

**NOTITIE TOEPASSING PARKEERNORMEN**

Gemeente Zeewolde, maart 2013

## **1. Inleiding**

In maart 2009 is de 'Notitie toepassing parkeernormen' vastgesteld. Deze notitie was gebaseerd op de CROW normering uit september 2008. Inmiddels is deze normering vervangen door een nieuwe uitgave van het CROW waar naast de kencijfers voor het parkeren ook gegevens voor verkeersgeneratie zijn opgenomen. Hierdoor is de notitie niet meer actueel en is het wenselijk dit opnieuw vast te stellen.

De nieuwe notitie heeft tot doel inzicht te geven in de toe te passen parkeernormen zowel op grond van het huidige artikel 2.5.30 van de bouwverordening als op grond van (toekomstige) bestemmingsplannen. Om tot dit inzicht te komen zullen eerst de uitgangspunten duidelijk worden gemaakt om vervolgens met behulp van de normen te komen tot een standaard voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen.

## 2. Uitgangspunten

Om tot de normen te komen die in de verschillende situaties kunnen worden toegepast zullen uitgangspunten moeten worden geformuleerd die het hoe en waarom van het op deze wijze toepassen van de parkeernorm kunnen uitleggen. Voordat de uitgangspunten kunnen worden bepaald is het van belang om de begrippen parkeernorm en parkeerbehoefte te definiëren.

*Parkeernorm: een getal waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend. Met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie (dus bijvoorbeeld woning, kantoor of opslag)*

*Parkeerbehoefte: deze wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren functies in een bepaald plan. Uit de berekening volgt het totale aantal benodigde parkeerplaatsen*

### ASVV

Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen opgesteld, deze zijn opgenomen in een bijlage van het ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoersrichtlijnen 2004). Deze richtlijnen zijn afkomstig van het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte CROW.

Bij het bepalen van het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt uitgegaan van de meest recente CROW richtlijnen. Deze richtlijnen beschrijven niet alleen kerncijfers voor parkeren onderverdeeld in verschillende functies en bestemmingen maar ook de verkeersgeneratie per functie.

### *Parkeren op eigen terrein*

Elke initiatiefnemer van een plan is zelf verantwoordelijk voor het realiseren van zijn eigen parkeerbehoefte. Een nieuw initiatief (uitbreiding, nieuwbouw of functiewijziging) mag geen problemen veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat in beginsel de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden gerealiseerd. In uitzonderingssituaties kan de oplossing in de openbare ruimte worden gevonden. Aanvragers van een omgevingsvergunning zullen bij de aanvraag moeten aantonen hoeveel parkeerplaatsen er op eigen terrein worden gerealiseerd.

### *Bepalen parkeerbehoefte*

Voor de verschillende functies bestaan verschillende parkeernormen. In principe wordt uitgegaan van een hoofdfunctie per gebouw. Deze hoofdfunctie bepaalt welke parkeernorm zal worden toegepast. Indien een gebouw of perceel voorziet in de combinatie van meerdere, niet aan elkaar gerelateerde functies (bijvoorbeeld kantoor en tandarts) zal naar rato de gemeenschappelijke ruimten (waaronder gangen, trappenhuizen en sanitaire

ruimten) aan de verschillende functies worden toebedeeld. Dit betekent in het voorbeeld van het kantoor en de tandarts dat deze ruimten voor de helft meetellen bij de functie kantoor gebaseerd op het aantal bvo per 100 m<sup>2</sup> en voor de overige helft geen berekening hoeft te worden gemaakt, omdat dit in de vastgestelde norm per behandelkamer zit.

Voor bestaande situaties waarbij sprake is van uitbreiding geldt bij reeds bestaande overcapaciteit van het aantal parkeerplaatsen voor de huidige functie dat het reeds aanwezige aantal parkeerplaatsen op eigen erf in mindering mag worden gebracht op de totale (bestaande bebouwing en uitbreiding) vast te stellen nieuwe parkeerbehoefte. Dus indien het bestaande aantal parkeerplaatsen meer is dan de functie voorschrijft mag dit aantal in mindering worden gebracht op de voor de uitbreiding benodigde parkeerplaatsen.

In alle overige situaties geldt dat de totale parkeerbehoefte wordt vastgesteld op basis van de norm die geldt voor de uitbreiding. De voor de uitbreiding benodigde parkeerplaatsen worden berekend en opgeteld bij het huidige (aanwezige) aantal parkeerplaatsen. Dat tezamen vormt het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen.

Bij volledige nieuwbouw of functiewijziging mag het aantal aanwezige parkeerplaatsen in mindering worden gebracht op de aan het bouwplan gekoppelde nieuwe parkeerbehoefte.

Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen wordt aan het eind van de berekening afgerond naar boven. Reden hiervoor dat bij afronding naar beneden het aantal aan te leggen parkeerplaatsen niet overeenkomt met de totale parkeerbehoefte.

### *Alternatieven*

Wanneer een initiatiefnemer van een ontwikkeling niet voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein kan realiseren moet er worden gezocht naar alternatieven. Alternatieven kunnen bijvoorbeeld worden gezocht in de nabije omgeving op openbaar gebied of in een gezamenlijke (duurzame) oplossing van meerdere bedrijven.

Indien er alternatieven voorhanden zijn, dan wel de mogelijkheid en bereidheid vanuit alle partijen bestaat om extra parkeerplaatsen in het openbaar gebied aan te leggen, kan, mits onderbouwd, afgeweken worden van de verplichting om de parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren.

De alternatieve locaties moeten wel binnen een acceptabele loopafstand van het (bouw)perceel aanwezig zijn dan wel kunnen worden gerealiseerd. Hiervoor worden de in de CROW normen voorgeschreven acceptabele loopafstanden in acht genomen. Zo is voor de functies werken en winkelen een loopafstand tussen de 200 en 600 meter acceptabel, terwijl voor gezondheidszorg 100 meter een acceptabele afstand is. Het is niet aannemelijk dat parkeerplaatsen buiten de voor de functie genoemde straal ook daadwerkelijk ten behoeve van de functie zullen worden gebruikt.

In het centrumgebied is het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein niet altijd aan de orde, aangezien hier ook wordt uitgegaan van een totale behoefte aan (openbare) parkeerplaatsen passend bij de combinatie van functies in het centrum. Bij nieuwe ontwikkelingen (zoals een uitbreiding van het centrum of verandering van functies) zal de totale parkeerbehoefte en daarmee de aanwezige parkeerplaatsen op openbaar gebied opnieuw moeten worden beoordeeld. Hierbij dient eveneens rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages.

#### *Afmeting parkeerplaats*

Voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen moet uit worden gegaan van standaardmaten. Zo geldt er een andere afmeting voor een gestoken parkeerplaats dan voor een parkeerplaats bestemd voor langs parkeren. Dus niet alleen het aantal parkeerplaatsen is van belang, er moet ook sprake zijn van bruikbare parkeerplaatsen.

De breedte van het parkeervak moet bij haaks en gestoken parkeren minimaal 2,50 meter zijn en bij langs parkeren minimaal 2,20 meter. De lengte (diepte) van het parkeervak moet bij haaks en gestoken parkeren minimaal 5,00 meter zijn en bij langs parkeren minimaal 6,50 meter.

Er dient sprake te zijn van bruikbare parkeerplaatsen. Dit betekent dat de ruimte om de parkeerplaats te kunnen bereiken wel reëel moet zijn en dat de afstanden tussen parkeerplaatsen onderling en tussen parkeerplaatsen en gebouwen voldoende moet zijn om daadwerkelijk gebruik te kunnen maken van de parkeerplaatsen. Het ASVV geeft richtlijnen voor de minimale wegbreedte die aanwezig dient te zijn voor het op een verantwoorde manier kunnen in- en uitdraaien bij de parkeerplaatsen.

Bij publieke voorzieningen geldt dat voldoende parkeerplaatsen voor minder valide gebruikers moeten worden aangelegd. Het betreft hier de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.

### 3. Uitwerking parkeernormen

Bij iedere nieuwe oprichting, verandering van functie of uitbreiding van het bestaande gebruik moet worden beoordeeld of in voldoende parkeergelegenheid (op eigen terrein) wordt voorzien. Uitgangspunt bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen zijn de meest recente normen zoals deze door het CROW zijn vastgesteld, bepalend.

Bij de toepassing van deze normen dient te worden uitgegaan van de kolom 'rest bebouwde kom' en van de rij 'matig stedelijk'. Vervolgens moet worden uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte die wordt aangegeven.

#### *Regeling in huidige en toekomstige bestemmingsplannen*

In de meest recente bestemmingsplannen is een bepaling (als onderdeel van algemene gebruiksbeplanning) opgenomen waarmee wordt verwezen naar de in 2009 vastgestelde notitie toepassing parkeernormen. Omdat de normen uit deze notitie inmiddels achterhaald zijn, is aanpassing van de bestemmingsplannen noodzakelijk. Er zal met een parapluperziening een aanpassing op alle geldende plannen worden doorgevoerd, waarbij niet langer zal worden verwezen naar de Notitie toepassing parkeernormen maar in meer algemene bewoordingen wordt opgenomen op welke wijze aan de parkeereis wordt voldaan.

#### **4. Procedure notitie**

Deze notitie wordt als beleidsdocument vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. Het kan echter pas als beleid in werking treden als het ook als zodanig bekend is gemaakt. De 'Notitie toepassing parkeernormen maart 2013' zal als beleidsregel op grond van artikel 3:42 van de Algemene wet bestuursrecht worden gepubliceerd en permanent ter inzage worden gelegd bij de Servicebalie. Gelijktijdig wordt de 'Notitie toepassing parkeernormen maart 2009' ingetrokken.

Dit beleid vormt de basis voor de toets aan artikel 2.5.30 van de bouwverordening en de huidige en toekomstige bestemmingsplannen.