

Appendix: parkeernormen kleine wooneenheden

Behorende bij de parkeernormennota Harderwijk (2013)

Gemeente Harderwijk
Domein Ruimte
Augustus 2016

De parkeernorm voor normale huur- en koopwoningen¹ is 1,8 parkeerplaatsen per woning (Parkeernormennota Harderwijk 2013).

Voor kleinere wooneenheden, zoals studio's (1-kamerappartementen/wooneenheden) en/of kleinere appartementen/wooneenheden (2-, incidenteel nog 3-kamer) is de norm van 1,8 parkeerplaats per woning niet alleen vrij fors, maar heeft deze ook een beperkende invloed op de realisatiekansen van initiatieven/plannen.

Op basis van de meest recente ervarings- en parkeerkecijfers van de CROW kan de parkeernorm voor kleine wooneenheden worden verlaagd. Het is dan wel noodzakelijk om een koppeling te leggen tussen de indeling in woontypen van de CROW en het gebruiksoppervlakte (gbo) van de 'kleinere wooneenheden':

- 1,0 parkeerplaats per studio (30-40 m2 gbo) of kleinere woning (van circa 50 m2 gbo);
- 1,2 parkeerplaats per kleinere woning (van circa 50-70 m2 gbo).

Deze waarden liggen respectievelijk 0,8 en 0,6 lager dan de standaard parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per te realiseren woning voor 'normale koop- en huurwoningen' ('vrijstaande woningen', '2 onder 1 kappers', 'rijwoningen' en 'appartementen').

Parkeernormen kleine wooneenheden

Functie	Centrumgebied	Woongebied	Industriegebied	Buitengebied
Woning/wooneenheid/appartement, 30-40 m2 gbo [per woning] ²	1,0 pp	1,0 pp	1,0 pp	1,0 pp
Woning/wooneenheid/appartement, ca. 50 m2 gbo [per woning] ³	1,0 pp	1,0 pp	1,0 pp	1,0 pp
Woning/wooneenheid/appartement, 50-70 m2 gbo [per woning] ⁴	1,2 pp	1,2 pp	1,2 pp	1,2 pp

Bijlage: Ontwikkeling kleinere wooneenheden (Goudappel Coffeng, 20 juli 2016).

¹ Vrijstaande woningen, 2-onder-1 kap, rijwoningen en appartementen.

² 1-kamerappartement/wooneenheid (studio).

³ 2-kamerappartement/wooneenheid.

⁴ 2-, incidenteel 3-kamerappartement/wooneenheid.

Parkeernormennota

Harderwijk



Leeswijzer

Voor u ligt de Parkeernormennota Harderwijk. Deze parkeernormennota is opgesteld door de gemeente Harderwijk met als doel om specifieke, toepasbare en uniforme parkeernormen vast te stellen voor het gehele grondgebied van de gemeente Harderwijk.

Deze nota is opgebouwd uit een vijftal hoofdstukken. Hoofdstuk 1 gaat in op de aanleiding die ten grondslag ligt voor het opstellen van deze parkeernormennota. Hoofdstuk 2 gaat vervolgens in op de uitgangspunten, doel en status van de parkeernormennota.

Het derde hoofdstuk gaat in op de verdeling van de wijken binnen de gemeente Harderwijk in de verschillende 'parkeergebieden'. In hoofdstuk 4 staan alle parkeernormen per gebied weergegeven. Hoofdstuk 5 tenslotte geeft voor de belangrijkste fietsaantrekkende voorzieningen de fietsparkeerkencijfers weer.

Bijlage 1 bevat informatie die ondersteuning biedt bij het rekenen met de parkeernormen. Tevens bevat deze bijlage een viertal rekenvoorbeelden.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Parkeerbeleid in Harderwijk

In het Verkeerstructuurplan van de gemeente Harderwijk (bestaande uit een deel Mobiliteitsvisie 2030 en een deel Gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan (GVVP)) zijn een aantal streefbeelden opgenomen over de richting waarin Harderwijk zich op langere termijn wil ontwikkelen/positioneren voor wat betreft verkeer en vervoer. Belangrijk streven is dat bestemmingen voor autoverkeer goed bereikbaar zijn, en op de bestemming in principe ook voldoende parkeergelegenheid aanwezig. Er vindt dus geen sturing plaats door capaciteitsbeperkingen, maar parkeren heeft wel een prijs. Parkeren in woonwijken is goed, maar strak geregeld. Door het toenemende autobezit zal de parkeerdruk in woonwijken verder toenemen.

De tijd van het onbeperkt parkeren voor de eigen deur, is in veel woonwijken voorbij. Oplossingen van parkeerproblemen zijn in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van belanghebbende bewoners zelf (die veelal ook het probleem zelf veroorzaken. In gebieden met veel 'wijk-vreemd' verkeer kan het invoeren van een systeem van vergunningparkeren een oplossing bieden). De gemeente acht zich verantwoordelijk voor de oplossing van parkeeroverlast als binnen aanvaardbare loopafstanden geen beschikbare parkeervoorzieningen beschikbaar zouden zijn. Pas dan zal gezocht worden naar gerichte reguleringsmaatregelen.

Voor wat betreft de fiets geeft de Mobiliteitsvisie aan dat gestimuleerd wordt naar een situatie waarin fietsen in Harderwijk aantrekkelijk is en doorlopend wordt gestimuleerd. In Harderwijk wordt geïnvesteerd in alternatieven voor het gebruik van de auto. Er wordt ingezet op een verdere kwaliteitssprong van het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen (inclusief voldoende aanbod van stallingvoorzieningen, oplaadpunten voor elektrische fietsen etc.). Het aantal en de kwaliteit van de stallingvoorzieningen zijn van belang bij de afweging van de vervoerwijzekeuze. Het veilig kunnen stallen van de fiets speelt hierbij een belangrijke rol. Stallingen bij alle belangrijke activiteitencentra, bij het NS-station en het busstation moeten het fietsgebruik een positieve impuls geven. Uitgangspunt bij het stallingbeleid is dat het aanbod de vraag dekt en dat het type voorziening is afgestemd op de aard van de bestemming. Fietsenstallingen moeten dicht bij de herkomst of bestemming liggen, goed bereikbaar zijn, beveiliging bieden tegen diefstal en tegen een redelijke prijs (bij voorkeur gratis) beschikbaar zijn, zo mogelijk overdekt zijn, vlot te gebruiken zijn en goed onderhouden te worden. Voor wat betreft de toepassing van fietsparkeernormen wordt aangesloten bij landelijke kencijfers (van CROW dan wel Fietsberaad).

In het GVVP 2010-2015 is de Mobiliteitsvisie uitgewerkt in concrete acties.

1.2 Aanleiding parkeernormennota

In het GVVP heeft de gemeenteraad van Harderwijk besloten een parkeernormennota op te stellen. Hiervoor was concreet de volgende aanleiding:

Eenduidigheid

Omdat er geen wettelijke, door de rijksoverheid vastgestelde en voorgeschreven parkeernormen bestaan, heeft de gemeente Harderwijk besloten om de parkeernormen in één document vast te leggen. Deze parkeernormen worden gebruikt bij het berekenen van de parkeerbehoefte bij voorzieningen als woningen, scholen, winkels, kantoren, bedrijven en sportaccommodaties. Het vastleggen van deze parkeernormen is onder meer voor burgers, projectontwikkelaars en de gemeente Harderwijk zelf van belang. Door het vastleggen / -stellen is het namelijk voor iedere belanghebbende vooraf duidelijk en inzichtelijk welke parkeernormen voor een bepaalde functie gehanteerd worden. Hierdoor ontstaat eenduidigheid in het parkeernormenbeleid.

Specifiek

Bij het opstellen van de parkeernormen zijn de kengetallen voor de parkeernormering vanuit CROW-publicatie 317: "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, oktober 2012" als uitgangspunt gebruikt. Het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek) is een Nederlandse organisatie die kennis over verkeer en vervoer bundelt. De CROW-richtlijnen zijn zo opgesteld dat deze cijfers bruikbaar en toepasbaar zijn in heel Nederland. Deze hebben echter geen wettelijke status. Het CROW geeft alleen adviezen voor bijvoorbeeld de wegbeheerder. Over het algemeen geldt wel dat een wegbeheerder in Nederland goed moet kunnen motiveren waarom van de richtlijnen is afgeweken.

De gemeente Harderwijk streeft echter naar een parkeernormennota met parkeernormen die specifiek toepasbaar zijn voor de situaties binnen de gemeente Harderwijk. Bij het opstellen van deze nota is onder andere rekening gehouden met de samenstelling van de wijken, zoals de bebouwing en de samenstelling van de bevolking. Daarbij spelen ook de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen binnen de gemeente Harderwijk een rol.

1.3 Juridisch kader parkeernormen – nieuwe Wro

In de gemeentelijke bouwverordening is een regeling opgenomen over de parkeergelegenheid voor auto's bij of in gebouwen. Uitgangspunt is dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Bouwplannen worden aan deze regeling getoetst, op basis van artikel 2.10 lid 1 onder b van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is geregeld in de bouwverordening. Voor de berekening hiervan zijn parkeernormen opgenomen. Hierbij kan het gaan om 'eigen' parkeernormen dan wel om (een verwijzing naar) kengetallen uit de publicaties van het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, het CROW.

In oktober 2012 is er een nieuwe publicatie van het CROW verschenen. Het betreft publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Deze publicatie is mede als basis gebruikt voor het opstellen van deze parkeernormennota. In de nieuwe bouwverordening wordt naar deze parkeernormennota verwezen.

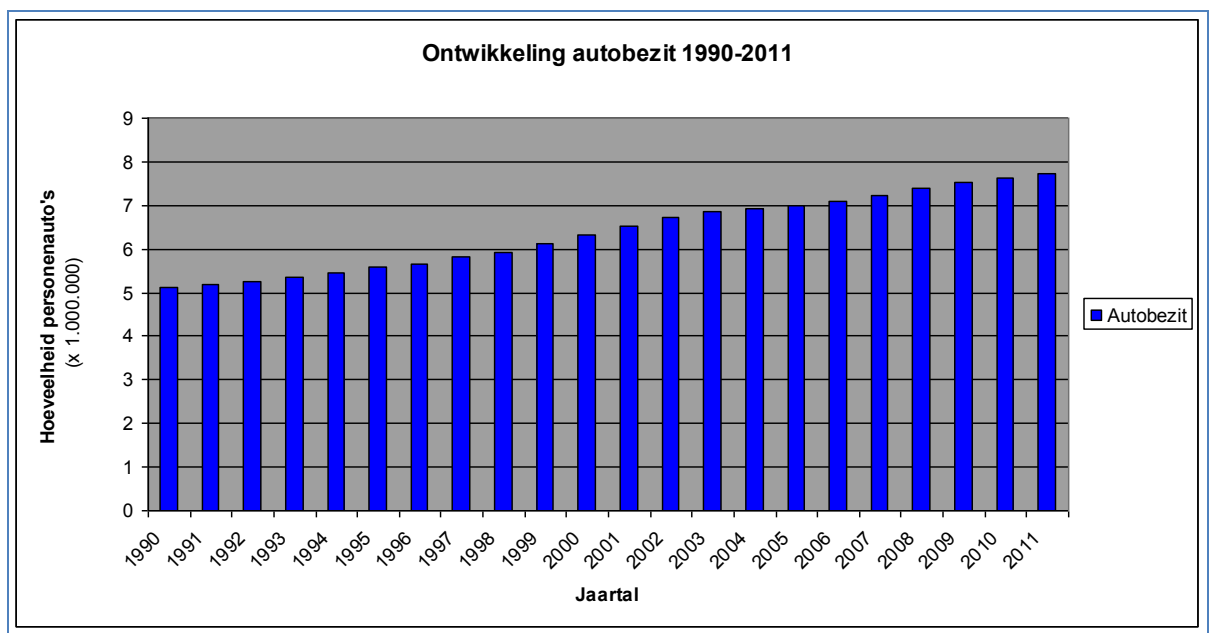
Per 1 juli 2008 is de (nieuwe) Wet op de ruimtelijke ordening (verder: Wro) in werking getreden. Deze wet heeft effect op het vastleggen van parkeernormen. Met de komst van deze nieuwe Wro is het op termijn niet meer toegestaan om via de gemeentelijke bouwverordening eisen over parkeren te regelen. Deze mogelijkheid verdwijnt waarschijnlijk per 1 juli 2013. Tot die tijd blijven we deze mogelijkheid gebruiken. Voorlopig worden de parkeernormen dus nog via de gemeentelijke bouwverordening geregeld. Deze parkeernormennota bevat de beleidsregels ter invulling van deze bevoegdheid uit de bouwverordening.

Als de bouwverordening op termijn geen mogelijkheid meer biedt om parkeernormering te regelen, kunnen gemeenten de parkeernormen via het bestemmingsplan vaststellen. Vanwege mogelijk lang durende procedures voor het wijzigen van een bestemmingsplan is dat echter niet wenselijk. Het is daarom logischer dat er in een bestemmingsplan naar deze gemeentelijke parkeernormennota verwezen wordt. Dit voorkomt dat bestemmingsplannen onnodig veel informatie over parkeren bevatten. Wanneer de parkeernormen los staan van de bestemmingsplannen zijn ze flexibeler te wijzigen.

Hierover meer in hoofdstuk 2, Uitgangspunten Nota.

1.4 Ontwikkelingen

Al geruime tijd is bekend dat het autobezit in Nederland toeneemt, daar waar het gebruik van de auto nagenoeg gelijk blijft. In afbeelding 1 is te zien dat het autobezit in Nederland de afgelopen jaren toegenomen is. De verwachting is dat deze trend ook nog de komende jaren door zal zetten. Door deze toename van het autobezit in Nederland wordt de vraag naar voldoende parkeerplekken steeds groter. Het is daarom van belang de parkeernormen op deze trend af te stemmen. Zodoende wordt overlast door een tekort aan parkeerplaatsen of parkeercapaciteit voorkomen.



Figuur 1 Grafiek ontwikkeling autobezit 1990-2011

Hoofdstuk 2 **Uitgangspunten nota**

In hoofdstuk 1 is beschreven wat de aanleiding is voor het opstellen van deze parkeernormennota. In dit hoofdstuk zal verder ingegaan worden op de uitgangspunten van de parkeernormennota. Hierbij komen onder andere de status van de parkeernormennota, het kader waarbinnen deze nota geplaatst is en de wetgeving rondom parkeernormen aan bod. Verder wordt er ook ingegaan op het Harderwijker parkeerfonds.

2.1 *Status en doelstelling van de parkeernormennota*

Het gebruik van de parkeernormen heeft tot doel een zodanig aantal parkeerplekken voor een bepaalde functie te realiseren, dat dit aantal parkeerplekken voorziet in de parkeerbehoefte van die functie. Daarbij is het uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein gefaciliteerd moet worden. Door het toepassen van parkeernormen wordt onder meer voorkomen dat er een overschot of tekort aan parkeercapaciteit ontstaat. De parkeernormen in deze parkeernormennota sluiten aan op het GVVP en maakt samen met dit GVVP onderdeel uit van het Verkeerstructuurplan Harderwijk.

De parkeernormen zijn van toepassing op nieuwe ontwikkelingen of verandering van bestaande situaties waarvoor een bouw-/omgevingsvergunning vereist is. Deze parkeernormennota kan ook gebruikt worden als kader voor externe partijen als bijvoorbeeld projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enzovoort.

Deze parkeernormennota zal eens in de vijf jaar herzien worden, of zo veel eerder als nodig, bijvoorbeeld vanwege een bepaalde ontwikkeling. Hierbij zal ook het gebruik van de vigerende parkeernormen worden geëvalueerd. Door deze regelmatige herziening blijven de parkeernormen aansluiten bij de ontwikkelingen die zich op dit gebied afspelen en zijn de parkeernormen altijd up-to-date.

2.2 *Parkeerfonds*

In enkele gevallen kan het voorkomen dat het parkeren voor een bepaalde functie niet op eigen terrein gefaciliteerd kan worden. Het College van B en W heeft in dergelijke situaties de mogelijkheid om beargumenteerd af te wijken van de eis om het parkeren op eigen terrein te realiseren. Om de aanvrager van de bouwvergunning in een dergelijke situatie wel mee te laten betalen aan de realisatie van parkeergelegenheid, is bij raadsbesluit van 7 april 2011, het parkeerfonds ingesteld.

De vrijstelling van de eis om het parkeren op eigen terrein te faciliteren wordt door het College van B en W gedaan op basis van een hardheidsclausule. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat de maatschappelijke of (sociaal)economische waarden van het bouwproject zwaarder wegen dan de realisatie van parkeergelegenheid op eigen terrein.

Wanneer er door het College van B en W vrijstelling wordt verleend van de parkeernormen, zal een aanvrager van de bouwvergunning een storting in het parkeerfonds moeten doen. Het parkeerfonds is aan de orde bij:

- Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft, waarbij de extra parkeervraag kan worden opgevangen op de bestaande openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving (buiten het centrum maximaal 500 meter) van het plan. Deze storting dient als compensatie voor de extra belasting van de openbare gelegenheden en als bekostiging voor de door de gemeente aan te leggen parkeerplaatsen.
- Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein, waarbij de extra parkeerplaatsen op termijn door de gemeente worden aangelegd binnen acceptabele afstand van het plan. Specifiek voor het centrum geldt dat de via het parkeerfonds door de gemeente aan te leggen parkeerplaatsen in het centrum of in de directe ring (Westeinde – Vitringsingel – Scheepssingel – Boulevard) rond het centrum worden gerealiseerd, dit in verband met de zeer beperkte mogelijkheden tot uitbreiding.

De storting zou overeen moeten komen met de werkelijke investeringskosten van een parkeerplaats. Omdat echter van te voren niet bekend is waar en hoe een initiatief vorm krijgt, is het verstandiger om met een gemiddeld tarief te werken. Per geval kan, gelet op een mogelijkerwijs reeds bekende locatie voor de aanleg van parkeerplaatsen, worden bekeken of dit bedrag naar beneden of boven moet worden bijgesteld, hetgeen onderdeel uitmaakt van de hardheidsclausule.

De hoogte van het te storten bedrag in het parkeerfonds is vastgesteld op €17.500 exclusief BTW per parkeerplek (prijspeil 1-1-2013). Dit bedrag is een gemiddeld bedrag van de realisatiekosten van een parkeerplek op maaiveld (€2.500), een parkeerplek in een bovengronds gebouwde voorziening (€15.000) en een parkeerplek in een ondergronds gebouwde voorziening (€35.000).

Parkeerplekken die in het kader van het parkeerfonds aangelegd worden, zijn altijd openbaar toegankelijk. Voor meer informatie over het parkeerfonds wordt verwezen naar het document *Parkeernormen en parkeerfonds*, vastgesteld door de gemeente Harderwijk, d.d. 7 april 2011.

Hoofdstuk 3 Parkeergebieden

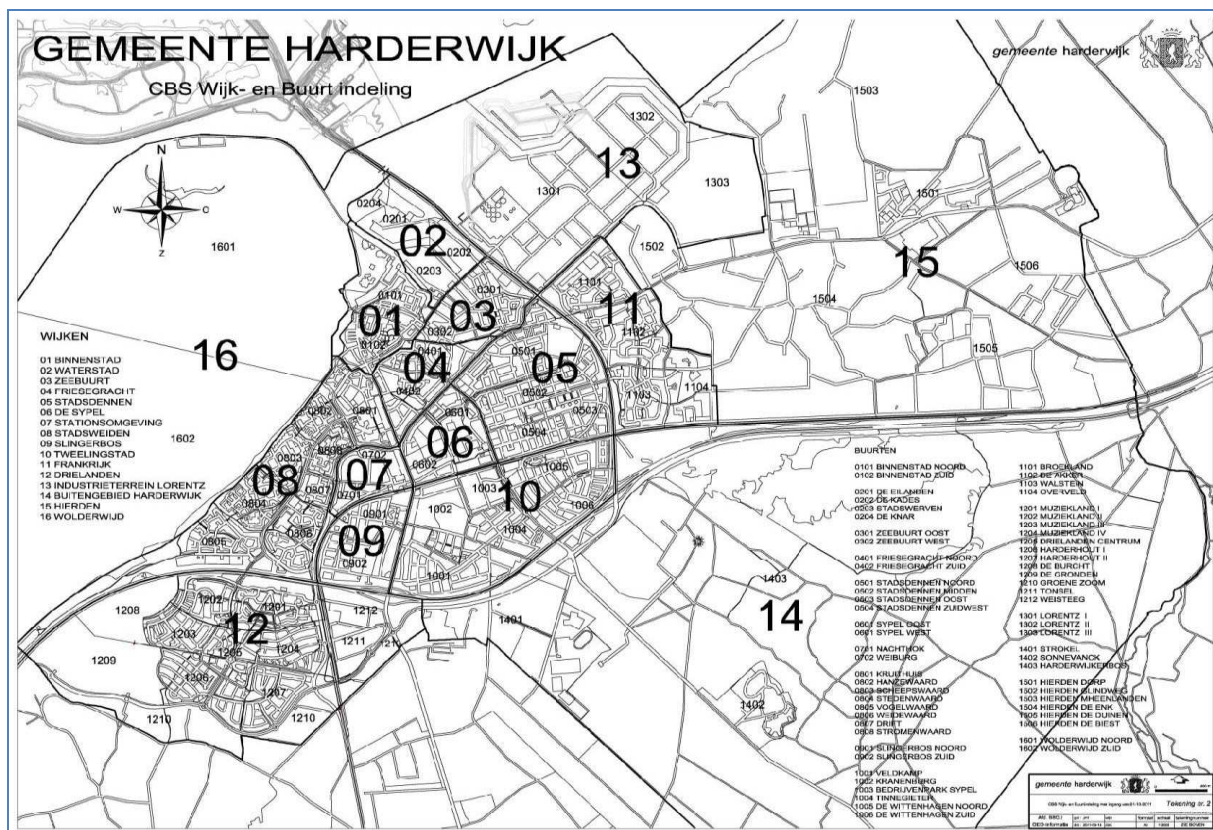
3.1 Indeling gebieden

Om de parkeernormen zo specifiek mogelijk op te stellen is er onderscheid gemaakt in een drietal verschillende 'gebieden' binnen de gemeente Harderwijk. Iedere wijk binnen de gemeente Harderwijk is onder gebracht in een dergelijk gebied. De wijken zijn ingedeeld op basis van de kenmerken die een specifieke wijk bevat. Bij deze kenmerken moet gedacht worden aan zaken als bebouwing, functie (wonen, werken, handel, enz.) en ligging.

De indeling van de wijken binnen de gemeente Harderwijk in parkeergebieden is als volgt:

- Centrumgebied: Wijk Binnenstad;
- Woongebied: Wijk Stationsomgeving, Wijk Drielanden, Wijk Frankrijk, Wijk Friesegracht, Wijk Stadsdennen, Wijk Hierden-Dorp, Wijk Slingerbos, Wijk De Sytel, Wijk Stadsweiden, Wijk Tweelingstad, Wijk Waterstad en Wijk Zeebuurt;
- Industriegebied: Bedrijventerrein Lorentz en Bedrijventerrein Tonsel;
- Buitengebied: alle gebieden gelegen buiten de bebouwde kom van Harderwijk of Hierden.

Op onderstaande kaart zijn de genoemde gebieden aangegeven. Deze kaart is in een groter formaat als bijlage bij deze nota opgenomen.



Figuur 2 Overzichtkaart wijkenindeling gemeente Harderwijk

De hierboven weergegeven indeling van de parkeergebieden is in hoofdstuk 4 verwerkt in de tabellen met parkeernormen.

3.2 Belangrijke uitgangspunten indeling

Bij de indeling van de wijken in de parkeergebieden zijn de volgende uitgangspunten belangrijk geweest:

- Vanwege de schaal en bereikbaarheid van de gemeente Harderwijk is er geen onderscheid gemaakt in wijken die dicht bij aansluitingen op de twee belangrijke regionale ontsluitingswegen A28 en N302 of het station gesitueerd zijn. Deze ligging heeft geen tot zeer minimale invloed op het autobezit in de wijken;
- Bij het vaststellen van de parkeernormen zijn de kengetallen voor de parkeernormering vanuit CROW-publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) als uitgangspunt gebruikt. Daarbij is de factor *matig stedelijk* overgenomen als factor voor de stedelijkheid binnen de gemeente Harderwijk. Harderwijk is voor het overgrote deel “matig stedelijk” vanwege de omgevingsadressendichtheid (adressen per km²). Volgens gegevens van het CBS is een deel van Harderwijk “sterk stedelijk”, het grootste gedeelte “matig stedelijk” en voor een klein gedeelte “weinig en niet stedelijk”. De stedelijkheidsgraad is van invloed op de vervoerwijzekeuze in het verplaatsingsgedrag (modal split). Bij zeer sterk stedelijk gebied is het aandeel openbaar vervoer en fiets groter dan in een niet stedelijk gebied. Daar tegenover staat dat het autogebruik relatief groter is in niet stedelijk gebied ten opzichte van stedelijk gebied. De stedelijkheidsgraad is daarom van invloed op het benodigd aantal parkeerplaatsen.

Hoofdstuk 4 Parkeernormen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de parkeernormen aan bod. De normen zijn uitgewerkt voor een aantal functies, te weten:

- woningen;
- winkels;
- bedrijven;
- onderwijsvoorzieningen;
- zorgvoorzieningen;
- horecagelegenheden;
- sociaal culturele voorzieningen;
- sportvoorzieningen;
- overige voorzieningen.

De parkeernormen, alsmede de indeling zoals deze hierboven weergegeven is, zijn grotendeels gebaseerd op de kengetallen uit het *ASVV 2004* en CROW-publicatie 317. In de meeste tabellen zijn twee getallen opgenomen; de minimale norm en de maximale norm voor de berekening van de parkeerbehoefte. De normgrondslag (rekeneenheid) is in iedere tabel, voor iedere specifieke functie, opgenomen. In bijlage 1 zijn een aantal rekenvoorbeelden opgenomen.

Indien er ruimtelijke ontwikkelingen zijn, waar een bijzondere situatie er om vraagt, heeft het college van B en W van de gemeente Harderwijk de bevoegdheid om beargumenteerd af te wijken van de vastgestelde parkeernormen. Er kunnen zich namelijk specifieke situaties voordoen waarbij het wenselijk / benodigd is om een hogere of juist een lagere parkeernorm toe te passen. In een dergelijk geval zal met duidelijke argumenten moeten worden aangegeven waarom van de normen wordt afgeweken.

4.2 Woningen

In het GVVP van 2003 zijn reeds parkeernormen opgenomen voor woningen. Dit zijn de volgende kengetallen:

woningtype	normering
appartementen sociaal	1,5
appartementen koop	1,5
appartementen ouderen	1,1
rijwoning sociaal	1,2
rijwoning koop	1,7
stadswoning sociaal	1,2
stadswoning koop	1,3
urban villa	1,8
geschakelde woning	1,8
2-1 kap	1,8
patio bungalows	1,8
vrijstaand	1,8
keuzewoning	1,8

Vanwege toenemend autobezit en ook de toenemende aanwezigheid van bedrijfsauto's / -busjes in woonwijken, zijn deze kengetallen voor woningen in deze nota geactualiseerd. Zo zijn bijvoorbeeld de normen van woningen en appartementen gelijkgesteld, aangezien de praktijk bewijst dat het autobezit onder bewoners van appartementen de laatste jaren aanzienlijk is toegenomen. Zoals al aangegeven heeft het college van B en W de bevoegdheid om beargumenteerd af te wijken van de vastgestelde parkeernormen. Er kunnen zich namelijk specifieke situaties voordoen waarbij het wenselijk / benodigd is om een hogere of juist een lagere parkeernorm toe te passen ¹.

Parkeernormen woningen 2013

Functie	Centrumgebied	Woongebied	Industriegebied	Buitengebied
Vrijstaande woning [per woning]	1,8	1,8	Geheel op eigen terrein	Geheel op eigen terrein
2 - onder - 1 kap [per woning]	1,8	1,8	Geheel op eigen terrein	Geheel op eigen terrein
Rijwoning [per woning]	1,8	1,8	-	-
Appartement [per woning]	1,8	1,8	Geheel op eigen terrein	Geheel op eigen terrein
Serviceflat/aanleunwoning [per woning]	0,9	0,9	-	-
Kamerverhuur [per kamer]	0,6	0,6	-	-

Toelichting:

- kengetallen gelden zowel voor koop- als voor huurwoningen;
- een serviceflat is een zelfstandige woonvorm met zorgfaciliteiten die vooral bestemd zijn voor bejaarden of ouderen met een zorgproblematiek;
- Een aanleunwoning is te vergelijken met een serviceflat. Het verschil met een serviceflat is dat een aanleunwoning dichtbij een zorgcentrum of verzorgingshuis gelegen is en gebruik kan worden gemaakt van de diensten die zij aanbieden.

Verhoging parkeernorm woningen

Indien er in een bepaald gebied parkeren op eigen erf wordt toegepast, kan de parkeernorm nog worden verhoogd. Reden hiervan is het feit dat parkeerplekken op eigen erf relatief minder intensief gebruik worden dan de plaatsen in het openbaar gebied. De normen en verhoging in de onderstaande tabel zijn gebaseerd op gegevens uit het GVP.

% parkeren op eigen terrein	Verhoging parkeernorm
0 tot 25 %	norm * 1.0
25 tot 50 %	norm * 1.1
50 tot 75 %	norm * 1.2
75 tot en met 100 %	norm * 1.3

In bijlage 1 zijn rekenvoorbeelden opgenomen. In deze voorbeelden komt ook de verhoging van de parkeernorm aan orde.

¹ Voor fase 2 en 3 van het Waterfront is, afwijkend van deze Parkeernormennota, voor appartementen een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per appartement vastgesteld (B&W-besluit van 12 maart 2013 GREX Waterfront, 1 januari 2013) Voor de Harder geldt 1,4 parkeerplaats/woning.

4.3 Winkels

Functie	Centrumgebied	Woongebied	Industriegebied	Buitengebied
Supermarkt	4,5 – 6,0	4,5 – 6,0	4,5 – 6,0	4,5 – 6,0
Winkels [per 100m ² bvo]	2,8 – 3,8	2,8 – 3,8	2,5 – 4,0	2,5 – 4,0
Grootschalige detailhandel ² [per 100m ² bvo]	-	5,5 – 7,5	6,0 – 8,5	6,0 – 8,5
Showroom [per 100m ² bvo]	1,0 – 1,2	1,2 – 1,4	1,6 – 1,8	1,6 – 1,8
Kringloopwinkel [per 100m ² bvo]	2,2 – 2,7	2,2 – 2,7	2,2 – 2,7	2,2 – 2,7
(Week)markt [per 1m ² marktkraam]	0,15 – 0,24	0,15 – 0,24	0,15 – 0,24	0,15 – 0,24

Toelichting:

- 1 arbeidsplaats = 30 – 50 m² bruto vloeroppervlakte
- De kencijfers zijn ontwikkeld om het aantal parkeerplaatsen bij voorzieningen te bepalen. Dit resulteert in de bandbreedte die wordt aangegeven. Er is sprake van een ondergrens en bovengrens binnen deze bandbreedte. Gemeente kan op basis van kencijfers, lokaal specifieke kenmerken en gemeentelijke (parkeer)beleid, parkeernormen vaststellen.

4.4 Bedrijven

Functie	Centrumgebied	Woongebied	Industriegebied	Buitengebied
Kantoor met baliefunctie [per 100m ² bvo]	1,8 – 2,3	2,3 – 2,8	2,8 – 3,3	3,3 – 3,8
Kantoor zonder baliefunctie [per 100m ² bvo]	1,0 – 1,7	1,2 – 1,9	1,5 – 2,0	1,8 – 2,3
Arbeidsextensieve & bezoekersextensieve bedrijven ³ [per 100m ² bvo]	0,5 – 0,6	0,6 – 0,7	0,8 – 0,9	0,8 – 1,3
Arbeidsintensieve & bezoekersextensieve bedrijven ⁴ [per 100m ² bvo]	1,2 – 1,7	1,7 – 2,2	2,5 – 2,8	2,5 – 2,8
Bedrijfsverzamelgebouw [per 100m ² bvo]	1,0 – 1,5	1,3 – 1,8	1,7 – 2,2	1,7 – 2,2

Toelichting:

- 1 arbeidsplaats = 25 – 35 m² bruto vloeroppervlak.

² Onder grootschalige detailhandel worden winkelformules gerekend die vanwege de omvang en aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben en welke gelegen zijn op locaties waar geen andere winkelcentra liggen. Hieronder vallen bijvoorbeeld: bouwmarkten, tuincentra en meubelboulevards.

³ Arbeids- & bezoekersextensieve bedrijven: loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, et cetera.

⁴ Arbeidsintensieve & bezoekersextensieve bedrijven: industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.

4.5 Onderwijsvoorzieningen

Functie	Centrumgebied	Woongebied	Industriegebied	Buitengebied
Beroepsonderwijs; dagonderwijs [per leslokaal] ⁵	6,0	6,0	6,0	6,0
Beroepsonderwijs; dagonderwijs [per collegezaal]	20,0	20,0	20,0	20,0
Vorbereidend dagonderwijs ⁶ [per leslokaal]	1,0	1,0	1,0	1,0
Avondonderwijs [per student]	1,0	1,0	1,0	1,0
Basisonderwijs ⁷ [per leslokaal]	1,0	1,0	1,0	1,0
Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf [per arbeidsplaats] ⁸	1,0	1,0	1,0	1,0

Toelichting:

- collegezaal = 150 zitplaatsen;
- leslokaal = 30 zitplaatsen;

4.6 Zorgvoorzieningen

Functie	Centrumgebied	Woongebied	Industriegebied	Buitengebied
Ziekenhuis [per bed]	1,5 – 1,7	1,5 – 1,7	1,5 – 1,7	1,5 – 1,7
Verpleeg- /verzorgingstehuis [per wooneenheid]	0,5 – 0,7	0,5 – 0,7	0,5 – 0,7	0,5 – 0,7
Arts /therapeut/kruisgebouw [per stoel]	1,5 – 2,0	1,5 – 2,0	1,5 – 2,0	1,5 – 2,0

Toelichting:

- met minimum van 3 parkeerplekken per praktijk huisarts/huisartsenpost;
- ook in de avond parkeervraag.

⁵ Onder beroepsonderwijs;dagonderwijs wordt verstaan MBO, ROC, HBO EN WO

⁶ Onder voorbereidend dagonderwijs wordt verstaan VMBO, HAVO EN VWO

⁷ Parkeernorm is exclusief parkeerplekken die uitsluitend bestemd zijn voor Kiss & Ride. Dit zijn parkeerplekken gereserveerd voor kort stilstaan ten behoeve van het direct laten in- en uitstappen van passagiers. Zie hoofdstuk 6 voor de berekening van het aantal K&R-plekken.

⁸ Zie voetnoot 6.

4.7 Horecagelegenheden

Functie	Centrumgebied	Woongebied	Industriegebied	Buitengebied
Café/bar/discotheek/cafetaria [per 100m ² bvo]	4,0 – 6,0	4,0 – 6,0	5,0 – 7,0	5,0 – 7,0
Restaurant [per 100m ² bvo]	8,0 – 10,0	8,0 – 10,0	12,0 – 14,0	12,0 – 14,0
Hotel [per kamer]	0,5 – 1,5	0,5 – 1,5	0,5 – 1,5	0,5 – 1,5
Feestzaal [per 100m ² bvo]	7,0	7,0	7,0	7,0

4.8 Sociaal culturele voorzieningen

Functie	Centrumgebied	Woongebied	Industriegebied	Buitengebied
Museum [per 100m ² bvo]	0,5 – 0,7	0,7 – 0,9	1,0 – 1,2	1,0 – 1,2
Bibliotheek [per 100m ² bvo]	0,5 – 0,7	0,7 – 0,9	1,0 – 1,2	1,0 – 1,2
Bioscoop/theater/schouwburg [per zitplaats]	0,2 – 0,3	0,2 – 0,3	0,3 – 0,4	0,3 – 0,4
Sociaal cultureel centrum / wijk- / verenigingsgebouw [per 100m ² bvo]	1,0 – 3,0	1,0 – 3,0	1,0 – 3,0	1,0 – 3,0

4.9 Sportvoorzieningen

Functie	Centrumgebied	Woongebied	Industriegebied	Buitengebied
Gymlokaal ⁹ [per 100m ² bvo]	1,7 – 2,2	2,0 – 2,5	2,5 – 3,0	2,5 – 3,0
Sporthal ¹⁰ [per 100m ² bvo] + 0,2 pp. per bezoekersplaats.	1,5 – 2,0	2,0 – 2,5	2,5 – 3,0	3,0 – 3,7
Sportveld [per netto hectare (ha) terrein]	13,0 – 27,0	13,0 – 27,0	13,0 – 27,0	13,0 – 27,0
Sportschool / dansstudio [per 100m ² bvo]	2,0 – 3,0	3,0 – 4,0	3,0 – 4,0	3,0 – 4,0
Squashhal [per baan]	1,0 – 2,0	1,0 – 2,0	1,0 – 2,0	1,0 – 2,0
Tennisbanen [per baan]	2,0 – 3,0	2,0 – 3,0	2,0 – 3,0	2,0 – 3,0
Golfbaan [per hole]	-	-	6,0 – 8,0	6,0 – 8,0
Bowlingcentrum/biljartzaal [per baan/tafel]	1,5 – 2,5	1,5 – 2,5	1,5 – 2,5	1,5 – 2,5
Stadion [per zitplaats]	0,04 – 0,2	0,04 – 0,2	0,04 – 0,2	0,04 – 0,2
Zwembad [per 100m ² oppervlak bassin]	8,0 – 10,0	9,0 – 11,0	10,0 – 12,0	10,0 – 12,0
Manege [per box]	-	-	0,3 – 0,5	0,3 – 0,5
Jachthaven [per ligplaats]	0,5 – 0,7	0,5 – 0,7	0,5 – 0,7	0,5 – 0,7

⁹ Sporthal zonder publieksfaciliteiten.

¹⁰ Sporthal met publieksfaciliteiten.

4.10 Overige voorzieningen

Functie	Centrumgebied	Woongebied	Industriegebied	Buitengebied
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw [per 100m ² bvo]	4,0 – 7,0	5,0 – 8,0	6,0 – 11,0	6,0 – 11,0
Bouwmarkt [per 100m ² bvo]	1,6 – 2,1	1,6 – 2,1	2,1 – 2,6	2,2 – 2,7
Tuincentrum [per 100m ² bvo]	2,0 – 2,5	2,3 – 2,8	2,6 – 3,1	2,6 – 3,1
Themapark / pretpark [per netto hectare (ha) terrein]	4,0 – 12,0	4,0 – 12,0	4,0 – 12,0	4,0 – 12,0
Overdekte speeltuin / -hal [per 100m ² bvo]	3,0 – 12,0	3,0 – 12,0	3,0 – 12,0	3,0 – 12,0
Volkstuin [per perceel]	0,3	0,3	0,3	0,3
Religiegebouw (kerk, moskee, et cetera) [per zitplaats]	0,1 – 0,2	0,1 – 0,2	0,1 – 0,2	0,1 – 0,2
Begraafplaats / crematorium [per gelijktijdige begrafenis/crematie]	15,0 – 30,0	15,0 – 30,0	15,0 – 30,0	15,0 – 30,0

4.11 Dubbelgebruik parkeerplaatsen

Bij het bepalen van de gemeentelijke parkeereis bij multifunctionele projecten wordt vaak het uitgangspunt van maximaal dubbelgebruik gehanteerd. In de praktijk blijken de mogelijkheden van dubbelgebruik echter vaak minder gunstig uit te pakken, waardoor er vooral voor bezoekers onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijken te zijn.

De mogelijkheden voor dubbelgebruik hangen in de praktijk namelijk af van de mate van openbaarheid, de locatie van de parkeervoorzieningen en van de loopafstanden naar de diverse bestemmingen. Het is belangrijk om in de verschillende stadia van het ontwikkeltraject de berekening van de gemeentelijke parkeereis en de bijbehorende parkeeroplossing goed op elkaar te laten aansluiten.

Hoofdstuk 5 Fietsparkeerkencijfers

5.1 *Fietsparkeren*

Om het verhaal over parkeerkencijfers en parkeernormen compleet te maken, is dit hoofdstuk met fietsparkeerkencijfers toegevoegd. Ter verduidelijking:

Een parkeernorm is een door het bevoegd gezag (veelal de gemeente) vastgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen waaraan een nieuwbouwplan moet voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor een bouwvergunning. In een parkeernorm kan rekening gehouden worden met mobiliteitsbeleid en bevordering gebruik andere vervoerwijzen.

Een parkeerkencijfer is een indicatie van de parkeervraag bij nieuwe voorzieningen.

Voor afstanden tot 7,5 kilometer (en met de elektrische fiets tegenwoordig langere afstanden) is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. Zeker in de compacte stad Harderwijk, waar de afstand van de ene kant van de stad, de woonwijk Drielanden, naar de andere kant van de stad, bedrijventerrein Lorentz, zeer goed met de fiets is te overbruggen.

Voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen kunnen leiden tot minder autogebruik en dus tot een geringere behoefte aan parkeerplaatsen voor auto's bij diverse bestemmingen. Ter indicatie voor wat betreft het ruimtegebruik van geparkeerde auto of fiets: een fiets neemt circa 1,2 m² ruimte in beslag (afhankelijk van type stalling), daar waar een autoparkeerplaats circa 25 m² ruimte in beslag neemt, inclusief toegang.

5.2 *Bepalen capaciteit*

Het gewenste aantal fietsparkeervoorzieningen bij een kantoor, een winkel of een openbare voorziening wordt bij voorkeur bepaald op basis van tellingen. Dat biedt de beste garantie dat het aanbod past bij de vraag. De uiteindelijke capaciteit en gewenste combinatie van fietsparkeervoorzieningen is afhankelijk van een aantal factoren, zoals:

- de ligging van de functie;
- het type functie;
- de kwaliteit van de fietsroute en het openbaar vervoer;
- concurrerende vervoerswijzen;
- aantrekkingskracht van de functie (bij met name uitgaansgelegenheden)

Globaal kunnen de volgende stappen worden onderscheiden bij bestaande voorzieningen:

1. behoeftebepaling: tellingen op de locatie
2. prognosebepaling: groei / uitbreiding
3. (eventueel) verdeling bewaakt / onbewaakt
4. capaciteitsbepaling: eventuele bewaakte stalling met 10% extra ...

Voor nieuwbouw kan gebruik worden gemaakt van kencijfers, welke gemiddelden zijn per functie. In de praktijk is er vaak sprake van een grote spreiding in de behoefte aan fietsparkeerplaatsen. Het fietsparkeerkencijfer moet dan ook worden gezien als een richtlijn binnen bepaalde marges. In CROW, publicatie 317, zijn voor de fietsparkeerkencijfers de belangrijkste uitgangspunten en algemene opmerkingen aangegeven.

5.3 *Fietsparkeerkencijfers*

Voor de belangrijkste fietsaantrekkende voorzieningen zijn in deze paragraaf de fietsparkeerkencijfers weergegeven.

Functie	Centrumgebied	Woongebied	Industriegebied	Buitengebied
Kantoor (personeel) [per 100m ² bvo]	1,7	1,2	1,2	0,7
Kantoor met balie (bezoekers) [per balie]	5	5	5	5

Functie	>250 leerlingen	250 tot 500 leerlingen	>500 leerlingen
Basisschool (leerlingen) [per 10 leerlingen]	4,3	5,0	6,2
Basisschool (medewerkers) [per 10 leerlingen]	0,4	0,4	0,4

Functie	Centrumgebied	Woongebied	Buitengebied
Middelbare school (leerlingen) [per 100m ² bvo]	14	14	14
Middelbare school (medewerkers [per 100m ² bvo]	0,6	0,5	0,4
ROC (leerlingen) [per 100m ² bvo]	12	12	12
ROC (medewerkers) [per 100m ² bvo]	0,9	0,9	0,9

Functie	Centrumgebied	Woongebied	Buitengebied
Winkelcentrum [per 100m ² bvo]	2,7	2,7	
Supermarkt [per 100m ² bvo]	2,9	2,9	
Bouwmarkt [per 100m ² bvo]	0,25	0,25	
Tuincentrum [per 100m ² bvo]	0,4	0,4	0,1

Voor voorzieningen op het gebied van horeca, gezondheidszorg, sport, cultuur en ontspanning, wordt verwezen naar CROW, publicatie 317.

In deze bijlage hoofdstuk zijn een viertal rekenvoorbeelden opgenomen. De eerste twee voorbeelden laten zien hoe aan de hand van de parkeernormen uit hoofdstuk 4 een parkeerbehoefte voor een bepaalde functie uitgerekend moet worden. De andere twee rekenvoorbeelden zijn voorbeelden waarin een verhoging van de parkeerbehoefte toegelicht wordt. Het derde voorbeeld gaat over kiss & ride-parkeerplekken bij basisscholen, crèches, peuterspeelzalen en kinderdagverblijven. Het vierde rekenvoorbeeld gaat over de verhoging van de parkeernorm voor woningen, aan de hand van het percentage parkeren op eigen terrein.

B1.1 Berekening parkeerbehoefte

In hoofdstuk 4 van deze parkeernormennota zijn de parkeernormen voor de verschillende functies binnen de gemeente Harderwijk weergegeven. Op basis van deze parkeernormen kan de parkeerbehoefte van een bepaalde functie berekend worden.

Een groot deel van de parkeernormen is weergegeven binnen een bepaalde bandbreedte. Bij de berekening van de parkeerbehoefte wordt in principe uitgegaan van het gemiddelde binnen de bandbreedte van de parkeernorm. Bij de toetsing van de bouwvergunning wordt door de desbetreffende verantwoordelijke, van de afdeling Inrichting Openbare Ruimte, vanuit verkeerskundig oogpunt beslist of er van dit gemiddelde afgeweken zal worden.

Wanneer de uitkomst van de berekening van de parkeernorm geen heel getal is, volgt er logischer wijs een afronding van het getal. De uitkomsten van een dergelijke berekening wordt altijd naar boven afgerond.

Voorbeeld 1

Voor een nieuw te bouwen kantorencomplex moet de parkeernorm berekend worden. Het complex heeft een bruto vloeroppervlak van 1150m². Binnen dit bruto vloeroppervlak valt alle ruimte tussen de buitenmuren, op alle verdiepingen. Ruimtes als trappenhuisen en sanitaire voorzieningen zijn ook bij deze oppervlak meegenomen.

Het kantorencomplex wordt gebouwd op het industrieterrein Lorentz en beschikt over een baliefunctie.

De berekening van de parkeerbehoefte van dit kantorencomplex verloopt als volgt:

$11,50$ (bruto vloeroppervlak in m²/100) x $3,05$ (gemiddelde parkeernorm kantoor met baliefunctie in industriegebied) = 36 parkeerplekken (35,075 naar boven afgerond).

Bij een aantal functies moet na de berekening van de parkeerbehoefte er nog een verhoging van deze behoefte plaatsvinden. Dit is bijvoorbeeld het geval bij sporthallen en basisscholen. In de volgende rekenvoorbeelden komen deze verhogingen aan bod.

Voorbeeld 2

Op een sportcomplex wordt een nieuwe sporthal bijgebouwd. De sporthal heeft publieksvoorzieningen in de vorm van een tribune. Het bruto vloeroppervlak van de sporthal is 3500m² en de tribunes hebben een capaciteit van 300 bezoekers.

De sporthal wordt gebouwd op het sportcomplex dat gelegen is in het buitengebied.

De berekening van de parkeerbehoefte van deze sporthal verloopt als volgt:

35,00 (bruto vloeroppervlak in m²/100) x 3,35 (gemiddelde parkeernorm sporthal in buitengebied) = 117,25 parkeerplaatsen. Daarbij komt de parkbehoefte voor de publieksvoorzieningen. 300 (capaciteit tribune) x 0,2 (gemiddelde parkeernorm publieksvoorziening in sporthal) = 60. Totaal is de parkeerbehoefte van deze sporthal 117,25 + 60 = 178 parkeerplekken (177,25 afgerond naar boven).

B1.2 Berekening kiss & ride-plaatsen

Zoals in hoofdstuk 4 te lezen valt, moet de parkeernorm van basisscholen, crèches, peuterspeelzalen en kinderdagverblijven, verhoogd worden met een aantal parkeerplekken die speciaal gereserveerd zijn voor kiss & ride.

Voor het berekenen van deze extra parkeerplaatsen is de volgende formule opgesteld¹¹:

$$\begin{aligned} & \text{aantal leerlingen groep 1-3} \times \% \text{ leerlingen met auto} \times 0.5 \times 0.75 \\ & + \\ & \text{aantal leerlingen groep 4-8} \times \% \text{ leerlingen met auto} \times 0.25 \times 0.85 \\ & + \\ & \text{aantal kinderen kinderdagverblijf} \times \% \text{ leerlingen met auto} \times 0.25 \times 0.75 \\ & = \\ & \text{totaal aantal extra parkeerplaatsen voor halen en brengen} \end{aligned}$$

Het percentage leerlingen dat gebracht en gehaald wordt met de auto ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en de gemiddelde afstand naar school. Dit percentage is per leeftijdsgroep verschillend. Groep 1-3: 30-60%, groep 4-8: 5-40% en kinderdagverblijf: 50-80%. Per locatie zullen deze percentages vastgesteld moeten worden.

¹¹ *Parkeercijfers – basis voor parkeernormering* (publicatie 182) CROW, 2004. Het CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte, pagina 24.

Voorbeeld 3

Voor een gebouw waarin een basisschool en een kinderdagverblijf zijn gevestigd, is bepaald dat er 25 parkeerplaatsen aangelegd moeten worden. De basisschool heeft 160 leerlingen (60 in groep 1-3 en 100 in groep 4-8). Op het kinderdagverblijf verblijven per dag gemiddeld 25 kinderen. Om te berekenen hoeveel parkeerplekken, gereserveerd voor kiss & ride er extra aangelegd moeten worden, zal de formule ingevuld moeten worden.

$$\begin{aligned} &60 \times 0.3 \text{ (30\% met auto)} \times 0.5 \times 0.75 \\ &+ \\ &100 \times 0.1 \text{ (10\% met auto)} \times 0.25 \times 0.85 \\ &+ \\ &25 \times 0.75 \text{ (75\% met auto)} \times 0.25 \times 0.75 \\ &= \\ &12.40 \text{ (6.75+2.13+3.52)} \end{aligned}$$

Er zullen bij deze basisschool 13 extra parkeerplekken voor kiss & ride aangelegd moeten worden. In totaal zullen er 38 parkeerplekken (25 + 13) aangelegd moeten worden.

B1.3 Verhoging parkeernorm woningen

In hoofdstuk 4 is de verhoging van de parkeernorm voor woningen aan bod gekomen. Hierna volgt een voorbeeldberekening van de parkeernorm, met daarbij de normverhoging voor woningen.

Anders dan bij de twee rekenvoorbeelden die hiervoor aan bod gekomen zijn, wordt bij dit rekenvoorbeeld de basisnorm met een bepaalde factor vermenigvuldigd. De factor wordt bepaald door het percentage woningen van het geheel waarbij parkeren op eigen terrein geschiedt. In de onderstaande tabel zijn de waarden voor de bepaling van de verhogingsfactor weergegeven.

% parkeren op eigen terrein	Verhoging parkeernorm
0 – 25 %	norm * 1.0
26 – 50 %	norm * 1.1
51 – 75 %	norm * 1.2
76 – 100 %	norm * 1.3

Voorbeeld 4

In een woonstraat met 10 woningen moeten volgens de geldende parkeernormen (1,8 pp/woning) een 18-tal parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Bij 4 van de 10 woningen is het mogelijk een parkeerplek op eigen terrein te realiseren. Van het totaal aantal woningen kan er bij 40% van de woningen geparkeerd worden op eigen terrein. Dit houdt in dat de parkeernorm met de factor 1.1 verhoogd moet worden.

% parkeren op eigen terrein	Verhoging parkeernorm
0 tot 25 %	norm * 1.0
<u>25 tot 50 %</u>	<u>norm * 1.1</u>
51 tot 75 %	norm * 1.2
76 tot en met 100 %	norm * 1.3

De parkeernorm per woning was 1.8. Deze norm moet met de factor 1.1 verhoogd worden naar $(1.8 \cdot 1.1)$ 1.98 parkeerplaatsen per woning. In totaal moeten er dus $(10 \cdot 1.98 = 19.8)$ afgerond 20 parkeerplaatsen aangelegd te worden, te weten 16 parkeerplaatsen op openbaar terrein en 4 parkeerplaatsen gerelateerd aan de woningen waar op eigen terrein kan worden geparkeerd.

Bijlage 2 Begrippenlijst

Hierna zijn enkele begrippen uit deze parkeernormennota toegelicht.

- bvo: bruto vloeroppervlak; dit is het totale oppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen;
- vvo: verkoop vloeroppervlak; omrekenformule van bruto vloeroppervlak naar verkoop vloeroppervlak: $100 \text{ m}^2 \text{ bvo} = 60 - 80 \text{ m}^2 \text{ vvo}$.
- Parkeerplaats op eigen terrein: een parkeerplaats gelegen op eigen terrein, niet voor openbaar gebruik bestemd en/of toegankelijk.
- Parkeerplaats in openbare ruimte: een parkeerplaats voor openbaar gebruik bestemd en/of toegankelijk. Deze parkeerplaats kan zowel op openbare grond als op eigen terrein gelegen zijn.
- Hardheidsclausule: mogelijkheid voor het College van B en W tot het vaststellen van afwijkende bijdrage in het parkeerfonds.
- Normgrondslag: rekeneenheid voor berekening van de parkeerbehoefte van een functie.

Overzichtskaart Wijkindeling Harderwijk

Overzichtskaart wijkindeling gemeente Harderwijk

