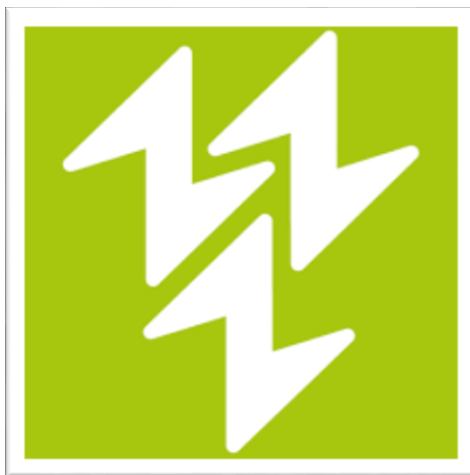


1^{Ste} WIJZIGING NOTA PARKEERNORMEN GEMEENTE PURMEREND 2016

geldig per 1 januari 2022

Parkeernormen en toepassingssystematiek



<i>Geactualiseerde Nota Parkeernormen 2016</i>	
Vastgesteld door gemeenteraad op:	26 mei 2016
Eerste wijziging Nota Parkeernormen:	11 november 2021
Auteur	J. Bolks
Afdeling	Stadsbeheer, Team Beheer en Verkeer
Registratienummer versie 2016	1278037
Registratienummer eerste wijziging 2022	1555176

Inhoudsopgave

	<u>Pag.</u>
1	Nota Parkeernormen Purmerend 2016
1.1	Aanleiding
1.2	Doelstelling
1.3	Parkeertoets
1.3.1	Wanneer toetsen?
1.3.2	De parkeernorm
1.3.3	beleidsuitgangspunten
1.3.4	afwijken van de parkeeropgaaf
1.3.5	afwijken van de beleidsregels (Nota Parkeernormen)
1.4	leeswijzer
2	Stappenplan parkeertoets
	Onderdeel A: Toetsingskader
	Onderdeel B: Parkeerbehoefte
	Onderdeel C: Eigen terrein
 BIJLAGEN	
I	Parkeernormen per functie
II	Tabel aanwezigheidspercentages
III	Tabel omrekenwaardes parkeervoorzieningen woningen
IV	Tabel acceptabele loopafstanden
V	Voetgangersgebied binnenstad Purmerend
VI	Halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

1.

Nota Parkeernormen Purmerend 2016

1.1 Aanleiding

Bij nieuwe ontwikkelingen dienen omwille van de leefbaarheid voldoende parkeerplekken gerealiseerd te worden. Als dat niet gebeurt, kan een ontwikkeling tot een parkeerprobleem in de buurt leiden. Om dit te voorkomen wordt voordat een omgevingsvergunning wordt verleend voor de realisatie van een bouwplan, het bouwplan o.a. getoetst aan een parkeernorm.

Met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie van een te (ver)bouwen voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor). Parkeernormen worden dan ook uitsluitend aangewend voor een nieuwe situatie en spelen dus geen rol in een bestaande situatie. Parkeernormen geven uitsluitend aan wat de theoretische parkeerbehoefte van een –nog te realiseren- bouwinitiatief zal zijn.

Onderhavige nota bespreekt welke parkeernorm en toepassingssystematiek gehanteerd worden bij de toetsing van de parkeeropgave van een bouwplan.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van deze nota is tweeledig. Allereerst is het doel van deze nota om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker te maken, zodat het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij een bouwaanvraag. Hiervoor wordt een handzaam stappenplan aangewend (zie hoofdstuk 2).

Ten slotte is deze nota –rekening houdend met de nieuwe wetgeving- een juridisch noodzakelijk document omdat de Bouwverordening verdwijnt als toetsingsgrond. Het garanderen en afdwingen van voldoende parkeergelegenheid is een belangrijke stedenbouwkundige bepaling in de gemeentelijke bouwverordening, waaraan de aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt getoetst (art.2.10 lid 1 onder b Wabo). De parkeernormen krijgen doorwerking naar concrete bouwplannen via artikel 2.5.30 in de bouwverordening. Dit artikel toetst of er bij een bouwplan op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien.

Bouwverordening vervalt

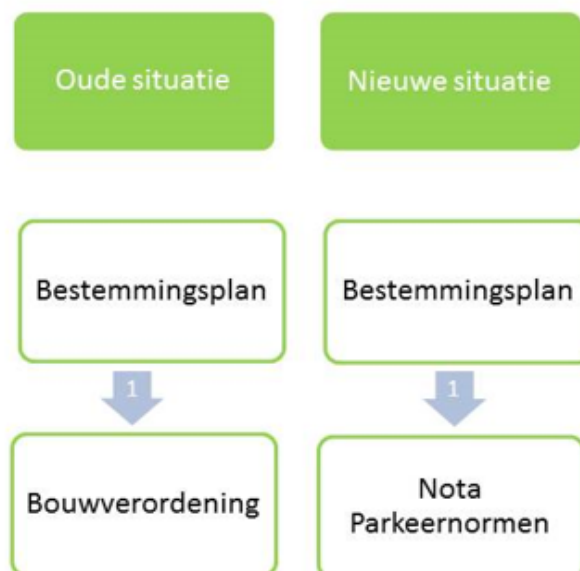
Per 1 juli 2008 is de (nieuwe) Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) van kracht geworden. Als gevolg van deze wet mag per 1 juli 2018 de bouwverordening geen eisen meer bevatten ten aanzien van parkeren. Een stedenbouwkundig voorschrift waaronder regels over de benodigde parkeerruimte van een bouwplan kan dan alleen opgenomen worden in het bestemmingsplan. De parkeerbehoefte van een bouwplan wordt dan uitsluitend getoetst aan het bestemmingsplan en niet meer aan de Bouwverordening.

Wanneer de parkeernormen worden opgenomen in afzonderlijke bestemmingsplannen betekent dit dat een wijziging van de parkeernormen of bij een ontheffing van deze normen dat het hele geldende bestemmingsplan gewijzigd moet worden. Dit is een langdurige procedure die vaak niet in verhouding staat tot de bouwaanvraag die aanleiding gaf tot de wijziging of ontheffing.

Logischer is om de parkeernormering en de bijbehorende toepassingssystematiek op te nemen in een aparte nota. Het per 1 november 2014 in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen artikel 3.1.2 lid 2 onder a voorziet hierin. Het bepaalt: 'Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening kan een bestemmingsplan regels bevatten: a) waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Het bestemmingsplan dient dan een kwalitatieve normstelling als 'voldoende parkeergelegenheid' te hanteren. Deze kwalitatieve normstelling wordt in de bestemmingsplanregels als 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen. Wat voldoende parkeergelegenheid is staat vervolgens omschreven in een nota parkeernormen (=beleidsregels).

Op deze wijze zijn alle parkeernormen gebundeld in een document dat van toepassing is op de hele gemeente en kan deze nota in de toekomst eenvoudig en gelijktijdig geactualiseerd worden.

De parkeeropgave van een bouwplan wordt getoetst aan:



1. Als het bestemmingsplan geen parkeernormen vermeldt dan werd getoetst aan de Bouwverordening en in de nieuwe situatie wordt getoetst aan de Nota Parkeernormen

Overgangstermijn

Op moment van schrijven van deze nota geldt echter een overgangstermijn. In de Reparatiwet BZK 2014 is een overgangstermijn opgenomen tot 1 juli 2018. Dat betekent dat voor bestemmingsplannen die voor 29 november 2014 zijn vastgesteld de Bouwverordening nog tot 1 juli 2018 kan worden toegepast. Voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 zijn vastgesteld geldt dat het bestemmingsplan concrete parkeernormen moet bevatten of een 'voorwaardelijke verplichting'. Logischerwijs zal toetsing aan de Bouwverordening niet meer plaatsvinden wanneer onderhavige nota is vastgesteld.

1.3 Parkeertoets

1.3.1 Wanneer toetsen?

Een parkeertoets wordt uitgevoerd ten behoeve van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een bouwplan dat:

1. nieuwbouw of;
2. verbouw van een bestaand object of
3. een functieverandering¹ behelst.

Een probleem kan zich voordoen als na het verlenen van een omgevingsvergunning het gebruik van het gebouw wijzigt en dit niet vergunningsplichtig is. De kans bestaat dat het nieuwe gebruik van het gebouw om andere parkeernormen vraagt. Er is dan geen juridische basis om deze nieuwe parkeernormen op te leggen.

In dergelijke situaties kan alleen het desbetreffende bestemmingsplan soelaas bieden. In een bestemmingsplan kan worden geregeld dat ook bij gebruiksverandering van bestaande gebouwen zonder dat een omgevingsvergunning nodig is sprake moet zijn van voldoende parkeergelegenheid. Hier kan dan op gehandhaafd worden².

1.3.2 De parkeernorm

De hoogte van de parkeernormen is bepaald op basis van:

1. landelijke parkeerkencijfers van het CROW
2. locatie van het bouwinitiatief in de gemeente Purmerend (voetgangersgebied, rest binnenstad etc.)

Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen, de Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV). Deze richtlijnen zijn ontwikkeld door het CROW (kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte). De parkeernormen die de gemeente Purmerend toepast zijn gebaseerd op de meest recente parkeernormen van het CROW. Hierbij is de stedelijkheidsgraad van een stad en de locatie binnen de gemeente bepalend voor de vraag naar het aantal parkeerplaatsen. Op grond van het inwoneraantal wordt Purmerend door het CBS als 'sterk stedelijk' aangemerkt. Voorts wordt in de gemeente de volgende gebieden onderscheiden:

1. Voetgangersgebied
2. rest binnenstad
3. schil
4. rest bebouwde kom

Afhankelijk van het gebied waar het bouwplan gerealiseerd wordt, hanteert het CROW een minimaal en maximaal kencijfer. De gemeente Purmerend gaat uit van het gemiddelde hiervan. Het gemiddelde van de CROW parkeerkencijfers is dan ook de parkeernorm die de gemeente hanteert per functie. Alle parkeerkencijfers bestaan uit een onderdeel vaste gebruikers en bezoekers³. Deze

¹ Een functieverandering is als een bestaand gebouw een andere functie krijgt. Bijvoorbeeld een kantoorpand (functie: werken) wordt een appartementencomplex (functie: wonen)

² Bron: Nota parkeernormen en het bestemmingsplan, J.M. van Riet, P.J. Woudstra en J.L. Damen, december 2013 (rho.nl).

³ Bijvoorbeeld voor een kantoor met baliefunctie in gebied 'rest bebouwde kom' geldt een parkeernorm van 2,25 per 100 m²bvo. Het aandeelbezoek is 20%. De norm van 2,25 bestaan dan uit 1,8 gebruikersdeel en 0,45 bezoekersdeel per 100m² bvo.

ruimte is uitgedrukt in parkeerplaatsen per eenheid bij woning en of in een percentage van de totale parkeerbehoefte bij overige functies.

Alleen voor de categorie 'wonen' zijn niet de wooncategorieën met bijbehorende kencijfers van het CROW aangehouden. Het CROW past hier een aantal subcategorieën toe op basis van prijsklasse (bv koopappartement goedkoop, midden, duur). In de praktijk is dat lastig toe te passen omdat in de toetsingsfase van een project veelal de prijsklasse onbekend is. Om die reden is aan adviesbureau Goudappel gevraagd een nieuwe categorisering van woningen op basis van m² te ontwikkelen. Dit heeft geresulteerd in een 6-tal handzame subcategorieën⁴ (zie bijlage I).

Naast deze parkeernormen zijn er andere aspecten en beleidsuitgangspunten die bepalend zijn voor de uiteindelijke parkeereis die aan het bouwplan toegekend worden (bv afwijkingsregelingen). Deze punten worden in de navolgende paragrafen toegelicht.

1.3.3 beleidsuitgangspunten

De gemeente Purmerend hanteert ten behoeve van de toetsing de volgende beleidsuitgangspunten:

1. De parkeerbehoefte van het bouwinitiatief dient op eigen terrein gefaciliteerd te worden. Met eigen terrein wordt bedoeld het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief. Meestal gaat het dan om een bouwinitiatief op één perceel. Maar bij bijvoorbeeld nieuwbouwwijken wordt het hele plangebied als het 'eigen terrein' bedoeld. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd mag worden. Dit mag echter geen negatief effect hebben op de bestaande openbare ruimte buiten het plangebied.

2. Initiatiefnemer is verantwoordelijk voor oplossen parkeerbehoefte. Het uitgangspunt is dat een ontwikkeling geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte legt. De initiatiefnemer is dus verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen. Deze eigen parkeervoorziening geeft de ontwikkeling een toegevoegde waarde. Dit betekent ook dat alle kosten voor rekening van de ontwikkelende partij komen. Dit geldt ook voor de kosten van voorbereidende parkeeronderzoeken. In het voetgangersgebied en in het parkeervergunninggebied geldt o.a. vanwege de regulerende werking van het betaald parkeren een ander principe (zie punt 7 en de *Nulvergunningenregeling*).

⁴De CROW woningcategorieën zijn samengevoegd in een 6-tal nieuwe categorieën. Zo bestaat de categorie 'woning 40-80m² (niet gestapeld)/40-65 m² (gestapeld)' uit de CROW categorieën en bijbehorende kencijfers 'koop, etage goedkoop' en 'sociale huur'.

Parkeernorm en parkeerbehoefte

Een bouwplan moet getoetst worden aan een parkeernorm wanneer er sprake is van nieuwbouw of verbouw van een bestaand object of van een functieverandering.

Parkeernorm

Een parkeernorm is een getal waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend. Met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie van en te bouwen voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor). Bijvoorbeeld een parkeerplaats per woning of 100 parkeerplaatsen voor een winkelcentrum van 11.000m².

Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm te vermenigvuldigen met de eenheden per functie (zoals het aantal te realiseren woningen, winkeloppervlakte etc.). Uit deze berekening volgt dan het aantal parkeerplaatsen dat het desbetreffende bouwplan nodig heeft.

Parkeereis

De parkeereis wordt vastgesteld op basis van de parkeerbehoefte per functie, het eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen en vrijstellingsregelingen.

3. Salderen wordt in beginsel toegestaan bij sloop en leegstand.

Bij de berekening van de parkeereis van een ontwikkeling mag de parkeerbehoefte van een bestaand pand verrekend worden (salderen) met de parkeerbehoefte van het nieuwe plan. Het bestaande pand hoeft in principe niet in gebruik te zijn. Daarbij is het wel van belang dat de parkeerbehoefte van het bestaande pand een 'reële parkeerbehoefte' is. Als een pand enige tijd leeg staat of geruime tijd geleden gesloopt is, is het de vraag of er nog sprake is van een reële salderingsmogelijkheid. De beoordeling hiervan is aan het college.

4. Bezoekersparkeren openbaar toegankelijk

In de norm is ruimte voor bezoekers opgenomen. Deze ruimte is uitgedrukt in parkeerplaatsen per eenheid of percentage van het totaal. De parkeerruimte voor bezoekers moet openbaar toegankelijk zijn. In de praktijk blijkt de openbaarheid van bezoekersparkeren bij appartementencomplexen vaak een probleem. Er wordt bijvoorbeeld een private parkeergarage onder het complex gerealiseerd. Bewoners krijgen via een pasje toegang tot deze garage. Maar bezoekers kunnen niet in deze garage komen, waardoor het bezoekersparkeren een extra druk op de openbare ruimte oplevert⁵. Het bezoekersparkeren moet daarom via openbaar toegankelijke parkeerplekken opgelost worden. Onder openbaar toegankelijk wordt verstaan dat een automobilist de betreffende parkeergelegenheid via de openbare weg kan bereiken zonder dat een barrière genomen moet worden (denk hierbij aan een dichte poort of een slagboom met pasjessysteem zonder receptie). Een bedrijfspand met een hekwerk erom heen met een poort die gedurende werktijden open is, of een slagboom die via de intercom te bedienen is voldoet hier wel weer aan.

5. Dubbel gebruik parkeerplaatsen

Er wordt rekening gehouden met dubbel gebruik van parkeerplaatsen. Onder dubbel of meervoudig gebruik wordt verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts het grootst; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag zijn. Deze functies zouden dus prima gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Ook bij uitsluitend

⁵ Dit geldt echter niet voor bouwinitiatieven in parkeergereguleerd gebied, zoals de binnenstad. Het bezoekersdeel kan hier doorgaans door de openbare -gereguleerde- parkeerplaatsen opgevangen worden.

de functie wonen wordt meervoudig gebruik toegepast tussen de bewoners (vaste deel) en het bezoek. Ter illustratie de parkeernorm van een eengezinswoning van 120 m² 'rest bebouwde kom' is 1,7. Deze norm bestaat uit een bezoekersdeel (doorgaans 0,3 per woning) en een gebruikersdeel (bewoner) van 1,4. In de tabel uit bijlage II wordt aan de hand van aanwezigheidspercentages van het CROW berekend op welke maatgevende momenten van een functie de parkeerbehoefte het grootst is.

6. Pand met meerdere functies is de dominante functie bepalend.

Het komt geregeld voor dat één pand meerdere functies in zich herbergt. Zo is in een tuincentrum niet zelden horeca gevestigd. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de dominante functie bepalend. Alleen als de functies ongeveer gelijkwaardig zijn, dan dient de parkeerbehoefte te worden berekend naar evenredigheid van de functionaliteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een dealerbedrijf, de 'showroom' en 'werkplaats' zijn vaak even sterk aanwezig.

Indien in het bestemmingsplan is opgenomen dat een woning (deels) gebruikt mag worden als bedrijfsruimte, dan wordt de parkeernorm voor woningen gehanteerd (o.b.v. totale oppervlakte) en wordt geen extra parkeereis voor het werkgedeelte opgelegd.

7. In het voetgangersgebied geldt uitsluitend een parkeereis voor bezoek (afdracht Nota GKP).

Voor bouwplannen die gerealiseerd worden in het voetgangersgebied geldt dat zij in principe niet aan de parkeereis kunnen voldoen omdat er eenvoudigweg geen ruimte beschikbaar is om parkeren te faciliteren. Het is immers een voetgangersgebied waar motorvoertuigen niet mogen komen. Om die reden maakt het voetgangersgebied op grond van de Parkeerverordening deel uit van het zogeheten nulvergunningengebied. Deze regeling stelt dat nieuwe ontwikkelingen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. De desbetreffende adressen worden geregistreerd op de Nulvergunningenadressenlijst die onderdeel uitmaakt van het Uitvoeringsbesluit Parkeerverordening.

Deze vrijstelling van de parkeereis voor het vast gebruik (bv bewoner) geldt niet voor het bezoekersdeel. De bezoekersparkeereis van een initiatief dient gerealiseerd te worden in de vorm van een financiële bijdrage aan een alternatieve parkeerlocatie buiten het voetgangersgebied. Deze financiële regeling is geborgd in de Nota Gebiedsoverstijgende Kosten Purmerend (GKP). Waar onderhavige nota de hoeveelheid benodigde parkeerplekken voor het bezoekersdeel van een bouwinitiatief bepaalt, stelt de Nota GKP de financiële bijdrage hiervan vast.

In bijlage I staat de bezoekersparkeernorm per functie vermeld. Verder is in bijlage V een kaart geplaatst van het voetgangersgebied. Een pand valt binnen het voetgangersgebied wanneer dit pand met een motorvoertuig uitsluitend via het voetgangersgebied bereikt kan worden.

8. De parkeereis wordt naar boven afgerond

De parkeereis van een bouwplan wordt altijd naar boven afgerond. Ter illustratie: de realisatie van een huisartsenpraktijk met 5 behandelkamers in de 'schil' vereist 13 parkeerplaatsen ($5 \times 2,45 = 12,3$ parkeerplaatsen).

9. Uitvoeringseisen parkeervakken

Om parkeervoorzieningen goed te kunnen gebruiken dienen deze aan bepaalde maten te voldoen. De maatvoering en de ontsluiting van de parkeervakken dienen te voldoen aan de richtlijnen zoals beschreven in het vigerende ASVV van het CROW.

Tot slot dient rekening gehouden te worden met de eisen voor gehandicaptenparkeerplaatsen conform het vigerende ASVV van het CROW.

10. Halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

De berekening van de parkeervraag rondom schoolgebouwen is complexer vergeleken met een woningbouwproject. Niet alleen moet het personeel van de school hun auto parkeren, ook voor het halen en brengen van de kinderen worden parkeervoorzieningen gerealiseerd. Het brengen en halen van de kinderen leidt tot een specifieke parkeervraag.

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor het personeel van de school hanteert de gemeente Purmerend de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage I.

Verder heeft het CROW een systematiek ontwikkeld om de parkeerbehoefte van het halen en brengen te berekenen. In de CROW publicatie 182⁶ wordt de systematiek toegelicht (zie ook bijlage VI).

11. Reductie parkeereis mogelijk in de vorm van beschikbaarheid deelauto in parkeergereguleerd gebied.

De beschikbaarheid van deelauto's kan de parkeervraag doen afnemen. Succesvol gebruik van deelauto's is veelal afhankelijk van het gebied (stedelijk en gereguleerd) en de doelgroep. Bij de beoordeling van een bouwinitiatief kan een reductie van de parkeereis worden toegepast in de vorm van 1 deelauto incl. gereserveerde parkeerplaats faciliteert een parkeerbehoefte van 4 parkeerplaatsen. Deze reductiefactor kan alleen toegepast worden in parkeergereguleerd gebied met de aanvullende voorwaarde dat de gebruikers (bv bewoners) van het bouwinitiatief nooit in aanmerking komen voor een parkeervergunning. De beoordeling of een deelautoconcept als reductiefactor toegepast kan worden is aan het college.

1.3.4 Afwijken van de parkeeropgaaf

Rekening houdend met parkeerkencijfers van het CROW (par. 1.3.2) en de gemeentelijke beleidsuitgangspunten (par. 1.3.3) wordt een parkeerbehoefte van een bouwplan berekend. Echter, kan in een aantal gevallen hiervan afgeweken worden. Hierbij is het van belang of het gebied waarin het bouwplan gerealiseerd wordt, gereguleerd is of niet. De gemeente Purmerend hanteert de volgende 2 afwijkingsmogelijkheden:

	Regeling	toepassingsgebied
1	Restcapaciteitsregeling	ongereguleerde gebieden
2	Nulvergunningenregeling	Parkeervergunninggebied

Toepassing van de afwijkingsmogelijkheden is ter beoordeling van het college. Hieronder de regelingen nader toegelicht.

1. Restcapaciteitsregeling

Voor ontwikkelingen in niet-gereguleerde gebieden is het mogelijk om parkeergelegenheid in de openbare ruimte te gebruiken voor het deel van de parkeereis waarvoor de oplossing niet op eigen terrein past.

⁶ Publicatie 182 'Kencijfers parkeren- Basis voor parkeernormering' is in 2012 vervangen door publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. In deze publicatie wordt de rekenmethode niet verder toegelicht maar wordt verwezen naar de rekentool die via de CROWwebsite beschikbaar wordt gesteld.

Voorwaarde hierbij is dat die parkeerruimte aanwezig is op de voor de functie relevante momenten, en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving – inclusief de toename ten gevolge van het bouwplan - niet boven de 85% uitkomt. Dit dient onderzocht te worden door het uitzetten van een parkeeronderzoek. De indiener van het bouwplan dient dit parkeeronderzoek uit te laten voeren bij een gerenommeerd verkeersonderzoeksbureau. Bij het bepalen van de grootte van het onderzoeksgebied dient rekening gehouden te worden met de acceptabele loopafstanden, aangegeven in tabel 3 (zie bijlage IV). Voorts is het van belang dat op de juiste tijdstippen gemeten wordt. De functie(s) van het bouwplan zijn bepalend voor de tijdstippen waarop het beste gemeten kan worden. In bijlage II staan de dagdelen vermeld waarop een functie de hoogste parkeerbehoefte genereert. Omdat bij deze tabel geen concrete tijdstippen zijn gemeld kan globaal de volgende richtlijnen aangehouden worden:

Meetmomenten parkeerdruk	
Ochtend	Tussen 07:00-10:00
Middag	Tussen 12:00-16:00
Avond	Tussen 20:00-23:00
Nacht	Tussen 00:00-05:00
Koopavond	Tussen 19:00-21:00

Om een goed beeld te krijgen van de parkeersituatie in een gebied dienen er minimaal twee metingen in twee opeenvolgende weken en op verschillende dagen uitgevoerd te worden.

2. Nulvergunningenregeling

De nulvergunningregeling is bedoeld voor de ontwikkeling van functies in een parkeervergunningsgebied, waarbij niet (volledig) wordt voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein. De regeling houdt in dat als bij een nieuwe ontwikkeling niet (volledig) in de parkeerbehoefte voor eigen gebruik wordt voorzien, er géén aanspraak kan worden gemaakt op parkeervergunningen voor straatparkeren. Hierdoor wordt de omgeving van de bouwontwikkeling beschermd tegen een extra parkeerdruk.

De ontwikkelaar heeft dan ook de informatieplicht deze voorwaarde mee te delen aan het toekomstige huurders/kopers opdat zij een degelijke beslissing kunnen nemen.

Om te voorkomen dat functies die beschikken over eigen parkeergelegenheid in geval van parkeerregulering aanspraak kunnen maken op parkeervergunningen voor op straat, houdt de gemeente een 'Nulvergunningenadressenlijst'(NAL) bij. Het doel van dit overzicht is dat wordt voorkomen dat vaste gebruikers en/of bezoekers van dergelijke functies parkeren in het openbare gebied dat primair voor anderen bestemd is.

Het verlenen van parkeervergunningen aan functies die op de Nulvergunningenadressenlijststaan is daarmee uitgesloten of beperkt. Het overzicht is opgenomen in het 'Uitvoeringsbesluit Parkeerverordening' en is te raadplegen via de website van de gemeente of overheid.nl. Sinds juni 2019 is de historische binnenstad op grond van de Parkeerverordening aangemerkt als Nulvergunningsgebied. Dit houdt in dat alle ontwikkelingen in dit gebied nooit in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Dit geldt voor parkeervergunningen voor vast gebruik zoals bewoners en bedrijven maar ook bezoekersvergunningen.

1.3.5 Afwijken van de beleidsregels (Nota Parkeernormen)

Als men niet voldoet aan de parkeereis en dus ook niet in aanmerking komt voor een vrijstellingsregeling dan wordt geen akkoord gegeven op het onderdeel 'parkeren' van het bouwplan en wordt aldus niet meegewerkt aan het verlenen van een omgevingsvergunning.

Echter, in uitzonderlijke gevallen waarbij andere belangen zwaarder wegen dan het verkeerskundig belang kan op grond van artikel 4:84 Awb afgeweken worden van de beleidsregels. Het desbetreffende artikel stelt:

- *Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.*

Het college is bevoegd in uitzonderlijke gevallen af te wijken van de beleidsregels die in onderhavig document zijn opgenomen. In een dergelijk geval zal het college hierover een besluit moeten nemen.

1.4 Leeswijzer

Om de parkeeropgave van een bouwplan te berekenen is een flink aantal factoren van belang. Vooral in het geval van een functieverandering zijn er verschillende aspecten waarmee rekening gehouden moeten worden in de berekening. Om deze berekening te vereenvoudigen is de parkeertoets in een stappenplan omschreven. Dit stappenplan is weergegeven in hoofdstuk 2. In dit hoofdstuk wordt per stap uitgelegd hoe men tot de uiteindelijke parkeereis van een bouwplan komt.

Voorts zijn in de bijlagen verschillende naslagwerken geplaatst. Zo zijn in bijlage I de parkeernormen per functie weergegeven. Bijlage II bevat een tabel met aanwezigheidspercentages en bijlage III bevat een tabel met omrekenwaarden voor parkeervoorzieningen bij woningen. Verder is in bijlage IV een tabel met acceptabele loopafstanden weergegeven. Deze drie tabellen zijn overgenomen uit de CROW publicatie 317.

Bijlage V visualiseert het voetgangersgebied van de binnenstad van Purmerend. Tot slot is in bijlage VI een tekstdeel van de CROWpublicatie 182 inzake het halen en brengen van kinderen bij basisscholen en kinderdagverblijven geplaatst.

2. Stappenplan parkeertoets

Met behulp van het stappenplan in dit hoofdstuk kan de parkeeropgave van een bouwplan worden berekend. Hierdoor is rekening gehouden met de behoefte van de vergunningaanvrager om zelf – eventueel voorafgaand aan de officiële aanvraag – de parkeerbehoefte van zijn bouwplan te berekenen.

Onderdelen stappenplan

Om tot de parkeerbehoefte van een bouwinitiatief te komen dienen de volgende onderdelen met bijbehorend stappen doorlopen te worden:

- A. Wat is het toetsingskader van het bouwplan: bestemmingsplan of Nota Parkeernormen? (stap 1)
- B. Wat is de parkeerbehoefte? (stap 2-9)
- C. Wordt de parkeerbehoefte op eigen terrein gefaciliteerd? (stap 10-13)

Per stap wordt nauwgezet uitgelegd wat gedaan moet worden om tot de uiteindelijke parkeereis te komen. Een eventuele toelichting is onderaan de stap geplaatst. Voorts zijn in de bijlagen vier tabellen geplaatst die als hulpmiddel dienen voor een aantal berekeningen.

Onderdeel A: toetsingskader: bestemmingsplan of Nota Parkeernormen?

Wanneer een bouwplan wordt ingediend wordt allereerst gekeken of het bestemmingsplan parkeernormen hanteert voor de desbetreffende locatie. Deze parkeernormen zijn leidend. Indien het bestemmingsplan geen concrete parkeernormen noemt, zijn onderhavige beleidsregels van toepassing. NB Voor sommige ontwikkelingen dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden. Er kan dan besloten worden om ten aanzien van het parkeren maatwerk te leveren mits goed gemotiveerd of de Nota Parkeernormen van toepassing te verklaren.

Stap 1: Zijn er parkeernormen opgenomen in het geldende bestemmingsplan?

- ja* toetsingskader voor het bouwplan is het bestemmingsplan. Raadpleeg het vigerende bestemmingsplan.
- nee* toetsingskader voor het bouwplan is onderhavig beleidsdocument (Nota Parkeernormen). Ga naar stap 2.

Onderdeel B: Wat is de parkeerbehoefte van het bouwplan?

De parkeerbehoefte wordt bepaald met behulp van geldende parkeernormen. Voor bouwplannen waarvan het toetsingskader onderhavig document is, gelden de normen die in bijlage I zijn aangegeven. Voor bouwplannen waarvan het toetsingskader het bestemmingsplan is, wordt verwezen naar de norm die in dat desbetreffende bestemmingsplan staat vermeld. Het vigerende bestemmingsplan kan geraadpleegd worden op de gemeentelijke website.

Stap 2: In welk gebied valt het bouwplan?

- a* Voetgangersgebied
- b* Rest binnenstad
- c* Schil
- d* Rest bebouwde kom

De gebieden staan in onderstaand kaartje afgebeeld.

Gebieden Purmerend



Kaart 1: gebieden parkeernormen

Stap 3: Bevindt het bouwplan zich in het voetgangersgebied?

- ja* Er hoeven geen parkeerplaatsen gerealiseerd te worden ten behoeve van vast gebruik van dit bouwplan aangezien parkeren op eigen terrein niet mogelijk/wenselijk is in het voetgangersgebied. Wel dienen er parkeerplaatsen buiten het voetgangersgebied gerealiseerd te worden ten behoeve van bezoek. Bepaal aan de hand van bijlage I de totale bezoekersparkeereis van de functie(s). Zie vigerende Nota GKP voor financiële compensatie alternatieve parkeerlocatie. Financiële bijdrage aan alternatieve parkeerlocatie op grond van Nota GKP is vereist om goedkeuring te krijgen op omgevingsvergunning.
- nee* Ga naar stap 4.

Stap 4: Welke functie(s) heeft het bouwplan?

De functies zijn onderverdeeld in de volgende categorieën:

- 1) Winkelen en boodschappen
- 2) Sport, cultuur en ontspanning
- 3) Horeca en (verblijfs)recreatie
- 4) Gezondheid en (sociale) voorzieningen
- 5) Onderwijs
- 6) Wonen
- 7) werken

In bijlage I staan alle functies met bijhorende normen weergegeven

Stap 5: Bepaal de parkeerbehoefte door de parkeernorm behorende tot de functie te vermenigvuldigen met de omvang van de functie(s).

Bijvoorbeeld de eenheid waarmee gerekend wordt om de parkeerbehoefte voor de functie 'gezondheidscentrum' te berekenen is 'behandelkamer'. Indien in het gebied 'rest bebouwde kom' een gezondheidscentrum gerealiseerd wordt bestaande uit 5 behandelkamers, zal de volgende berekening worden gemaakt:

5 (aantal behandelkamers) X 2,15 (parkeernorm): 11 (afgerond) benodigde parkeerplaatsen voor dit gezondheidscentrum.

Stap 6: Heeft het bouwinitiatief twee of meer functies?

ja Pas tabel 1 'aanwezigheidspercentages per functie en tijdsperiode' toe (zie bijlage II)
nee Ga naar stap 7

Stap 7: Betreft het bouwplan een functiewijziging?

ja Bereken voor de 'oude' functie de parkeernorm en trekt dit aantal af van de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (zogenoeten 'salderen').
nee Ga naar stap 8.

Een functiewijziging is als een bestaand gebouw een andere functie krijgt. Bijvoorbeeld een voormalig schoolgebouw (functie: school) wordt verbouwd tot een appartementencomplex (functiewijziging: school → woningen)

Bij een verandering van functie hoeft alleen de extra parkeerbehoefte opgevangen te worden. Hiervoor geldt de volgende berekeningswijze:

Aantal te realiseren parkeerplaatsen = (parkeerbehoefte op basis van nieuwe functie) *minus* (parkeerbehoefte van oude functie).

Omdat het berekende (theoretische) saldo wordt bepaald, wordt dit ook wel 'salderen' genoemd. Let wel: het gaat hier om de parkeerbehoefte berekend op basis van de vigerende parkeernormen, ook voor wat betreft de parkeerbehoefte van de oude functie.

Wanneer een pand wordt gesloopt en opnieuw wordt opgebouwd is er sprake van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Dit betekent dat voor de gehele (nieuwe) functie de parkeernormen uit deze nota gelden.

Rekenvoorbeeld salderen:

Een gebouw met functie X krijgt functie Y. Op basis van de vigerende parkeernormen zou het gebouw met functie X moeten beschikken over 10 parkeerplaatsen en met functie Y over 20. De functieverandering leidt ertoe dat er $20 - 10 = 10$ extra parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

Stap 8: Worden er woningen met garage en/of oprit op eigen terrein gerealiseerd?

- ja* Ga uit van berekeningsaantallen genoemd in tabel 2 'omrekenwaardes parkeervoorzieningen bij woningen' (bijlage III).
- nee* Ga naar stap 9.

Stap 9: De overgebleven totale parkeerbehoefte moet afgerond worden naar boven op hele getallen.

Bijvoorbeeld voor een huisartsenpraktijk met 5 behandelkamers in 'rest binnenstad' geldt de volgende norm: 2,05. Hier volgt de volgende rekensom uit: 5 behandelkamers X 2,05: 10,25 parkeerplaatsen. De totale parkeerbehoefte is dan ook 11 parkeerplaatsen.

Onderdeel C: Wordt de parkeerbehoefte op eigen terrein gefaciliteerd?

Het uitgangspunt is dat de initiatiefnemer de parkeereis op eigen terrein realiseert. Afwijken van de parkeereis kan alleen indien de initiatiefnemer aantoont dat de parkeereis niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan of mogelijk andere oplossingen kunnen leiden tot het wel voldoen aan de parkeereis. Indien bij een bouwontwikkeling wordt afgeweken van de parkeereis dan kan geen exclusief gebruikersrecht op openbare parkeerplaatsen worden gevestigd.

Stap 10: Wordt de parkeerbehoefte -volgens de richtlijnen-op eigen terrein gefaciliteerd?⁷

- ja* Er kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren' van het bouwplan.
- nee* Ga naar stap 11

Houd bij parkeren op eigen terrein rekening met de volgende punten:

- 1) tabel 2 'omrekenwaardes parkeervoorzieningen bij woningen' (bijlage III)*
- 2) tabel 3 'acceptabele loopafstanden' (bijlage IV)*
- 3) uitvoeringseisen parkeervakken (paragraaf 1.3.3)*

Stap 11: Bevindt het bouwplan zich in een parkeergereguleerd gebied waarvoor parkeervergunningen worden verstrekt?

- ja* De ontwikkelaar kan in aanmerking komen voor de *nulvergunningenregeling*.
- nee* Ga naar stap 12.

Bij een positieve beantwoording kan de nulvergunningenregeling toegepast worden. Deze regeling kan alleen toegepast worden in parkeergereguleerd gebied waar parkeervergunningen aan belanghebbenden worden

⁷ Zie paragraaf 1.3.3 punt 9 voor de inrichtingseisen parkeervakken.

verleend. Zie vigerend Uitvoeringsbesluit Parkeerverordening voor de meest recente kaart van de parkeervergunninggebieden.

Stap 12: Bevindt het bouwplan zich in ongereguleerd gebied?

- ja* De ontwikkelaar kan in aanmerking komen voor de *restcapaciteitsregeling*.
nee Ga naar stap 13.

Bij een positieve beantwoording kan de restcapaciteitsregeling toegepast worden. Deze regeling geldt alleen in ongereguleerde gebieden. Hiervoor dient de ontwikkelaar een parkeerdrukonderzoek te laten uitvoeren door een gerenommeerd onderzoeksbureau. Indien de bezettingsgraad in de nabije omgeving – inclusief de toename ten gevolge van het bouwplan – niet boven de 85% uitkomt, kan afgeweken worden van de parkeereis.

Uitgangspunten voor het parkeeronderzoek zijn:

- *Grootte van het onderzoeksgebied wordt bepaald door de functies en de bijbehorende acceptabele loopafstanden (zie tabel 3 in bijlage IV).*
- *Tijdstip van het onderzoek is afhankelijk van de functie en waarop piekbelasting kan worden verwacht. Richtlijn hiervoor is tabel 1 in bijlage II (zie ook paragraaf 1.3.4)*

Stap 13: Wordt de parkeerbehoefte op een alternatieve parkeervoorziening op loopafstand gefaciliteerd?

- Ja* Akkoord wordt gegeven op het onderdeel ‘parkeren’ van het bouwplan.
Deels Alternatieve parkeerplaatsen worden in mindering gebracht op de parkeerbehoefte. Indien restant hoger is dan 3 parkeerplaatsen wordt geen akkoord gegeven.
Nee Er wordt vooralsnog geen akkoord op het onderdeel ‘parkeren’ van het bouwplan gegeven.

Een alternatieve parkeervoorziening is bijvoorbeeld het huren of kopen van parkeerruimte elders of het realiseren hiervan. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden niet beschouwd als alternatieve parkeervoorziening. Met de openbare ruimte wordt de ruimte op openbare parkeerterreinen, in openbare parkeergarages zonder abonnement en op straat bedoeld. De alternatieve parkeerruimte moet zich wel op acceptabele loopafstand bevinden. Voor het bepalen van een acceptabele loopafstand wordt uitgegaan van tabel 3 (zie bijlage IV).

Wat een goed alternatief is wordt beslist door de gemeente. Hierbij kijkt de gemeente onder meer naar de bedrijfszekerheid van de aanvrager en naar de periode waarvoor de alternatieve parkeerruimte beschikbaar is (contractvormen).

BIJLAGEN

BIJLAGE I: Parkeernormen per functie.

Parkeernormen Purmerend							
		voetgangersgebied	rest binnenstad	schil	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	opmerkingen
1. Winkelen en boodschappen	p.p. per eenheid						
bouwmarkt	100 m2 bvo			1,8	2,3	87%	
tuincentrum	100 m2 bvo			2,3	2,6	89%	incl buitenruimte
groencentrum	100 m2 bvo			2,3	2,6	89%	incl buitenruimte
bruin- en witgoedzaken	100 m2 bvo	3,4	3,7	5,6	7,4	92%	
woonwarenhuis (zeer groot)	100 m2 bvo				4,8	95%	Kengetallen gebaseerd op vestiging van circa 25.000 m
kringloopwinkel	100 m2 bvo			1,2	1,7	89%	
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m2 bvo	1,1	1,2	1,6	1,7	91%	
meubelboulevard/woonboulevard	100 m2 bvo			1,9	2,3	93%	
winkelboulevard	100 m2 bvo			3,5	4,0	94%	
outletcentrum	100 m2 bvo			8,8	9,6	94%	
buurtsupermarkt	100 m2 bvo	1,7	1,9	2,7	3,4	89%	
discountsupermarkt	100 m2 bvo	3,2	3,3	4,9	6,5	96%	
fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100 m2 bvo	2,9	3,1	4,6	5,4	93%	
fullservice supermarkten (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m2 bvo	3,3	3,5	4,0	4,9	93%	
grote supermarkt	100 m2 bvo	5	5,9	6,8	7,7	84%	
groothandel in levensmiddelen	100 m2 bvo			6,4	6,4	80%	
binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	100 m2 bvo	2,7	3,3			82%	
binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	100 m2 bvo	3	3,4			88%	
binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 50.000-100.000 inwoners	100 m2 bvo	3,5	3,8			92%	
binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 100.000-175.000 inwoners	100 m2 bvo	3,7	3,9			96%	
binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum > 175.000 inwoners	100 m2 bvo	3,6	3,6			99%	
buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo			3,1	3,7	72%	
wijkcentrum (klein)	100 m2 bvo			3,7	4,5	76%	
wijkcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo			4,3	5,1	79%	
wijkcentrum (groot)	100 m2 bvo			4,8	5,7	81%	
stadsdeelcentrum	100 m2 bvo			5,2	6,3	85%	
weekmarkt (wijkcentra gemiddeld en klein en buurt-en dorpscentra)	1m2 kraam	0,2	0,2	0,2	0,2	85%	

2. Sport, cultuur en ontspanning	p.p. per eenheid	voetgangersgebied	rest binnenstad	schil	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	
bowlingcentrum	baan	1,4	1,6	2,2	2,8	89%	
biljartcentrum	tafel	0,7	0,9	1,1	1,4	87%	
fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo	1,2	1,4	3,4	4,7	87%	
fitnesscentrum	100 m2 bvo	1,5	1,7	4,4	6,2	90%	
dansstudio	100 m2 bvo	1,4	1,5	3,8	5,4	93%	
golfbaan (18 holes)	18 holes, 60 ha				95,6	98%	
golf oefencentrum	centrum				50,7	93%	
sportthal	100 m2 bvo	1,4	1,5	2,1	2,7	96%	Let op bij grotere aantallen bezoekers
sportzaal	100 m2 bvo	1	1,1	1,9	2,7	94%	Let op bij grotere aantallen bezoekers
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	100 m2 bvo	1,1	1,2	1,4	1,7	98%	
kunstijsbaan (400 meter)	100 m2 bvo			2,1	2,4	98%	
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	100 m2 bvo	2,8	2,9	3,7	4,4	97%	
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	100 m2 bvo	3,4	3,5	4,3	5,3	98%	
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	100 m2 bvo	3,6	3,7	4,6	5,5	98%	
tennis hal	100 m2 bvo	0,3	0,3	0,4	0,5	87%	
squashhal	100 m2 bvo	1,3	1,6	2,4	2,7	84%	
zwembad overdekt	100 m2 bassin			10,7	11,5	97%	
zwembad openlucht	100 m2 bassin			10,1	12,9	99%	
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	100 m2 bvo				9,3	99%	
sauna, hammam	100 m2 bvo	2,5	2,5	4,6	6,6	99%	
bibliotheek	100 m2 bvo	0,4	0,5	0,8	1,1	97%	
bioscoop	100 m2 bvo	3	3,2	7,9	11,0	94%	1 zitplaats is circa 3 m2 bvo
filmtheater/filmhuis	100 m2 bvo	2,5	2,6	5,2	7,7	97%	1 zitplaats is circa 3 m2 bvo
theater/schouwburg	100 m2 bvo	6,4	7,3	7,9	9,8	87%	100 zitplaatsen is 300 m2 bvo
musicaltheater	100 m2 bvo	2,5	2,9	3,4	3,9	86%	100 zitplaatsen is 840 m2 bvo
casino	100 m2 bvo	4,9	5,7	6,1	6,5	86%	
volkstuin	10 tuinen			1,3	1,4	100%	
attractie- en pretpark	per ha netto terrein	7,9	8,0	8,0	8,0	99%	
dierenpark	ha netto terrein	7,9	8,0	8,0	8,0	99%	
jachthaven	ligplaats	0,6	0,6	0,6	0,6	100%	
manege (paardenhouderij)	box				0,4	90%	
museum	100 m2 bvo	0,4	0,4	0,6	1,0	95%	
stadion	zitplaats	0,1	0,1	0,1	0,1	99%	
sportveld	hectare netto terrein	19	20,0	20,0	20,0	95%	zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.

3. Horeca en (verblijfs)recreatie	p.p. per eenheid	voetgangersgebied	rest binnenstad	schil	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	
bungalowpark (huisjescomplex)	bungalow				1,6	91%	
camping (kampeerterrein)	standplaats				1,2	90%	Exclusief 10% voor gasten van bezoekers
1* hotel	10 kamers	0,3	0,4	0,8	2,3	77%	
2* hotel	10 kamers	1,1	1,4	2,2	4,0	80%	
3* hotel	10 kamers	1,5	2,0	3,1	4,7	77%	
4* hotel	10 kamers	2,3	3,2	4,9	6,8	73%	
5* hotel	10 kamers	3,3	5,0	7,6	10,1	65%	
discotheek	100 m2 bvo	6	6,1	12,3	18,4	99%	
café/bar/cafetaria	100 m2 bvo	4,5	5,0	5,0	6,0	90%	
restaurant	100 m2 bvo	7,2	9,0	9,0	13,0	80%	
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m2 bvo	4	4,0	5,5	7,5	99%	
4. Gezondheid en (sociale) voorzieningen	p.p. per eenheid	voetgangersgebied	rest binnenstad	schil	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	
huisartsenpraktijk (-centrum)	behandelkamer	1,2	2,1	2,5	3,0	57%	
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	behandelkamer	0,7	1,3	1,5	1,8	57%	
consultatiebureau	behandelkamer	0,6	1,3	1,6	1,9	50%	
gezondheidscentrum	behandelkamer	0,9	1,6	1,9	2,2	55%	
consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer	0,5	1,3	1,6	1,9	38%	
tandartsenpraktijk (-centrum)	behandelkamer	0,7	1,6	2,0	2,4	47%	
apotheek	apotheek	1	2,3	2,8	3,2	45%	
ziekenhuis	100 m2 bvo	0,4	1,4	1,6	1,7	29%	
crematorium	gelijktijdige plechtigheid				30,1	99%	
begraafplaats	gelijktijdige plechtigheid				31,6	97%	
penitentiaire inrichting	10 cellen	0,6	1,7	2,2	3,3	37%	
religiegebouw	zitplaats		0,2	0,2	0,2		
verpleeg- en verzorgingstehuis	wooneenheid	0,4	0,6	0,6	0,6	60%	
5. Onderwijs	p.p. per eenheid	voetgangersgebied	rest binnenstad	schil	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	
kinderdagverblijf (crèche)	100 m2 bvo		0,9	1,1	1,2	0%	Exclusief kiss and ride
basisschool	leslokaal		0,8	0,8	0,8		Exclusief kiss and ride
middelbare school	100 leerlingen	0,4	3,3	4,0	4,3	11%	Bezoekers zijn leerlingen
ROC	100 leerlingen	0,3	4,2	4,8	5,2	7%	Bezoekers zijn leerlingen
hogeschool	100 studenten	6	8,3	8,9	9,5	72%	Bezoekers zijn studenten
universiteit	100 studenten	6	11,7	13,5	14,7	48%	Bezoekers zijn studenten
avondonderwijs	10 studenten	3,8	4,0	5,0	6,0	95%	Bezoekers zijn studenten

6. Wonen							
woning tot 40 m2 bvo	woning	0,3	0,5	0,6	0,7	0,3 pp/woning	uitgangspunt is, eenpersoonshuishoudens
woning 40-80 m2 bvo niet gestapeld/woning 40-65m2 bvo gestapeld	woning	0,3	1,2	1,3	1,5	0,3 pp/woning	
woning 80-150m2 bvo niet gestapeld/woning 65-120m2 bvo gestapeld	woning	0,3	1,3	1,5	1,7	0,3 pp/woning	
woning > 150 m2 bvo niet gestapeld/woning >120 m2 bvo gestapeld	woning	0,3	1,4	1,6	1,9	0,3 pp/woning	
sociale huurwoning	woning	0,3	1,1	1,2	1,2	0,3 pp/woning	
kamerverhuur studenten	kamer	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3 pp/woning	
aanleunwoning	woning	0,3	0,4	1,1	1,1	0,3 pp/woning	
7. Werken							
	p.p. per eenheid	voetgangersgebied	rest binnenstad	schil	rest bebouwde kom	aandeel bezoekers	
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	0,1	1,2	1,6	1,7	5%	
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100 m2 bvo	0,3	1,6	1,9	2,3	20%	
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	100 m2 bvo	0,1	1,4	1,8	2,2	5%	Exclusief vrachtwagenparkeren
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	100 m2 bvo	0,1	0,7	0,8	1,0	5%	Exclusief vrachtwagenparkeren
bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo		1,1	1,4	1,6		
Uitleg tabel							
aandeel bezoekers 87%	betekent 87% van het aantal parkeerplaatsenis bedoeld voor parkeren bezoekers; de rest is voor personeel						
aandeel bezoekers 0,3 pp perwoning	betekent 0,3 pp per woning realiseren in openbare ruimte						
bvo	bruto vloer oppervlak(het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief de verdiepingen)						

BIJLAGE II: Tabel aanwezigheidspercentages per functie en tijdsperiode

Toepassing: stap 6 en 12

Indien er meerdere functies gerealiseerd worden, kan rekening worden gehouden met dubbelgebruik, waardoor een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen ontstaat. Een parkeerplaats bij woningen kan bijvoorbeeld overdag gebruikt worden door werknemers van een nabij gelegen kantoor. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in onderstaande tabel 1. Deze gegevens zijn overgenomen uit de CROW publicatie 317.

Van dubbelgebruik van parkeerplaatsen is alleen sprake als de parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor de beoogde functies. Ter verduidelijking, een oprit bij een woning wordt niet meegeteld bij de bepaling van het dubbelgebruik. Wanneer parkeerplaatsen op bepaalde tijden worden afgesloten dient dit eveneens in de berekening te worden meegenomen.

Functies	Werkdag				Koop-avond	Zaterdag		Zondagmiddag
	Overdag	Middag	avond	nacht		middag	avond	
Woning bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woning bezoek	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sociaal Cultureel	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	75%
Sociaal Medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%
Sport binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sport buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bibliotheek/theater	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Restaurant	30%	40%	90%	0%	95%	70%	100%	40%
Café	30%	40%	90%	0%	85%	75%	100%	45%
Hotel ⁸	50%	60%	100%	100%	100%	60%	60%	70%

Tabel 1: aanwezigheidspercentage per functie en tijdsperiode (BRON: CROW- publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012))

Werkwijze tabel

In stap 5 is de parkeerbehoefte berekend per functie. Vervolgens dient voor iedere functie en alle periodes (overdag, middag etc.) het noodzakelijk aantal parkeerplaatsen berekend te worden. De periode waarop de gezamenlijke vraag het hoogst is, is de maatgevende periode. Denk hierbij aan de koopavond waarbij en de winkels open zijn en de bewoners voor een belangrijk deel thuis zijn.

Rekenvoorbeeld met aanwezigheidspercentages:

Een ontwikkelaar wil een nieuw kantoor realiseren met 50 parkeerplaatsen. Voor woningen in de directe nabijheid van het kantoor heeft de ontwikkelaar ook 50 parkeerplaatsen nodig. Na de aanleg van de 50 parkeerplaatsen voor het kantoor, kan de projectontwikkelaar voor de woningen volstaan met 60% (werkdag middag) van 50 parkeerplaatsen, oftewel 30 parkeerplaatsen. In totaal hoeft de ontwikkelaar niet 100 parkeerplaatsen, maar 80 parkeerplaatsen te realiseren.

⁸ Het CROW heeft geen percentages opgenomen van een hotel. Deze zijn dan ook specifiek toegevoegd. De aanwezigheidspercentages van een hotel zijn verondersteld iets hoger te liggen dan die van woningen.

BIJLAGE III: Tabel omrekenwaardes parkeervoorzieningen woningen

Toepassing: stap 8 en 10

Bij woningprojecten worden parkeerplaatsen vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. In de praktijk blijkt echter dat deze voorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van het voertuig. Bij de toetsing wordt dit meegenomen. Hiervoor hanteert de gemeente Purmerend enkele rekenwaardes conform landelijke richtlijnen van het CROW. Deze zijn opgenomen in onderstaande tabel 2. Deze rekenregels gaan niet op als de omgeving gereguleerd (bv betaald parkeren) is. Immers middels de vergunninguitgifte kan parkeren op eigen terrein afgedwongen worden. Het is hierbij van belang dat de ontwikkelaar aan de gemeente kenbaar maakt welke parkeervoorzieningen op basis van onderstaande categorisering er bij de woningen worden gerealiseerd.

Parkeervoorziening	Theoretisch	Berekenings	Opmerking
	aantal	aantal	
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 meter breed

Tabel 2: Omrekenwaardes parkeervoorzieningen bij woningen (**BRON:** CROW- publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012))

BIJLAGE IV: Tabel acceptabele loopafstanden

Toepassing: stap 10 en 12

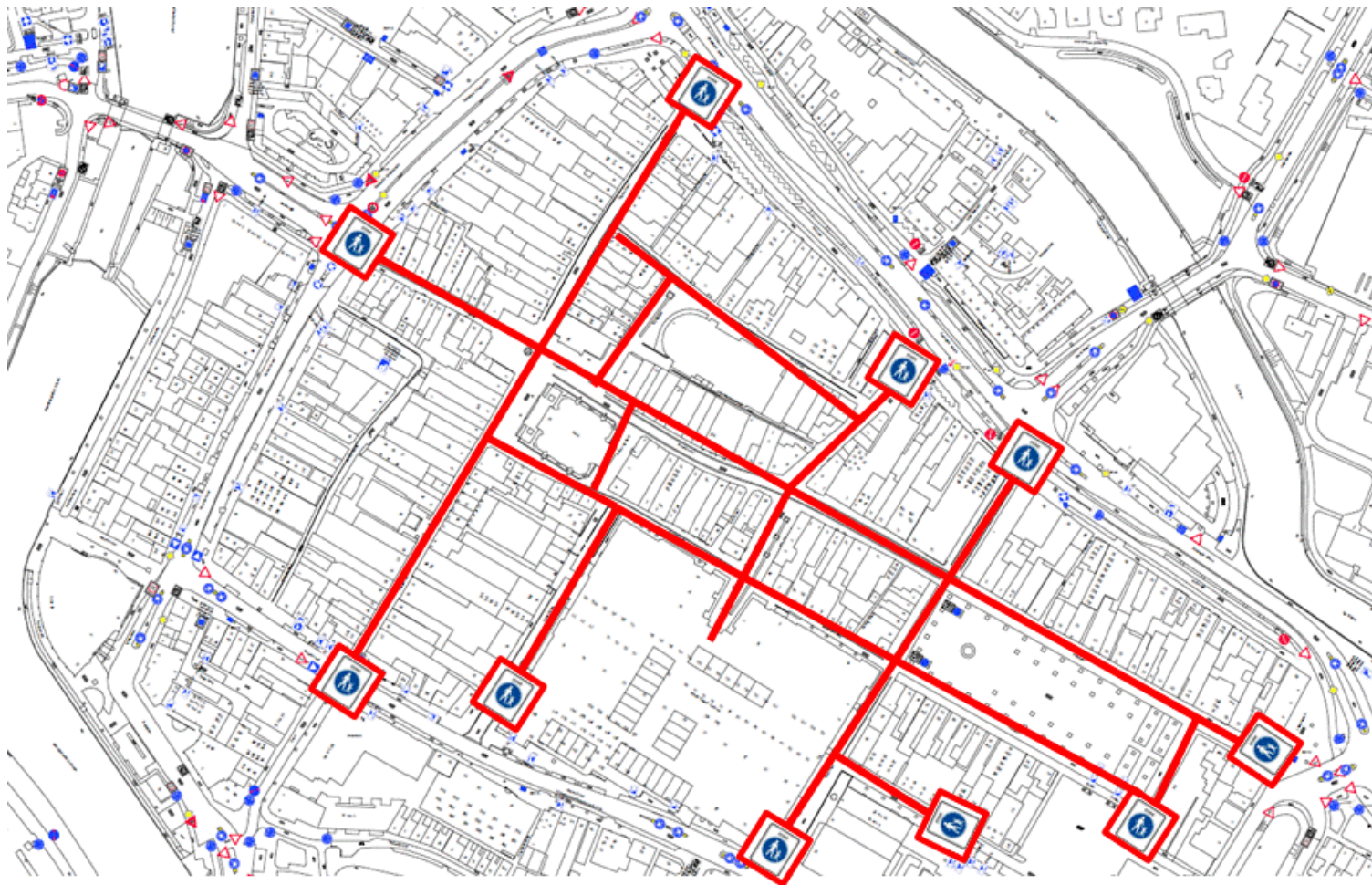
Als maat voor situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies kan de acceptabele loopafstand tussen parkeerplaats en het bestemmingsadres dienen. Acceptabele loopafstanden per hoofdfunctie staan vermeld in onderstaande tabel 3.

Functie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen	400 meter
Werken	500 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 3: acceptabele loopafstanden (**BRON:** CROW- publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (2012))

Bovenstaande gegevens zijn overgenomen uit CROW publicatie 317. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc.

BIJLAGE V: Voetgangersgebied binnenstad Purmerend



Bijlage VI: Halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

Inleiding

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

4.1 Rekenmethode

Voor gemeenten die toch iets aan de kortstondig optredende problemen van het brengen en halen van kinderen met de auto willen doen, is een rekentool ontwikkeld. In tabel 3 staat een rekenmethode beschreven om het benodigde aantal parkeervoorzieningen bij basisscholen en kinderdagverblijven te berekenen.

4.2 Locatiekeuze

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

4.3 Rekenvoorbeeld

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

10% gebracht en gehaald. Ingevuld in de formules van tabel 5 levert dit het volgende:

$$\begin{aligned} &60 \times 0,3 \text{ (30\% met de auto)} \times 0,5 \text{ (reductiefactor} \\ &\text{parkeerduur)} \times 0,75 \text{ (reductiefactor aantal kinderen} \\ &\text{per auto)} \\ &+ \\ &100 \times 0,1 \text{ (10\% met de auto)} \times 0,25 \text{ (reductiefactor} \\ &\text{parkeerduur)} \times 0,85 \text{ (reductiefactor aantal kinderen} \\ &\text{per auto)} \\ &= 6,75 + 2,125 = 8,875 \end{aligned}$$

Met andere woorden: er zijn 9 parkeerplaatsen nodig.

Tabel 3. Voorbeeld rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

groepen 1 t/m 3	
aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 ¹ x 0,75 ²	
+	
groepen 4 t/m 8	
aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 ¹ x 0,85 ²	
+	
kinderdagverblijf	
aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 ¹ x 0,75 ²	
=	
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 ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:

- stedelijkheidsgraad
 - stedelijke zone
 - de gemiddelde afstand naar school
- Gemiddeld ligt het percentage op:
- | | |
|----------------------|----------|
| - groepen 1 t/m 3: | 30 - 60% |
| - groepen 4 t/m 8: | 5 - 40% |
| - kinderdagverblijf: | 50 - 80% |

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



Bron: CROW publicatie 182 'Parkeerkencijfers-basis voor parkeernormering'(2004)