Bijlage 5

Nota Parkeernormen

Gemeente
Hellendoorn

Inhoudsopgave

1. Aanleiding 5
2. Autobezit groeit 7
3. Doelstelling 9
4. Hellendoorn in cijfers 11
5. Visie parkeernormering 13
   - 5.1. Gebiedsindeling 13
   - 5.2. Functionele indeling 15
   - 5.3. Parkeernormen 15
     - 5.3.1. Normen per gebied 15
     - 5.3.2. Opmerkingen bij de normen 15
   - 5.4. Toepassing van de normen 19
     - 5.4.1. Algemeen 19
     - 5.4.2. Flexibiliteit 21
     - 5.4.3. Aanwezigheidspercentages 21
     - 5.4.4. Parkeren op eigen terrein 23
     - 5.4.5. Gehandicaptenparkeerplaatsen 23
     - 5.4.6. Gebiedsgerichte aanpak 23
6. Planvorming, afspraken en realisatie 29
   - 6.1. Planuitwerking 29
   - 6.2. Vast te leggen afspraken 29
   - 6.3. Gebiedsuitwerking als bijzondere situatie 31

Bijlage 1: Gebiedsindeling

Bijlage 2: Parkeernormen per gebied

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentage

1. Aanleiding

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (WRO) van kracht geworden. Ook de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, is gewijzigd. Dat heeft drie grote gevolgen voor het parkeren:

1. De Wro maakt verschil tussen beleid en normen. Beleidsplannen mogen geen normen meer bevatten. Dus een parkeerbeleidsplan zoals de Parkeernota ook niet.

2. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten. Dus ook niet over parkeren.

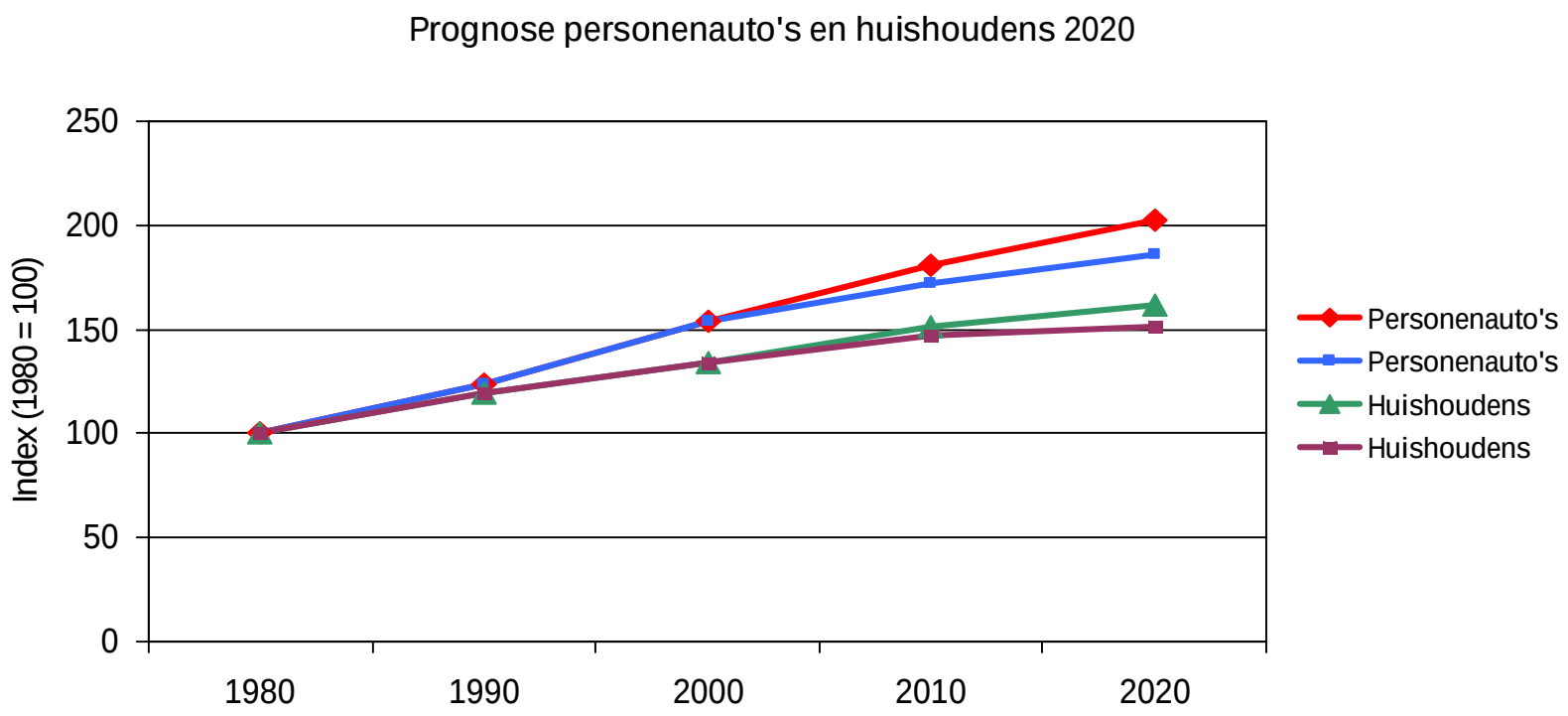
3. In 2013 moet voor het hele grondgebied van de gemeente een nieuw of herzien bestemmingsplan gelden, dus ook binnen de bebouwde kom, waar dat nu nog niet hoeft. Tijd dus om nu al na te denken over hoe het parkeren hierin te regelen.

Nu zijn de parkeernormen onderdeel van de bouwverordering. Het vervallen van de mogelijkheid om parkeren te regelen in een bouwverordening geeft problemen.

Een wijziging van de parkeernormen of een ontheffing in een bestemmingsplan betekent dat het bestemmingsplan gewijzigd moet worden. En dat betekent een lange procedure volgen, waar dat met een bouwverordening heel vlot kan. Op dringend verzoek van veel partijen is de wijziging van de Woningwet op dit onderdeel nog niet ingegaan. Overigens mag het parkeren nu al in het bestemmingsplan geregeld worden.

Een beleidsnota mag op grond van de nieuwe Wro dus geen normen meer bevatten. Voor het definiëren van parkeernormen zonder alles in een bestemmingsplan te willen beschrijven, is het verstandig te beschikken over een Nota Parkeernormen. In het bestemmingsplan kan daar naar verwezen worden. De Nota Parkeernormen heeft als voordeel hij het hele parkeerbeleid kan dekken.

Omdat de regeling via de bouwverordening eindig is, is de gemeente Hellendoorn met deze nota goed voorbereid op de nieuwe aanpak van parkeren, hoe dat ook in het bestemmingsplan geregeld gaat worden.



Figuur 1: Prognose personenauto's en huishoudens 2020

2. Autobezit groeit

Op landelijk niveau geven de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit de nieuwe beleidslijn aan. “Mobiliteit mag en hoort bij de samenleving”, is de centrale gedachte achter de plannen. Het beleid verandert van sturend en gericht op het terugdringen van de automobiliteit naar een meer voorwaardenscheppend beleid dat gericht is op het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. Daarbij wordt er wel naar gestreefd de gebruiker te verleiden een keuze te maken voor een gewenst vervoermiddel, zodat de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de kernen gegarandeerd blijven. Het beleid op lokaal niveau sluit aan bij de gedachte vanuit het nationaal beleid. In de gemeente Hellendoorn zijn nog veel ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten, zoals bijvoorbeeld de invulling van KtC terrein aan de PC Stamstraat, de Heemtuin, Hellendoorn-noord en Vaders Erf. De mobiliteit zal hierdoor ook in in de gemeente Hellendoorn blijven toenemen.

Al geruime tijd weten we dat het aantal auto’s toeneemt. De laatste jaren is het aantal personenauto’s veel sterker gestegen dan het aantal huishoudens. Het gemiddeld autobezit per huishouden in Hellendoorn is toegenomen, van 0,82 auto’s per huishouden in 1980 tot 1,22 auto’s in 2009.[1] Deze sterke toename betekent een extra vraag naar parkeerplaatsen.

Het ingezette beleid zal naar verwachting leiden tot een blijvende stijging van het autobezit per huishouden. Nog meer huishoudens nemen een tweede of zelfs derde auto. Een eerste verklaring hiervoor is dat weliswaar het gebruik van de auto duurder wordt gemaakt door eventueel kilometerheffing of rekeningrijden, maar dat het autobezit goedkoper wordt. Een tweede verklaring voor de toename van het autobezit is het fiscale klimaat voor lease-auto's. Het maken van privé-kilometers met een leaseauto is duurder geworden. In een aantal gevallen is het zelfs voordeliger een tweede auto aan te schaffen voor de privé-kilometers en de lease-auto alleen te gebruiken voor de zakelijke kilometers. Ook deze auto's staan veelal bij de woning geparkeerd, waardoor de parkeerdruk in de wijk nog verder stijgt.

In figuur 1 zijn prognoses weergegeven voor de ontwikkeling van het aantal huishoudens en het autobezit tot 2020. De prognoses zijn gebaseerd op cijfers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Centraal Plan Bureau. Het aantal huishoudens zal naar verwachting stijgen met 16 tot 25% ten opzichte van 1995, afhankelijk van de economische ontwikkeling. Het autobezit stijgt in dezelfde periode met 38 tot 49%. Samenvattend betekent dit dat het autobezit per huishouden tussen 2010 tot 2020 nog met circa 5% zal stijgen.

[1] Centraal Bureau voor de Statistiek, “gemeente op maat 2008” (Heerlen 2009)

Parkeren op eigen terrein oplossen
Parkeerbehoefte Huis voor Cultuur en Bestuur wordt gerealiseerd in de parkeergarage van Nieuw Dunant

3. Doelstelling

Het doel van de Nota Parkeernormen is als volgt geformuleerd:

Het hebben van gemeentelijke parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in de gemeente Hellendoorn om in de toekomst in een parkeerbehoefte te kunnen voorzien en waar mogelijk de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente Hellendoorn te waarborgen.

Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de ontwikkeling van de kernen.
2. Elke initiatiefnemer van bouwplannen draagt zorg voor zijn eigen parkeeroplossing.
3. Een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken.
4. Vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte moet ernaar gestreefd worden zo weinig mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen waarbij de mogelijkheden voor uitwisseling en dubbelgebruik niet uit het oog verloren mogen worden.

De volgende aandachtspunten dienen in ogenschouw te worden genomen:

1. De nota is bedoeld als normenkader van de gemeente Hellendoorn. De nota moet worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enzovoort).
2. De nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen en bouw- en verbouwprojecten in de gemeente Hellendoorn en niet voor bestaande parkeersituaties.
3. De nota kent een algemene strekking. Dit betekent dat de nota niet in alle gevallen direct toepasbaar is omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. In deze gevallen zal in de geest van de nota gehandeld worden.

Centrum Nijverdal: matig stedelijk

Overig gebied van Nijverdal en Hellendoorn: weinig stedelijk

Hulsen, Daarle, Daarlerveen en Haarle: niet stedelijk

4. Hellendoorn in cijfers

Alvorens in te gaan op de parkeernormering wordt de gemeente Hellendoorn in dit hoofdstuk neergezet in cijfers. Deze cijfers vormen in het volgende hoofdstuk de basis voor de te hanteren gebiedsindeling en daarmee de parkeernormering. De parkeernormering is in sterke mate gekoppeld aan de stedelijkheid van de gemeente. Aan bod komen de omvang van de gemeente, de stedelijkheidsfactor en het autobezit in de gemeente. De gegevens zijn afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek 'Gemeente op maat 2010' (Heerlen, 2011).

Inwoners en werkgelegenheid in 2010

Inwoners:	35.791
Werkgelegenheid:	13.604 arbeidsplaatsen

Stedelijkheid

Binnen de CBS-normering heeft Hellendoorn als gemeente een stedelijkheidsfactor vier (weinig stedelijk gebied). Binnen de gemeente is diversiteit in de mate van stedelijkheid.
Dit is in tabel 1 weergegeven.

Stedelijkheid	Klasse	Inwoners
Zeer sterk stedelijk	1	0
Sterk stedelijk	2	0
Matig stedelijk	3	9.520
Weinig stedelijk	4	14.920
Niet stedelijk	5	11.351

Tabel 1: Inwoners naar stedelijkheid 2010

Autobezit

Het autobezit in een gemeente is graadmeter bij de bepaling van de parkeernormen in woongebieden. In gemeenten met een laag autobezit kan een lagere parkeernorm per woning worden gehanteerd dan in gemeenten met een hoog autobezit.

	Hellendoorn	Overijssel	Nederland
personen autobezit	480	457	460

Tabel 2: personenautobezit in 2010 per 1000 inwoners

Alternatieve vervoerswijzen

5. Visie parkeernormering

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de visie met betrekking tot de parkeernormering. De visie is opgebouwd uit een aantal elementen:

1. gebiedsindeling;
2. functionele indeling;
3. parkeernormen;
4. toepassing.

Voor elk onderdeel wordt in de volgende paragrafen een voorstel gedaan.

5.1. Gebiedsindeling

CROW-principe

De basis voor de nota is gevonden in de door het CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) uitgegeven publicatie over parkeerkencijfers[1]

Uit de studie die in het kader van deze publicatie is uitgevoerd is geconcludeerd dat de vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Dit blijkt onder andere uit het feit dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom.

Er bestaat dus een verband tussen de aanwezigheid van alternatieve vervoerwijzen en de vraag naar parkeerplaatsen. Naarmate de locatie verder van het centrum is gelegen neemt het aanbod en kwaliteit van alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, fiets, lopen) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Deze bevinding is voor het CROW aanleiding geweest om voor de parkeerkencijfers onderscheid te maken naar:

- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom.

Gemeente Hellendoorn

De door het CBS gehanteerde verstedelijkingsgraad en de door het CROW gehanteerde gebiedsindeling heeft tot de volgende verdeling in Hellendoorn geleid:

Matig stedelijk:	centrum Nijverdal, (bijlage 1);
Weinig stedelijk:	overig kern Nijverdal, Hellendoorn;
Niet stedelijk:	overig deel gemeente; Hulsen, Haarle, Daarle, Daarlerveen en landelijke gebied.

Vanwege de geringe verschillen in vraag naar parkeerplaatsen zijn voor het opstellen van de parkeernormering de gebieden “weinig stedelijk” en “niet stedelijk” samengevoegd.

[1] CROW, parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering, publicatie 182, Ede, derde uitgave 2008.

woningen

Type

5.2. Functionele indeling

Voor elke functie geldt een eigen set van parkeernormen. Onderscheid wordt gemaakt naar functies die gegroepeerd kunnen worden naar een viertal hoofdfuncties:

1. wonen;
2. winkelen;
3. werken;
4. sociaal-maatschappelijk.

5.3. Parkeernormen

5.3.1. Normen per gebied

Per gebied (paragraaf 5.1.) en per hoofdfunctie (paragraaf 5.2.) zijn parkeernormen opgesteld. De normen zijn in eerste instantie gebaseerd op de parkeerkencijfers uit de eerder genoemde CROW publicatie 'parkeerkerncijfers' waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie van de gemeente Hellendoorn. Deze parkeernormen zijn opgenomen in bijlage 2. Indien er sprake is van andere functies of onduidelijkheden bij de praktische invulling van deze nota, wordt de CROW publicatie 182; 'Parkeerkencijfers -Basis voor parkeernormering' van juni 2003 als richtlijn gehanteerd.

5.3.2. Opmerkingen bij de normen

Woningen

De parkeernormen voor woningen zijn ingedeeld naar grootte/type van de woning. De parkeernormen zijn inclusief de parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers uit 0,5 parkeerplaats per woning bestaat. Daarom moet minimaal 0,5 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte worden gerealiseerd. In uitzonderingssituaties worden deze niet in de openbare ruimte maar in een openbaar toegankelijk gebied gerealiseerd. Appartementen hebben een gelijke norm als woningen. Ook hierbij is de parkeernorm afhankelijk van de locatie, het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen en van de grootte van het appartement. In veel gevallen is in de planfase van een te ontwikkelen gebied nog niet op detailniveau duidelijk hoe de voorzieningen er uit komen te zien. In deze gevallen wordt gerekend met een algemene norm van 1,7 parkeerplaatsen per woning.

Praktijk (commerciële ruimte) aan huis (op zolder)

Commerciële ruimten in woongebieden

De afgelopen jaren worden er steeds vaker woningen gebouwd met een commerciële ruimte aan huis. Deze ruimte kan gebruikt worden voor verschillende doeleinden zoals zakelijke dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en aan huis gebonden beroepen, zoals bijvoorbeeld een kapper, een accountant, een schoonheidssalon of een ambachtelijk bedrijfje. Een belangrijk kenmerk van deze ruimten is dat ze kleinschalig zijn en dat het moet passen binnen het woonmilieu. Afhankelijk van de mogelijkheden die het bestemmingsplan voorschrijft, zal per situatie maatwerk geleverd moeten worden wat de parkeernorm betreft.

Scholen/kinderdagverblijven

Bij scholen en kinderdagverblijven is gedurende de dag een min of meer vast aantal parkeerders aanwezig. Dit zijn de personeelsleden. De haal- en brengmomenten brengen een extra, kortdurende piek met zich mee. Het CROW heeft een rekenmethode ontwikkelt om het noodzakelijk aantal parkeerplaatsen bij scholen en kinderdagverblijven te berekenen. Deze rekenmethodiek wordt reeds gebruikt en zal ook in de toekomst worden gebruikt.

Bedrijventerrein waar uitsluitend op eigen terrein geparkeerd mag worden.

5.4. Toepassing van de normen

5.4.1. Algemeen

In de toekomstige situatie is het bij nieuwbouw of verbouw een basiseis dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. Er zijn drie situaties waarvoor een uitzondering kan worden gemaakt:

1. Door de locatie van de (nieuw)bouw zijn parkeerplaatsen op eigen terrein niet wenselijk. Hierbij kan worden gedacht aan een locatie binnen het voetgangersgebied. Parkeren op eigen terrein betekent dan immers extra rijdende voertuigen van en naar de desbetreffende locatie via het voetgangersgebied.
2. Het is fysiek niet mogelijk om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren;
3. Voor bezoekersparkeren bij woningen in principe uitgaan van 0,5 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte.

Voor deze situaties kán dus een uitzondering worden gemaakt, maar het hoeft niet. Met name in het tweede geval, kan het voorkomen dat extra parkeerdruk op de openbare weg ongewenst of eenvoudig onmogelijk is.

Als het volgens de bouwverordening voorgeschreven aantal parkeerplaatsen niet kan worden gerealiseerd, dient de aanvrager van de bouwvergunning een financiële bijdrage in het parkeerfonds te storten. Als tegenprestatie zal de gemeente Hellendoorn dan binnen 10 jaar en 1000 meter van de bouwlokatie voor vervangende parkeergelegenheid zorgen of mobiliteitsmaatregelen nemen. Als het college het toestaat dat een aantal reeds bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied voor de nieuwe functies mag worden gebruikt dan dient de initiatiefnemer het gebruik van deze parkeerplaatsen te compenseren door een financiële bijdrage in het parkeerfonds.

Bij de afweging speelt net als bij het verstrekken van vergunningen de beschikbare capaciteit van de desbetreffende parkeerterreinen een rol.

Parkeergarage voor bezoekers, bewoners en werkers

5.4.2. Flexibiliteit

De gemeente Hellendoorn hanteert een vaste norm per functie. Indien minimum en maximumnormen worden opgesteld, wordt in vrijwel alle situaties de minimumnorm als realisatienorm gehanteerd. De parkeernorm zoals in bijlage 2a en 2b is opgenomen is de door de gemeente Hellendoorn vereiste parkeernorm.

Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan deze norm wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte niet toegestaan. Het realiseren van meer parkeerplaatsen dan de norm wordt uitsluitend onder voorwaarden toegestaan. Meer parkeerplaatsen realiseren betekent het faciliteren van meer verkeersbewegingen naar de locatie. Dit betekent een extra belasting van de infrastructuur, die niet in alle situaties kan worden toegestaan.

5.4.3. Aanwezigheidspercentages

Parkeerplaatsen zijn dikwijls uitwisselbaar, waardoor het niet noodzakelijk is de som van het aantal parkeerplaatsen van de functies in een gebied aan te leggen, maar slechts een deel ervan. Onder uitwisselbaarheid wordt hier verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. De mogelijkheden voor uitwisselbaarheid in een gebied hangen af van de locatiekeuze van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd samenvallen. Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen kan door de gemeente vrijstelling worden verleend. In bijlage 3 is de procentuele parkeerbehoefte per dag of dagdeel weergegeven.

Realiseren van voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen

5.4.4. Parkeren op eigen terrein

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 er nu en in de toekomst in de openbare ruimte en in de directe omgeving van de functie (maximaal 150 meter) voldoende[2] parkeercapaciteit beschikbaar is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. In deze afweging speelt het effect op de kwaliteit van het openbare gebied 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. Bij de functies werk en winkel moeten de bezoekersparkeerplaatsen mede om deze reden openbaar toegankelijk zijn.

[2] Over het algemeen wordt een parkeerdruk van 85% van de totale capaciteit nog als acceptabel beoordeeld. Bij een hogere parkeerdruk wordt het lastiger een parkeerplaats te vinden en ontstaat ongewenst zoekverkeer.

5.4.5. Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij openbare gebouwen, functies die voor gehandicapten toegankelijk zijn en aangepaste woningen dient tenminste 1 gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd te worden. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale afstand tot de ingang bedraagt 50 meter. Publieke voorzieningen dienen tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaatsen in te richten. Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage moet per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd.

5.4.6. Gebiedsgerichte aanpak

Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen is een gebiedsgerichte aanpak. De ervaring leert dat veel bestaande parkeerproblemen zijn veroorzaakt doordat juist niet gekozen is voor een gebiedsgerichte aanpak. In plaats van afzonderlijke functies te beschouwen wordt de parkeervraag van verschillende functies met elkaar in verband gebracht.

Parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal	opmerking
woning met garage en oprit	2	1,0	oprit min. 5,5 meter diep en 2,5 meter breed
woning met garage, zonder oprit	1	0,5 [2]	garage min. 5,0 meter diep en 4,5 meter breed
woning met oprit/opstelplaats op eigen terrein [1]	1	1,0	oprit min. 5,5 meter diep en 2,5 meter breed
woning met carport [1]	1	1,0	carport min. 6,0 meter diep en 3,0 meter breed
garagebox (niet bij woning)	1	0,4	garage min. 5,0 meter diep en 2,80 meter breed
woning met/zonder garage, met lange oprit	2	1,33	oprit min.10,0 meter diep en 2,5 meter breed
woning met/zonder garage, met brede oprit	2	1,7	oprit min. 5,5 meter diep en 4,5 meter breed

[1] Mits de parkeerplaats ook in gronduitgiftevoorwaarden en koopovereenkomsten is/wordt vastgelegd.
[2] Alleen in oudere woonwijken wordt deze situatie in de parkeerberekening meegenomen en wordt een rekenwaarde van 0,5 gehanteerd.
[3] Berekeningsaantal is nooit hoger dan de parkeernorm.
[4] Altijd 0,5 parkeerplaats per woning op openbaar terrein (bezoekersdeel).

Tabel 3: Rekenfactoren parkeervoorzieningen bij woningen

Een gebiedsgerichte aanpak kan leiden tot een efficiëntere benutting van parkeercapaciteit. Een parkeerplaats voor een winkelvoorziening kan bijvoorbeeld in de avonduren worden benut door bewoners of bezoekers van horeca. Bij een gebiedsgerichte aanpak moet rekening worden gehouden met bestaande aanwezige parkeercapaciteit en/of parkeerdruk. De wijze waarop wordt omgegaan met parkeervoorziening op eigen terrein (woningbouw) en de aanwezigheidspercentages (mogelijkheden dubbelgebruik) zijn dan van belang.

Een parkeerbalans is een goed instrument om de benodigde parkeerruimte in een gebied te achterhalen en/of te prognosticeren Voor het opstellen van een parkeerbalans dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

1. afbakening van het onderzoeksgebied en het gebied opdelen in deelgebieden;
2. bepalen parkeernormen;
3. inventarisatie parkeervraag- aanbod;
4. berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen, hierbij wordt rekening gehouden met mogelijkheden van dubbelgebruik.

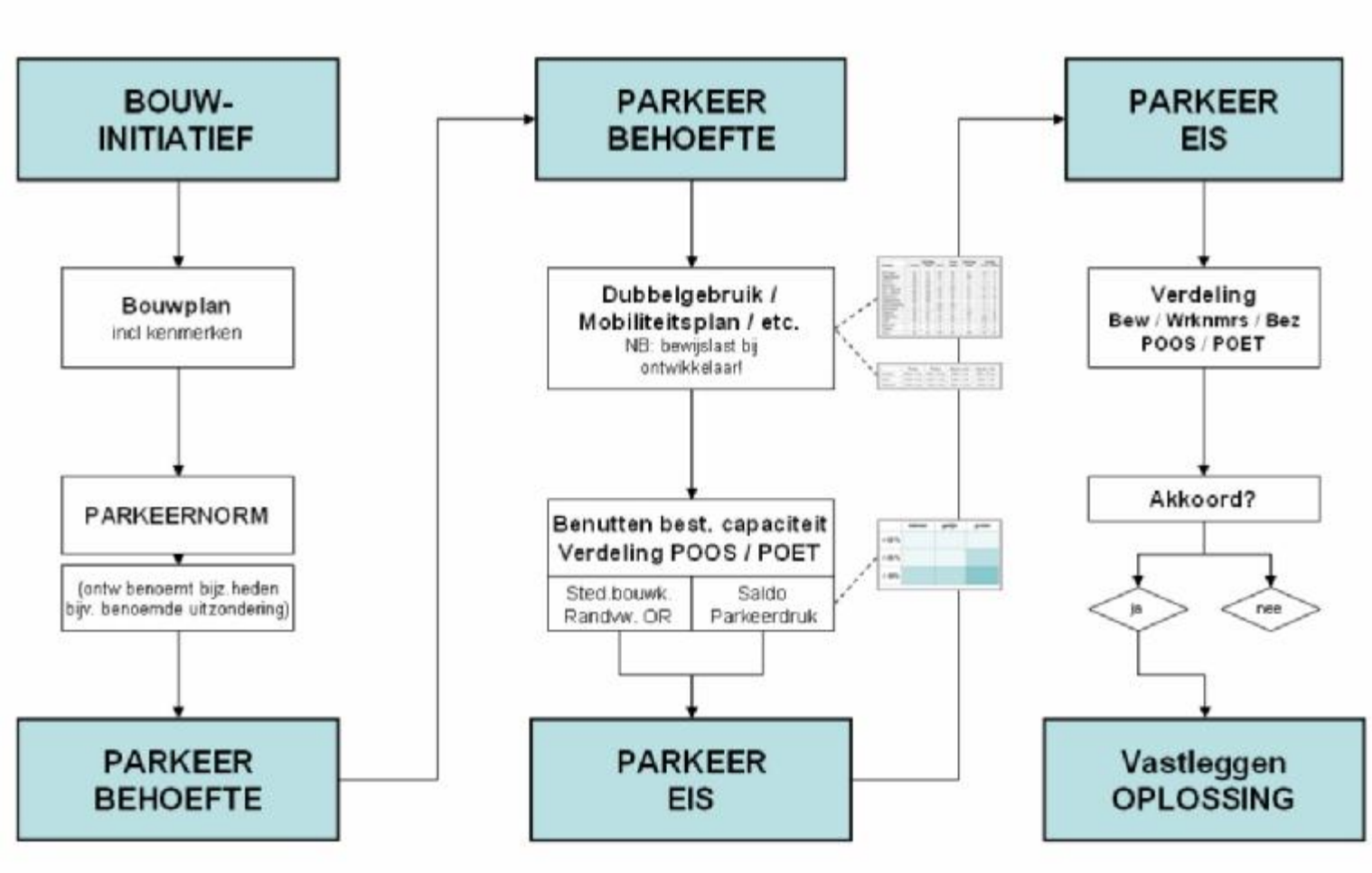
Rekenfactoren

Het aanwezige parkeeraanbod op eigen terrein (garage, oprit) wordt niet altijd uniform vastgesteld. Soms wordt een garage als een volwaardige of halve parkeerplaats meegeteld bij het opstellen van de parkeerbalans, soms wordt deze helemaal niet meegeteld.
De ervaring is dat garages steeds minder benut worden voor het parkeren van de auto. In tabel 3 zijn de rekenfactoren weergegeven.

Voorbeeld van een parkeerbalans

Deze rekenwaarden zijn uitsluitend van toepassing op de ontwikkeling van een gebied met meerdere woningen. Bij individuele verbouwplannen gelden deze rekenwaarden niet, maar moeten er (afhankelijk van de geldende parkeernorm) één of twee theoretische parkeerplaatsen op eigen terrein overblijven. Bij individuele woningen mogen op eigen terrein meer parkeerplaatsen worden aangelegd dan de parkeernorm of parkeerbalans aangeeft. Hieraan worden voorwaarden gesteld met betrekking tot de bereikbaarheid. Deze zijn in de gemeente Hellendoorn vastgelegd in het zogenaamde inrittenbeleid. De regels omtrent de aanleg c.q. uitbreiding van uitritten bij woningen zijn opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).

Voor parkeergarages met grotere capaciteit (bijvoorbeeld onder een appartementencomplex) gelden dezelfde rekenregels als die in tabel 2 staan vermeld. Bij parkeergarages 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 parkeerplaats.



Figuur 2: Schematisch overzicht toepassing parkeernormen

6. Planvorming, afspraken en realisatie

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de gemeente na overleg met de bouwende partij tot een parkeereis komt en afspraken maakt over het faciliteren van de parkeerbehoefte door de ontwikkelaar.

6.1. Planuitwerking

Het ontwerpproces dat deel uit maakt van projectontwikkeling heeft over het algemeen een interaktief karakter. Het gebeurt vaak dat sommige stappen in dat proces opnieuw gezet moeten worden, bijvoorbeeld omdat nieuwe informatie of nieuwe inzichten beschikbaar zijn gekomen. Het is echter van groot belangdat er in een zo vroeg mogelijk stadium rekening wordt gehouden met de parkeeropgave bij de ontwikkeling. Daarom is er voor gekozen om, in aansluiting op de dynamiek van het ontwerpproces, de parkeereis stapsgewijs te berekenen door van grof naar fijn te werken. Op basis van de eerste ontwerpen wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte bij de ontwikkeling. Het gaat dan om het aantal parkeerplaatsen waarvan de bouwende partij tijdens het ontwerpproces kan uitgaan dat hij zal moeten realiseren.

Zodra de ontwerpen concreter worden kan de parkeerbehoefte worden aangescherpt naar een parkeereis. Als binnen het bouwplan bijvoorbeeld mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken, kan de parkeereis op een lager aantal parkeerplaatsen uitkomen dan de parkeerbehoefte. Vervolgens moeten afspraken gemaakt worden over de concrete invulling van de parkeereis en de eventuele consequenties daarvan. Met andere woorden: waar kunnen de gebruikers van het pand, na realisatie van het bouwplan, werkelijk hun auto’s parkeren? In figuur 2 is dat schematisch in beeld gebracht.

6.2. Vast te leggen afspraken

Wanneer de parkeereis voor een ontwikkeling en de wijze waarop die gerealiseerd zal worden zijn bepaald, is het van belang dat de afspraken daarover nauwkeurig worden vastgelegd, zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden. Als bijvoorbeeld is afgesproken om een deel van de parkeereis op eigen terrein te voldoen en voor de overige parkeerplaatsen gebruik te maken van een privaat parkeerterrein in de buurt, moet een overeenkomst / huurcontract tussen de ontwikkelaar en de beheerder van het private parkeerterrein aan de gemeente overlegd worden.

In de vast te leggen afspraken wordt tenminste op papier gezet:

- welke ontwikkeling het betreft;
- een berekening van de parkeerbehoefte;
- de parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer de parkeereis lager is vastgesteld dan de berekende parkeerbehoefte;
- bij de parkeereis wordt tevens een uitsplitsing gemaakt (indien van toepassing) naar aantal parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers, werknemers;
- de wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan door de bouwende partij;
- mogelijke consequenties voor de gebruiker van het pand.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om te kunnen contoleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Maar het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen afspelen.

Figuur 3: Schema vastleggen oplossing

6.3. Gebiedsontwikkeling als bijzondere situatie

Voor gebiedsontwikkelingen kunnen grotendeels dezelfde stappen doorlopen worden als voor afzonderlijke plannen, maar het zal vaker nodig zijn om tot maatwerk te komen. In situaties waar gelijktijdig meerdere bouwplannen aan de orde zijn, kan er sprake zijn van schaalvoordelen. Zo biedt een gebiedsgerichte aanpak meer mogelijkheden om dubbelgebruik van parkeervoorzieningen te bewerkstelligen (minder ruimtebeslag, meer inkomsten). Daarnaast kan door de schaalgrootte een kostenvoordeel ontstaan voor de bouw en het beheer van een parkeervoorziening. Binnen het kader van een gebiedsontwikkeling bestaan in principe legio mogelijkheden voor maatwerk, maar uitsluitend wanneer daar vooraf goede afspraken over zijn vastgelegd. In deze afspraken moet tenminste worden vastgelegd welke ruimte en middelen gereserveerd worden om de parkeervoorzieningen binnen een overeengekomen termijn te realiseren. Daarbij kan onder andere gedacht worden aan de gefaseerde aanleg van een parkeervoorziening met een functie voor het totale gebied.
In de eerste fase(n) van de gebiedsontwikkeling zou bijvoorbeeld nog op de openbare straat geparkeerd kunnen worden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de ruimte in de deelplannen die later worden ontwikkeld.

Bij oplevering van het laatste deelplan moet de parkeereis echter wel volledig zijn gerealiseerd. Alle ontwikkelaars die betrokken zijn in de gebiedsontwikkeling worden geacht bij te dragen aan het oplossen van de parkeereis.

Deze gebiedsgewijze benadering is zowel van belang voor het faciliteren van de parkeerbehoefte, als voor de bredere benadering van het bereikbaarheidsvraagstuk

Bijlage 1a: centrum Nijverdal

Bijlage 2a: parkeernormen centrum Nijverdal

Hoofdgroep	Functie	Norm (..) = aandeel bezoekers	Eenheid m2 = bvo
Woningen	Koop (vrijstaand)	1,8 (0,3)	Woning
	Koop (twee-onder-een kap)	1,5 (0,3)	Woning
	Koop (tussen/hoek)	1,5 (0,3)	Woning
	Koop (etage, duur)	1,4 (0,3)	Woning
	Koop (etage, midden)	1,4 (o,3)	Woning
	Koop (etage, goedkoop)	1,3 (0,3)	Woning
	Huur (vrije sector)	1,5 (0,3)	Woning
	Huur (sociale huur)	1,3 (0,3)	Woning
	Huur (etage, duur)	1,4 (0,3)	Woning
	Huur (etage, midden/goedkoop)	1,1 (0,3)	Woning
	Kamerverhuur (zelfstandig)	0,6 (0,2)	Woning
	Kamerverhuur (studenten)	0,3 (0,2)	Woning
	Aanleunwoning, serviceflat	1,1 (0,3)	Woning
Werken	Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6 (5%)	100 m2
	Commerciële dienstverlening	2,1 (20%)	100 m2
	Industrie, werkplaats, laboratorium	1,6 (5%)	100 m2
	Loods, opslag, transportbedrijf	0,7 (5%)	100 m2
	Bedrijfsverzamegebouw	1,3	100 m2
Winkels	Buurtsupermarkt	1,9 (89%)	100 m2
	Discountsupermarkt	3,3 (96%)	100 m2
	Fullserv. supermarkt (laag/middelhoog prijsniv.)	3,1 (93%)	100 m2
	Fullserv. supermarkt (middel-/hoog prijsniv.)	3,6 (93%)	100 m2

Hoofdgroep	Functie	Norm (..) = aandeel bezoekers	Eenheid
	Grote supermarkt	6 (84%)	100 m2
	Hoofdwinkelcentrum (20.000 tot 30.000 inw.)	3,3 (82%)	100 m2
	Weekmarkt	0,2 (85%)	1 m1
	Bruin- en witgoedzaken	4 (92%)	100 m2
	Woonwarenhuis/woonwinkel	1,3 (91%)	100 m2
Cultuur	Bibliotheek	0,5 (97%)	100 m2
	Museum	0,6 (95%)	100 m2
	Theater, schouwburg	7,4 (87%)	100 m2
Ontspanning	Bioscoop	3,2 (94%)	100 m2
	Filmtheater, filmhuis	2,6 (97%)	100 m2
	Bowlingcentrum	1,6 (89%)	Baan
	Biljart- en snookercentrum	0,9 (87%)	Tafel
	Dansstudio	1,6 (93%)	100 m2
Sport	Fitnessstudio, sportschool	1,4 (87%)	100 m2
	Fitnesscentrum	1,7 (90%)	100 m2
	Sauna, hammam	2,5 (99%)	100 m2
	Sporthal	1,6 (96%)	100 m2
	Sportzaal	1,2 (94%)	100 m2
	Tennishal	0,3 (97%)	100 m2
	Squashhal	1,6 (84%)	100 m2
	Sportveld	20 (95%)	Hectare
	Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	3,6 (97%)	100 m2

Hoofdgroep	Functie	Norm (..) = aandeel bezoekers	Eenheid
	Indoorspeeltuin (zeer groot)	4,4 (98%)	100 m2
	Dierenpark	8 (99%)	Hectare
	Attractie- en pretpark	8 (99%)	Hectare
Horeca	Café, bar, cafetaria	5	100 m2
	Restaurant	9	100 m2
	Discotheek	6,9 (99%)	100 m2
Recreatie	1 ster hotel	0,4 (77%)	10 kamers
	2 sterren hotel	1,4 (80%)	10 kamers
	3 sterren hotel	2,1 (77%)	10 kamers
	4 sterren hotel	3,4 (73%)	10 kamers
	5 sterren hotel	5,3 (65%)	10 kamers
Gezondheid en maatschappij	Huisartsenpraktijk	2,1 (57%)	Beh.kamer
	Apotheek	2,3 (45%)	Apotheek
	Fysiotherapiepraktijk	1,3 (57%)	Beh.kamer
	Consultatiebureau	1,4 (50%)	Beh.kamer
	Consultatiebureau voor ouderen	1,3 (38%)	Beh.kamer
	Tandartsenpraktijk	1,6 (47%)	Beh.kamer
	Gezondheidscentrum	1,6 (55%)	Beh.kamer
	Ziekenhuis	1,4 (29%)	100 m2
	Penitentiaire inrichting	1,7 (37%)	10 cellen
	Religiegebouw	0,2	Zitplaats
	Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6 (60%)	Wooneenheid

Hoofdgroep	Functie	Norm (..) = aandeel bezoekers	Eenheid
Onderwijs	Kinderdagverblijf	1	100 m2
	Basisonderwijs	0,8	Leslokaal
	Middelbare school	3,7 (11%)	100 leerlingen
	ROC	4,7 (7%)	100 leerlingen
	Avondonderwijs	4,5 (95%)	10 studenten

Bijlage 2b: overig deel gemeente

Hoofdgroep	Functie	Norm (..) = aandeel bezoekers	Eenheid m2 = bvo
Woningen	Koop (vrijstaand)	2,2 (0,3)	Woning
	Koop (twee-onder-een kap)	2,1 (0,3)	Woning
	Koop (tussen/hoek)	1,9 (0,3)	Woning
	Koop (etage, duur)	2 (0,3)	Woning
	Koop (etage, midden)	1,8 (o,3)	Woning
	Koop (etage, goedkoop)	1,6 (0,3)	Woning
	Huur (vrije sector)	1,9 (0,3)	Woning
	Huur (sociale huur)	1,6 (0,3)	Woning
	Huur (etage, duur)	1,8 (0,3)	Woning
	Huur (etage, midden/goedkoop)	1,4 (0,3)	Woning
	Kamerverhuur (zelfstandig)	0,7 (0,2)	Woning
	Kamerverhuur (studenten)	0,3 (0,2)	Woning
	Aanleunwoning, serviceflat	1,1 (0,3)	Woning
Werken	Kantoor (zonder baliefunctie)	2,1 (5%)	100 m2
	Commerciële dienstverlening	2,9 (20%)	100 m2
	Industrie, werkplaats, laboratorium	2,4 (5%)	100 m2
	Loods, opslag, transportbedrijf	1,1 (5%)	100 m2
	Bedrijfsverzamegebouw	1,9	100 m2
Winkels	Buurtsupermarkt	3,5 (89%)	100 m2
	Discountsupermarkt	6,5 (96%)	100 m2
	Fullserv. supermarkt (laag/middelhoog prijsniv.)	5,4 (93%)	100 m2
	Fullserv. supermarkt (middel-/hoog prijsniv.)	4,9 (93%)	100 m2

Hoofdgroep	Functie	Norm (..) = aandeel bezoekers	Eenheid m2 = bvo
	Grote supermarkt	7,7 (84%)	100 m2
	Groothandel in levensmiddelen	6,4 (80%)	100 m2
	Weekmarkt	0,2 (85%)	1 m1
	Buurt- en dorpscentrum	3,7 (72%)	100 m2
	Wijkcentrum (klein)	4,5 (76%)	100 m2
	Wijkcentrum (gemiddeld)	5,1 (79%)	100 m2
	Wijkcentrum (groot)	5,7 (81%)	100 m2
	Kringloopwinkel	1,9 (89%)	100 m2
	Bruin- en witgoedzaken	7,9 (92%)	100 m2
	Woonwarenhuis/woonwinkel	1,9 (91%)	100 m2
	Meubelboulevard	2,4 (93%)	100 m2
	Winkelboulevard	4,2 (94%)	100 m2
	Outletcentrum	10,1 (94%)	100 m2
	Bouwmarkt	2,4 (87%)	100 m2
	Tuincentrum	2,7 (89%)	100 m2
	Groencentrum	12,4 (98%)	100 m2
Cultuur	Bibliotheek	1,2 (97%)	100 m2
	Museum	1,1 (95%)	100 m2
	Theater, schouwburg	13,6 (87%)	100 m2
Ontspanning	Bioscoop	11,2 (94%)	100 m2
	Filmtheater, filmhuis	7,9 (97%)	100 m2
	Bowlingcentrum	2,8 (89%)	Baan

Hoofdgroep	Functie	Norm (..) = aandeel bezoekers	Eenheid m2 = bvo
	Biljart- en snookercentrum	1,4 (87%)	Tafel
	Dansstudio	5,5 (93%)	100 m2
	Fitnessstudio, sportschool	4,8 (87%)	100 m2
	Fitnesscentrum	6,3 (90%)	100 m2
	Wellnesscentrum	9,3 (99%)	100 m2
	Sauna, hammam	6,7 (99%)	100 m2
	Dierenpark	8 (99%)	Hectare
	Attractie- en pretpark	8 (99%)	Hectare
	Volkstuin	1,4 (100%)	10 tuinen
Sport	Squashhal	2,7 (84%)	100 m2
	Zwembad, overdekt	11,5 (97%)	100 m2 bad
	Zwembad, openlucht	12,9 (99%)	100 m2 bad
	Sportveld	20 (95%)	Hectare
	Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,9 (98%)	100 m2
	Kunstijsbaan (400 meter)	2,6 (98%)	100 m2
	Ski- en snowboardhal	5,7	100 m2 wit
	Golfoefencentrum	51,1 (93%)	Centrum
	Golfbaan	96 (98%)	18 holes
	Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	3,6 (97%)	100 m2
	Indoorspeeltuin (groot)	6,8 (98%)	100 m2
	Indoorspeeltuin (zeer groot)	5,8 (98%)	100 m2
	Kinderboerderij	22,5	Boerderij

Hoofdgroep	Functie	Norm (..) = aandeel bezoekers	Eenheid m2 = bvo
	Manege	0,4 (90%)	Box
	Sporthal	2,9 (96%)	100 m2
	Sportzaal	2,8 (94%)	100 m2
	Tennishal	0,5 (97%)	100 m2
Recreatie	Camping	1,2 (90%)	Standplaats
	Bungalowpark	2,1 (91%)	Bungalow
	1 ster hotel	2,4 (77%)	10 kamers
	2 sterren hotel	4,1 (80%)	10 kamers
	3 sterren hotel	5 (77%)	10 kamers
	4 sterren hotel	7,2 (73%)	10 kamers
	5 sterren hotel	10,6 (65%)	10 kamers
Horeca	Café, bar, cafetaria	6 (90%)	100 m2
	Restaurant	13 (80%)	100 m2
	Discotheek	20,8 (99%)	100 m2
Gezondheid en maatschappij	Huisartsenpraktijk	3 (57%)	Beh.kamer
	Apotheek	3,2 (45%)	Apotheek
	Fysiotherapiepraktijk	1,8 (57%)	Beh.kamer
	Consultatiebureau	1,9 (50%)	Beh.kamer
	Consultatiebureau voor ouderen	1,9 (38%)	Beh.kamer
	Tandartsenpraktijk	2,4 (47%)	Beh.kamer
	Gezondheidscentrum	2,2 (55%)	Beh.kamer
	Ziekenhuis	1,7 (29%)	100 m2

Hoofdgroep	Functie	Norm (..) = aandeel bezoekers	Eenheid m2 = bvo
	Crematorium	30,1 (99%)	Plechtigheid
	Begraafplaats	31,6 (97%)	Plechtigheid
	Penitentiaire inrichting	3,3 (37%)	10 cellen
	Religiegebouw	0,2	Zitplaats
	Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6 (60%)	Wooneenheid
Onderwijs	Kinderdagverblijf	1,4	100 m2
	Basisonderwijs	0,8	Leslokaal
	Middelbare school	4,9 (11%)	100 leerlingen
	ROC	5,8 (7%)	100 leerlingen
	Avondonderwijs	6,8 (95%)	10 studenten
	Hogeschool	10,7 (72%)	100 studenten

Bijlage 3: aanwezigheidspercentages

	Werkdag				Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel food	30	70	20	100	100	0	0
Detailhandel non food	30	70	0	100	100	0	0
Kantoren	100	100	5	10	5	0	0
Commerciële ruimte aan huis	100	100	80	80	80	80	80
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Consumenten gerichte bedrijvigheid	30	75	5	100	100	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	0	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	75	75	0	0
Museum	20	45	0	100	100	0	90
Restaurant	10	40	90	70	70	100	40
Café	10	40	90	75	75	100	45
Bioscoop / theater	15	30	90	60	60	100	60
Sport	30	50	100	100	100	90	85
Zwembad	100	80	100	100	100	100	100

Colofon

Titel:	Nota Parkeernormen
Status:	concept
Kenmerk:	12INT01082
Opdrachtgever:	Gemeente Hellendoorn
Verantwoordelijk wethouder:	De heer J. Beintema
Auteur:	Reinier Valk
Bijdragen door:	Albert Jan Grolleman, Trudy Regtuijt-Mensink, Ruud Elferink, Gerard Fikken, Martin Broekhuis, Adri Brinker, Marcel Reinders, Gerrieanne Minkjan, Harro Meijer en Sandra Ponsteen-Jurriën