie 317 is bij appartementen en woningen onderscheid gemaakt naar diverse woningtypes (bijv. hoekwoning, tussenwoning, vrijstaand), eigendomssituatie (koop/huur) en prijsklassen. Per type appartement/woning heeft het CROW afzonderlijke parkeernormen opgenomen. Hierbij geldt dat naar mate een appartement/woning duurder is en/of in het koopsegment valt, de parkeernormen hoger zijn dan bij goedkope en/of huurwoningen. In deze parkeernormennota is het onderscheid dat het CROW maakt bij de functie wonen niet gevolgd. In de praktijk blijkt dat het theoretische verschil in de parkeervraag naar type en prijs van een appartement/woning zich niet of nauwelijks voordoet. In deze parkeernormennota is daarom voor alle type appartementen/studio's en alle woonhuizen, ongeacht de prijsklasse en eigendomssituatie, een verzamelparkeernorm opgenomen.

In bijlage 2 staan de parkeernormen voor de gemeente Montfoort.

2.4 Aanwezigheidspercentages

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

In de onderstaande tabel zijn per functie aanwezigheidspercentages naar dagdeel/tijdstip vermeld. Hiermee kan de maatgevende gecombineerde parkeervraag van verschillende functies bepaald worden. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit de CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%

detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
verpleeg-/verzorgings- huis/ aanleunwoning /ver- zorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%

tabel 2: aanwezigheidspercentages (Bron: CROW publicatie 317)

2.5 Toepassingsbereik parkeernormennota

De parkeernormennota dient als uitgangspunt bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen in bestemmingsplannen. Daarnaast dient de parkeernormennota als toetsingskader bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Niet vergunningplichtige bouwplannen of functieveranderingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden.

Een bijzondere situatie doet zich voor bij de aan huisverbonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis. In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven die weinig tot geen bezoekers en/of werknemers hebben. De parkeergevolgen zijn daarom meestal verwaarloosbaar. Eventuele bezoekers en werknemers zijn aangewezen op de aanwezige parkeerplaatsen in de woonwijk waar overdag over het algemeen sprake is van restcapaciteit parkeerplaatsen. In bestemmingsplannen worden aan huisverbonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis (vaak) ook niet uitgesloten, en is (in de meeste situaties) een omgevingsvergunning niet nodig. In zijn algemeenheid geldt daarom dat wanneer voor het uitoefenen van aan huisverbonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis geen omgevingsvergunning noodzakelijk is, de 'Nota Parkeernormen Montfoort 2015' ook niet van toepassing is. In alle andere situaties waarvoor wel een omgevingsvergunning nodig is, is de 'Nota Parkeernormen Montfoort 2015' wel van toepassing.

2.6 Parkeren op eigen terrein

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

2.6.1 Bezoekersparkeren

Bij de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen is altijd 0,3[1] parkeerplaats per appartement/woning. Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen moet op eigen terrein/plangebied worden aangelegd. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen moet altijd voor het openbaar verkeer toegankelijk zijn. De bezoekersparkeerplaatsen mogen zich dus niet in een afgesloten parkeergarage, achter een hekwerk of slagboom bevinden.

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

2.6.2 Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

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

tabel 3: berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

	Berekeningsaantal	Ontwerpeis
Woning met garage	0,0 pp	Nvt
Woning met oprit	1,0 pp	Oprit minimaal 6,0 meter diep en 2,5 breed
Woning met carport	1,0 pp	Carport minimaal 6,0 meter diep en 2,5 breed
Woning met dubbele oprit naast elkaar	2,0 pp	Oprit minimaal 6,0 meter diep en 5,0 breed
Garagebox geclusterd ([1])	0,4 pp	Minimaal 5,0 meter diep

[1] geldt alleen in nog bestaande situaties. Parkeren in garageboxen wordt beschouwd als parkeren op afstand en in nieuwe situaties wordt dat niet aangemerkt als parkeren op eigen terrein. Bovendien blijkt dat garageboxen steeds vaker gebruikt worden voor opslag in plaats van parkeren.

2.7 Overgangsregeling

De 'Nota Parkeernormen Montfoort 2015' treedt na vaststelling door het college en de bekendmaking daarvan in het elektronisch gemeentebblad in werking. Voor alle ruimtelijke initiatieven waarvan de parkeertoets ná de vaststelling en bekendmaking van de parkeernormennota plaatsvindt geldt de 'Nota Parkeernormen Montfoort 2015', als uitgangspunt bij het bepalen van de parkeereis. Voor de in behandeling zijnde ruimtelijke initiatieven waarvoor eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien.

3 Toepassing parkeernormen

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de toepassing van de parkeernormennota nader uitgelegd. In paragraaf 3.2 is de toepassing van de parkeernormennota bij het beoordelen van omgevingsvergunning plichtige activiteiten beschreven. In bijlage 4 bevindt zich een stroomdiagram van het proces van toepassing van de parkeernormen bij de beoordeling van omgevingsvergunning plichtige activiteiten. Daarnaast zijn in bijlage 5 een aantal rekenvoorbeelden opgenomen.

3.2 Omgevingsvergunning

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

- stap 1: ruimtelijk initiatief;
- stap 2: parkeerbehoefte;
- stap 3: maatgevende parkeerbehoefte;
- stap 4: parkeereis;
- stap 5: parkeersaldo.

3.2.1 Ruimtelijk initiatief (stap 1)

Het proces van de toepassing van de parkeernormennota start met een bouwplan. De initiatiefnemer moet aantonen:

- welke parkeerbehoefte de ontwikkeling genereert;
- hoeveel parkeerplaatsen moeten worden aangelegd;
- de wijze waarop in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

3.2.2 Parkeerbehoefte (stap 2)

De parkeerbehoefte is het totaal aantal parkeerplaatsen (per functieonderdeel) van een bouwplan.

De parkeerbehoefte wordt bepaald door (per functieonderdeel) de aard en omvang van de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de parkeernormen uit bijlage 3. De parkeerbehoefte per functie (onderdeel) wordt afgerond op 1 cijfer achter de komma.

Bij functiewijzigingen en/of functie-uitbreidingen hoeft alleen de parkeerbehoefte berekend te worden voor het gedeelte dat wijzigt en/of uitgebreid wordt.



figuur 1: parkeerbehoefte

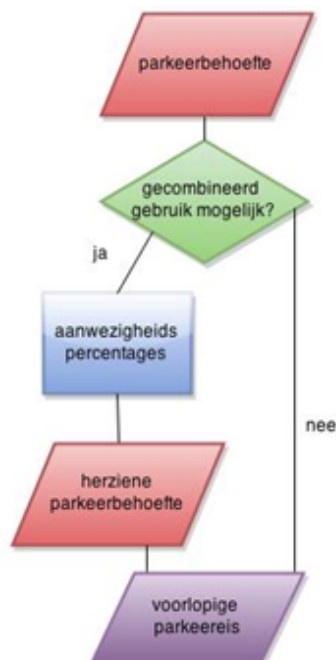
3.2.3 Maatgevende parkeerbehoefte (stap 3)

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

De maatgevende parkeerbehoefte is het moment met de hoogste gesommeerde parkeerbelasting van alle aanwezige functie (onderdelen) op basis van de aanwezigheidspercentages die vermeld staan in tabel 2 op pagina 8. De maatgevende parkeerbehoefte wordt afgerond op één cijfer achter de komma.

Om (later) te kunnen beoordelen of het ruimtelijk initiatief voldoende parkeerplaatsen realiseert die openbaar toegankelijk zijn ten behoeve van bezoekers (zie paragraaf 2.6) wordt bij de functiegroep wonen de maatgevende parkeerbehoefte uitgesplitst naar:

- bewoners parkeerplaatsen;
- bezoekers parkeerplaatsen.



figuur 2: maatgevende parkeerbehoefte

3.2.4 Parkeereis (stap 4)

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

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

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

Overschot parkeercapaciteit op eigen terrein

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

- parkeereis van de bestaande functie(s);
- aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein die zijn opgenomen in tabel 3 op pagina 10. Als de parkeercapaciteit op eigen terrein groter is dan de huidige parkeereis is sprake van een overschot van parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen mag in mindering gebracht worden op de maatgevende parkeerbehoefte. Een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de huidige situatie hoeft bij de verdere planontwikkeling niet gecompenseerd te worden.

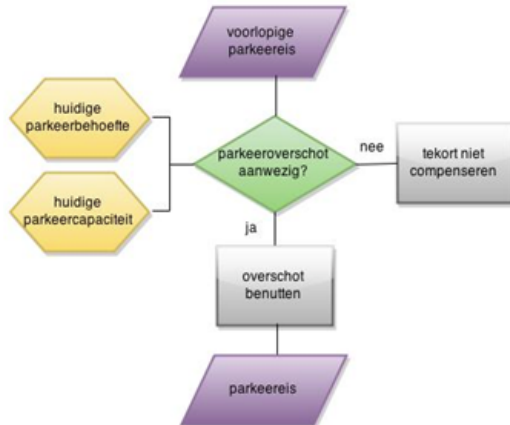
Salderen bestaande parkeereis

Bij vervangende nieuwbouw geldt dat slechts rekening moet worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het bouwplan, ten opzichte van de reeds bestaande parkeerbehoefte van de te slopen bebouwing[1]. Dit betekent dat een eventueel bestaand tekort als regel buiten beschouwing kan worden gelaten[2]. Een uitzondering op deze hoofdregel doet zich voor als het bestaande tekort aan parkeergelegenheid zich als direct gevolg van het bouwplan op méér dagen dan voorheen voordoet[3]. In de praktijk betekent dit dat bij vervangende nieuwbouw de bestaande parkeereis in mindering op de toekomstige parkeereis van het bouwplan gebracht mag worden.

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

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

[3] ABRvS 5 oktober 2005, Gst. 2006, 7250, 68.



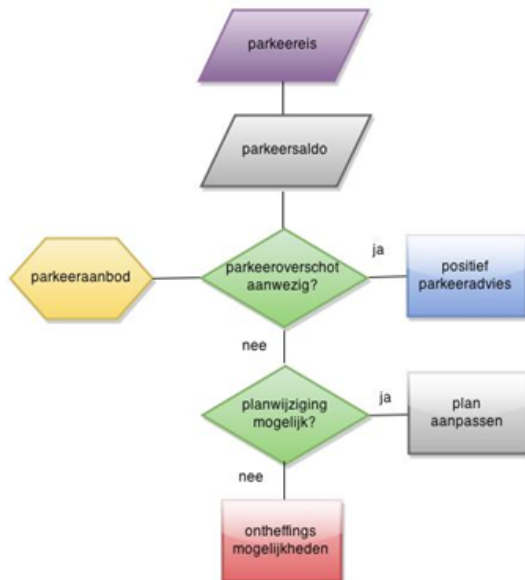
figuur 3: (definitieve) parkeereis

3.2.5 Parkeersaldo (stap 5)

Het aantal parkeerplaatsen dat voor een ruimtelijke ontwikkeling op eigen terrein moet worden aangelegd dient (minimaal) gelijk te zijn aan de parkeereis. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet net als bij de vorige stap rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein (tabel 3 op pagina 10).

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

Als blijkt dat redelijkerwijs geen aanpassingen (meer) mogelijk zijn dan zijn in bepaalde situaties ontheffingsmogelijkheden beschikbaar. Deze worden in het volgende hoofdstuk beschreven.



figuur 4: parkeersaldo

4 Ontheffingsmogelijkheden

4.1 Inleiding

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

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

Bij de beoordeling van een ontheffingsaanvraag wordt bovengenoemde volgorde ook aangehouden. Dit betekent dat voordat een storting gedaan wordt in het Parkeerfonds eerst gekeken moet worden naar de mogelijkheden van alternatieve restcapaciteit en voldoende rest parkeercapaciteit in de openbare ruimte.

4.2 Parkeercapaciteit vinnen acceptabele loopafstand

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

- de initiatiefnemer realiseert binnen acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie voldoende parkeerplaatsen die ten tijde van het in gebruik nemen van het ruimtelijk initiatief beschikbaar zijn;
- van de parkeerplaatsen zoals hierboven bedoeld moet minimaal 0,3 parkeerplaats per appartement/studio en/of woning openbaar toegankelijk zijn in verband met parkeren voor bezoekers van de bewoners.

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

Hoofd functie	Afstand
Wonen	100 meter
Winkelen	100 – 500 meter
Werken	200 – 500 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter

tabel 4: indicatieve loopafstanden

4.3 Rest parkeercapaciteit openbare ruimte

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

- de parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd door een onafhankelijk parkeeradviseur;
- het onderzoeksgebied ligt binnen een acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie conform tabel 4 op de vorige pagina;
- de parkeerdrukmeting wordt minimaal op een werkdag (dinsdag of donderdag) en zaterdag, telkens op de maatgevende momenten van de betreffende functies, uitgevoerd;
- de algehele parkeerdruk op de maatgevende dagen/tijdstippen mag na toevoeging van de extra parkeervraag op de maatgevende tijdstippen niet hoger worden dan 85%;
- de kosten voor het uitvoeren van de parkeerdrukmetingen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

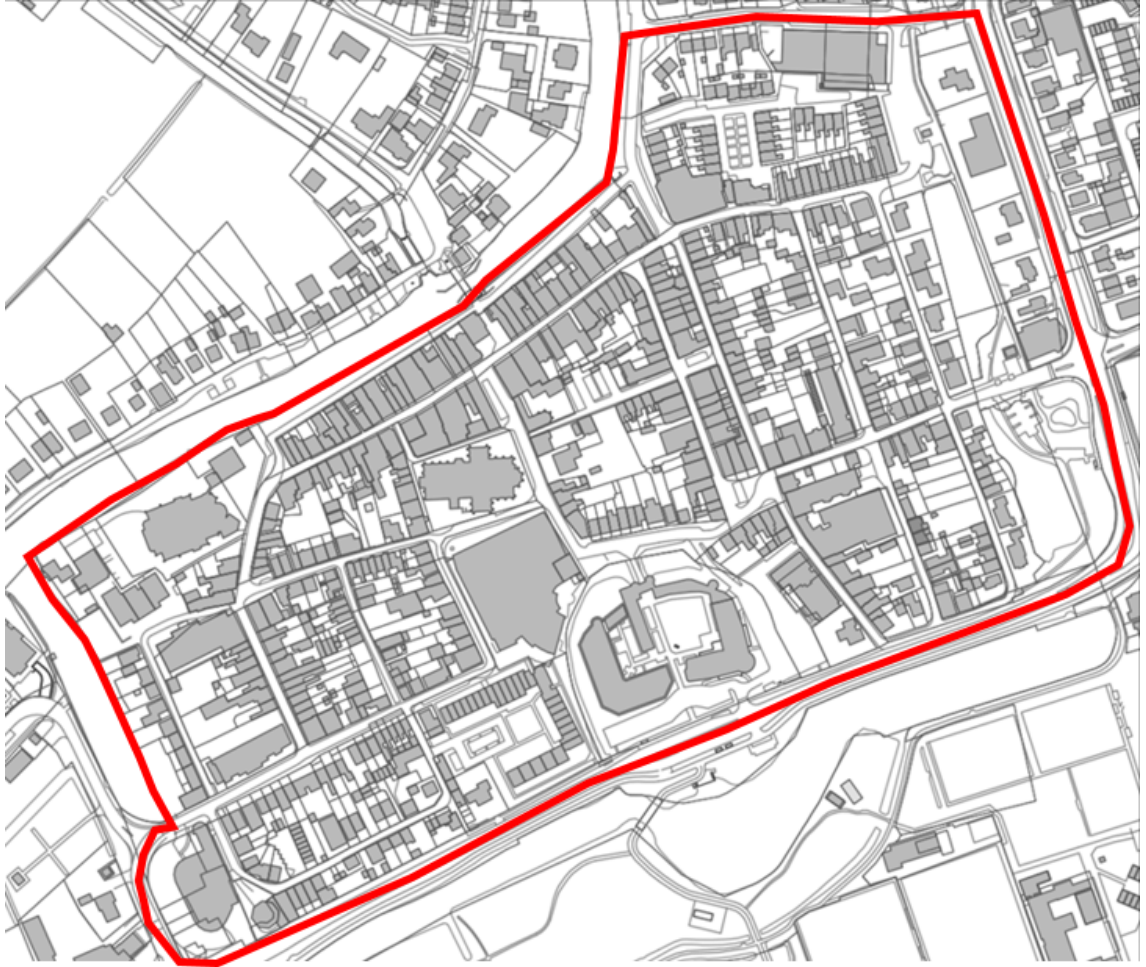
4.4 Bijdrage parkeerbonds

In alle andere situaties kan ontheffing van de parkeereis worden verleend door een bijdrage per parkeerplaats te storten in het Parkeerbonds. Hiermee wordt de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen verlegd naar de gemeente Montfoort. De gemeenteraad kan nadere eisen en/of voorwaarden stellen aan het toepassen van het Parkeerbonds.

4.5 Hardheidsclausule

Het college van Burgemeester en wethouders kan in specifieke gevallen besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis, als het algemene maatschappelijke belang van de realisatie van het ruimtelijk initiatief zwaarder weegt dan de (mogelijke) parkeergevolgen.

Bijlage 1 centrumgebied Montfoort



Bijlage 2 parkeernormen gemeente Montfoort

WONEN

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
aanleunwoning en serviceflat	per woning	1,1	1,2	1,2
appartement/studio[1]	per appartement/studio	1,4	1,8	1,8
kamerverhuur (zelfstandig)	per kamer	0,6	0,7	0,7
seniorenwoning[2]	Per woning	1,2	1,5	1,5
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	nvt
woonhuis[3]	per woning	1,6	2,0	2,0

[1] gemiddelde van de parkeernormen van de verschillende type woonhuizen (koop en huur)

[2] gemiddelde van de parkeernormen van een appartement/studio en een aanleunwoning/serviceflat

[3] gemiddelde van de parkeernormen van de verschillende type appartementen (koop en huur)

WERKEN

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

BOODSCHAPPEN EN WINKELN

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

[1] voor detailhandel is de parkeernorm van een buurt- en dorpscentrum aangehouden

[2] gemiddelde van de parkeernormen van de vijf verschillende type supermarkten

[3] gemiddelde van de parkeernormen van een groen- en een tuincentrum

HORECA EN VERBLIJFSRECREACTIE

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

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

GEZONDHEID EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
apotheek	per apotheek	2,4	3,4	nvt
begraafplaats/crematorium	per plechtigheid	30,0	30,0	30,0

consultatiebureau[1]	per behandelkamer	1,4	2,0	2,2
dag verzorging gehandicapten	per opvangplaats	0,3	0,3	0,3
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,4	2,0	2,0
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,7	2,5	2,5
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	3,3	3,3
hospice[2]	100 m ² bvo	1,5	1,9	2,0
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	nvt
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	2,6	2,7

[1] gemiddelde van de parkeernormen van een consultatiebureau en een consultatiebureau voor ouderen
 [2] bij de functie hospice zijn de parkeernormen van een ziekenhuis aangehouden

ONDERWIJS

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
avondonderwijs	per 10 studenten	4,6	6,8	10,5
basisschool[1]	per leslokaal	0,8	0,8	0,8
kinderdagverblijf/peuterspeelzaal/crèche13	100 m ² bvo	1,0	1,4	1,5
middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9

[1] exclusief halen en brengen schoolkinderen

Rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen, crèches en kinderdagverblijven

Groepen 1 t/m 3

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

+

Groepen 4 t/m 8

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

+

Kinderdagverblijf

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

=

Het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen.

¹ = reductiefactor parkeerduur

groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
 groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
 kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

² = reductiefactor aantal kinderen per auto

groepen 1 t/m 3 = 0,75
 groepen 4 t/m 8 = 0,85
 kinderdagverblijf = 0,75

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

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

- groepen 1 t/m 3: 60%
- groepen 4 t/m 8: 40%
- kinderdagverblijf/crèche: 80%

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

SPORT CULTUUR EN ONTSPANNING

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bibliotheek	100 m ² bvo	0,5	1,2	1,4
biljart-/snookercentrum	per speeltafel	0,9	1,4	1,8
bioscoop/theater/filmhuis[1]	100 m ² bvo	4,4	9,6	11,9
bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8
casino	100 m ² bvo	5,7	6,5	8,0
dansstudio	100 m ² bvo	1,6	5,5	7,4
kinderboerderij	per ha netto terrein	8,0	8,0	8,0
fitnesscentrum/-studio/sportschool[2]	100 m ² bvo	1,6	5,6	7,0
gemeenschapshuis/cultureel centrum/wijkgebouw	100 m ² bvo	3,0	3,0	0,0
indoorspeeltuin (kinderspeelhal)[3]	100 m ² bvo	2,9	4,2	4,6
jachthaven	per ligplaats	0,6	0,6	0,6

manege/paardenhouderij	per box	nvt	0,4	0,4
museum	100 m ² bvo	0,6	1,1	nvt
sauna/hammam	100 m ² bvo	2,5	6,7	7,3
sporthal/sportzaal[4]	100 m ² bvo	1,4	2,9	3,5
sportveld	per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0
squash-/tennishal[5]	100 m ² bvo	1,0	1,6	1,9
volkstuint	per 10 tuinen	nvt	1,4	1,5
zwembad overdekt	100 m ² bassin	nvt	11,5	13,3

[1] gemiddelde parkeernorm van de afzonderlijke parkeernormen voor een bioscoop, filmhuis en theater

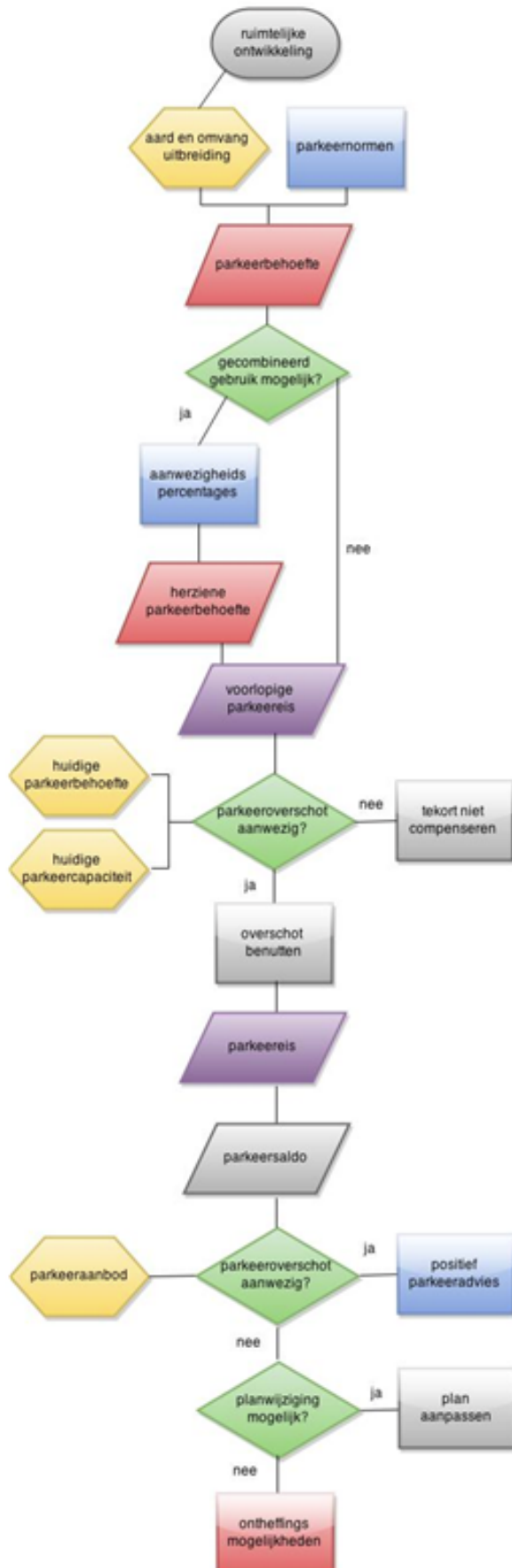
[2] gemiddelde parkeernorm van de afzonderlijke parkeernormen voor een fitnesscentrum, -studio en sportschool

[3] gemiddelde parkeernorm van kleine-, gemiddelde en grote indoorspeeltuinen en kinderspeelhal

[4] gemiddelde parkeernorm van een sporthal en sportzaal

[5] gemiddelde parkeernorm van een squash- en tennishal

Bijlage 3 Proces toepassing parkeernormen



Bijlage 4 Voorbeeld berekeningen

Voorbeeldberekening functie-uitbreiding

Initiatief:

Op een bedrijventerrein in Montfoort wordt een bestaand garagebedrijf uitgebreid met 300 m². De totale bedrijfsoppervlakte wordt 900 m². Bij de bestaande bedrijfslocatie zijn 17 parkeerplaatsen aanwezig.

Parkeerbehoefte:

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

Parkeereis:

In de huidige situatie zijn 17 parkeerplaatsen aanwezig. Op basis van de parkeernorm voor een garage bedraagt de huidige parkeerbehoefte 14,4 parkeerplaatsen. Er is sprake van een parkeeroverschot van 3 parkeerplaatsen (afgerond) in de huidige situatie. Het parkeeroverschot mag in mindering gebracht worden op de voorlopige parkeereis. De (definitieve) parkeereis bedraagt daarom 4 parkeerplaatsen (afgerond).

Parkeersaldo:

De planontwikkeling voorziet niet in de aanleg van extra parkeervoorzieningen, dat levert het volgende parkeersaldo op

aanbod 0 parkeerplaatsen

parkeereis 4 parkeerplaatsen

Saldo - 4 parkeerplaatsen (tekort)

Voorbeeldberekening functie-wijziging

Initiatief:

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

De winkel heeft 25 parkeerplaatsen op eigen terrein. De ontwikkeling voorziet in een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein met 9 stuks.

Parkeerbehoefte:

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

De parkeernorm voor een restaurant bedraagt 11,0 per 100 m² bvo.

De huidige parkeerbehoefte (winkel) bedraagt 16,5 parkeerplaatsen

De toekomstige parkeerbehoefte van de winkel bedraagt 9,9 parkeerplaatsen

De toekomstige parkeerbehoefte van het restaurant bedraagt 22 parkeerplaatsen

Parkeereis:

In de huidige situatie zijn 25 parkeerplaatsen aanwezig. De bestaande parkeerbehoefte bedraagt afgerond 17 parkeerplaatsen. Er is sprake van een parkeeroverschot van 8 parkeerplaatsen op eigen terrein in de huidige situatie. De toekomstige parkeervraag van winkel bedraagt afgerond 10 parkeerplaatsen (9,9 parkeerplaatsen). In de toekomstige situatie is dus sprake van een overschot van 25 – 10 = 15 parkeerplaatsen.

Het parkeeroverschot mag in mindering gebracht worden op de voorlopige parkeereis voor het restaurant. De (definitieve) parkeereis bedraagt daarom 7 parkeerplaatsen (afgerond).

Parkeersaldo:

De planontwikkeling voorziet in de aanleg van 9 extra parkeerplaatsen op eigen terrein, dat levert het volgende parkeersaldo op

aanbod 9 parkeerplaatsen

parkeereis 7 parkeerplaatsen

Saldo + 2 parkeerplaatsen (overschot)

Voorbeeldberekeningen nieuwbouw

Initiatief:

In Montfoort (rest bebouwde kom) worden drie woonhuizen gebouwd. Twee woningen krijgen een garage en een oprit van 7 meter, diep en 3 meter breed. Er wordt twee parkeerplaatsen aangelegd die openbaar toegankelijk zijn.

Parkeerbehoefte:

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

Parkeereis:

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

Parkeersaldo:

Op eigen terrein worden twee garages met oprit aangelegd. Conform tabel 3 wordt deze parkeervoorziening geteld als 1,0 parkeerplaats per stuk. Verder worden twee openbaar toegankelijke p[arkeerplaatsen aangelegd. Het parkeersaldo bedraagt:

aanbod 4 parkeerplaatsen (2 openbaar toegankelijk)

parkeereis 6 parkeerplaatsen (1 openbaar toegankelijk)

Saldo - 2 parkeerplaatsen (tekort)

Initiatief:

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

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

Parkeerbehoefte:

14 appartementen x 1,4 = 19,6 parkeerplaatsen (waarvan 4,2 bezoekersplaatsen);

fitnesscentrum 250 m² x 5,6 = 14,0 parkeerplaatsen

Parkeereis:

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

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

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

Parkeersaldo:

Op eigen terrein worden 14 inpandige parkeerplaatsen aangelegd en 20 openbaar toegankelijk parkeerplaatsen. Het parkeersaldo bedraagt:

aanbod 34 parkeerplaatsen (20 openbaar toegankelijk)

parkeereis 31 parkeerplaatsen (4 openbaar toegankelijk)

Saldo + 3 parkeerplaatsen (overschot)