

Nota parkeernormen gemeente Kampen

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Kampen, gelezen het voorstel van 12 februari 2019, zaaknummer 4080-2019; gelet op artikel 4:81 e.v. van de Algemene wet bestuursrecht; gelet op het bepaalde in artikel 3.1.2 lid 2 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening en het bepaalde in de geldende bestemmingsplannen en beheersverordeningen; besluit vast te stellen de volgende beleidsregels:

Nota parkeernormen gemeente Kampen



Stappenplan Parkeernormennota Kampen

1. Vindt er een gebruikswijziging of bouwactiviteit plaats?
 - a. Ja: ga naar 2 (bepalen parkeernorm)
 - b. Nee: er hoeft niet getoetst te worden
2. Bepaal de parkeernorm van de nieuwe activiteit
 - a. Bepaal het gebied aan de hand van de overzichtskaart
 - b. Bepaal de functie aan de hand van de tabellen
 - c. Bereken de parkeernorm die geldt (afgerond naar boven)
3. Wordt er voor de bestaande situatie (gedeeltelijk) gebruik gemaakt van openbare parkeerplaatsen?
 - a. Ja: ga naar 4 (historisch verrekenen)
 - b. Nee: ga naar 5
4. Stel de parkeernorm bij aan de hand van historisch verrekenen
 - a. Meest recente vergunde situatie
 - b. Bij leegstand > 5 jaar is de parkeernorm bij de bestaande situatie 0.
 - c. Gebruik de aanwezigheidspercentages in de oude en de nieuwe situatie
 - d. Bepaal de uiteindelijke verrekende parkeervraag op het maatgevend moment (nieuw minus oud op meest maatgevend moment)
5. Wordt het parkeren op eigen terrein opgelost? Let hierbij op de reductiefactoren bij woningen

- a. Ja: de vergunning kan worden verleend
 - b. Nee: ga naar 6 (afwijkmogelijkheid)
6. Wordt het parkeren op andere manieren opgelost? (afwijkmogelijkheid)
- a. Door onderzoek gemotiveerd toepassen andere parkeernorm
 - b. Gebruik maken van binnen acceptabele loopafstand gelegen parkeeroverschot in de openbare ruimte
 - c. Toevoegen van extra parkeerplaatsen in binnen acceptabele loopafstand gelegen openbaar ruimte
 - d. Toevoegen of gebruik maken van extra parkeerplaatsen op binnen acceptabele loopafstand gelegen particuliere gronden van derden
 - e. Afkoop parkeervraag in de binnenstad via het parkeerfonds

Inhoudsopgave

1. Inleiding

- 1.1. Aanleiding
- 1.2. Deze Nota Parkeernormen
- 1.3. Werkingssfeer, juridische status en inwerkingtreding

2. Kader en uitgangspunten

- 2.1. Juridisch kader
- 2.2. Uitgangspunten werkwijze toetsing parkeernormen

3. Bepalen en toepassen parkeereis

- 3.1. Bepaling parkeernorm
- 3.2. Berekening parkeereis
- 3.3. Realisatie van de parkeerbehoefte
- 3.4. Locatie van het parkeren

4. Mogelijkheden om af te wijken van de hoofdregels

- 4.1. Verzoek toepassen andere parkeernorm
- 4.2. Verzoek om af te zien van parkeren op eigen terrein

5. Voorbeeld toepassing van parkeernormen en aanwezigheidspercentage

- 5.1. Werkwijze voor het bepalen van de parkeerbalans

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Kampen kent op dit moment nog geen Nota Parkeernormen. In de voorheen geldende bouwverordening is wel aangegeven dat bij een ruimtelijke ontwikkeling moet worden voorzien in de ruimte voor de parkeervraag van de ontwikkeling. De letterlijke tekst is

‘Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto’s in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

In de praktijk wordt bij een ruimtelijke ontwikkeling in Kampen de parkeervraag bepaald op basis van de CROW publicatie “Kencijfers parkeren en verkeergeneratie” (publicatienummer 317 uit 2012). In deze publicatie staan echter vele variabelen waaruit keuzes moeten worden gemaakt voor het toe te passen kencijfer en is er daarnaast ook sprake van een bandbreedte.

In de voorliggende Nota Parkeernormen wordt vastgelegd welk kencijfer per type ontwikkeling moet worden gehanteerd, welke parkeereisen worden gesteld aan (her)ontwikkelingen in Kampen en onder welke voorwaarden vrijstelling voor deze eisen kan worden verleend. De ervaring leert dat parkeernormen vaak ter discussie staan in het krachtenspel tussen de gemeente en de initiatiefnemer. Het is dan zaak de parkeernormen en de bijbehorende systematiek zo helder mogelijk te omschrijven, om onnodige discussies te voorkomen.

Met de Nota Parkeernormen wordt tevens ingespeeld op de veranderende wetgeving binnen de Ruimtelijke Ordening (Nieuwe Wro). De gemeente is verplicht de parkeernormen als onderdeel van de nieuw op te stellen bestemmingsplannen op te nemen. De parkeerbepaling uit de bouwverordening is de afgelopen periode dan ook opgenomen in nieuwe bestemmingsplannen. Voor de gebieden waar nog geen nieuw bestemmingsplan is vastgesteld, wordt een parapluplan gemaakt, zodat ook voor deze gebieden parkeereisen gelden.

Om te voorkomen dat bij elk afzonderlijk bestemmingsplan discussie ontstaat over de toe te passen parkeernormen wordt de Nota Parkeernormen opgesteld. In het bestemmingsplan ‘Parapluplan parkeren’ en nieuw vast te stellen bestemmingsplannen wordt verwezen naar de Nota Parkeernormen. Hiermee

wordt willekeurig voorkomen bij de keuze van kencijfers en een goed handvat geboden bij de afhandeling van eventuele bezwaren.

1.2 Deze Nota Parkeernormen

Voorliggende Nota Parkeernormen moet als handvat worden gebruikt bij de beoordeling van de gevolgen op de parkeerbalans bij (het beheren van) ruimtelijke ontwikkelingen. Door hiermee te werken ontstaat een consequente benadering op het gebied van parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen.

In hoofdstuk 2 zijn het kader en de uitgangspunten aangegeven. In hoofdstuk 3 is aangegeven hoe de toetsing plaatsvindt. In hoofdstuk 4 zijn de voorwaarden voor afwijking opgenomen.

1.3 Werkingsfeer, juridische status en inwerkingtreding

Werkingsfeer en juridische status

De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en -plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft:

- Nieuwbouw
- Verbouw/uitbreiding
- Wijziging van functies

Een probleem kan zich voordoen als na het verlenen van een omgevingsvergunning het gebruik (functie) van het gebouw wijzigt en dit niet vergunningsplichtig is. 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 (omgevingsplan) kan (en moet dus) 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 worden.

Juridische status

Deze nota is een beleidsregel zoals bedoeld in artikel 4:81 en verder van de Algemene wet bestuursrecht. Dit heeft tot gevolg dat overeenkomstig deze beleidsregel wordt gehandeld, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zouden zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen. De juridische grondslag hiervoor is te vinden in de inherente afwijkingsbevoegdheid volgens artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht. Via de ingang van het bestemmingsplan worden de uitgangspunten in deze nota juridisch geborgd bij het verlenen van omgevingsvergunningen of het anderszins toestaan van initiatieven. Secundair dienen de uitgangspunten in deze nota als onderlegger voor eventuele afwijking van het bestemmingsplan, dan wel een de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan, waarmee planologische ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. In een bestemmingsplan wordt verwezen naar deze nota. Eventuele maatregelen worden vastgelegd in de benodigde omgevingsvergunning of zo nodig in een (anterieure) overeenkomst of voorwaardelijke verplichting.

2. Kader en uitgangspunten

2.1 Juridisch kader

Wet ruimtelijke ordening

In 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijk is de Woningwet (2008), waarop de bouwverordening is gebaseerd gewijzigd. Dat heeft een aantal gevolgen gehad voor het parkeren:

- De Wro maakt onderscheid tussen beleid en normen. Beleidsplannen mogen geen normen meer bevatten.
- Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, de parkeernormen zijn juridisch niet meer verankerd in de bouwverordening.

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) adviseren de parkeernormen ten gevolge van de wijziging in de wet vast te leggen in een Nota Parkeernormen. Dit biedt de mogelijkheid parkeernormen te definiëren zonder dat alles in ieder bestemmingsplan moet worden beschreven. In nieuwe bestemmingsplannen kan dan worden volstaan met een algemene parkeerbepaling, waarin wordt verwezen naar deze Nota Parkeernormen. Het aanpassen van de parkeernormen kan op deze wijze eenvoudig, aangezien het slechts in dit document moet worden aangepast.

Parapluplan 'Parkeren'

Voor de gemeente Kampen zijn in de meest recente bestemmingsplannen al parkeerbepalingen opgenomen. Voor de overige gebieden is het bestemmingsplan 'Parapluplan Parkeren' opgesteld. In dit parapluplan worden de geldende bestemmingsplannen aangevuld met een parkeerbepaling. In deze parkeerbepaling wordt geëist dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan van deze eis worden afgeweken:

Artikel 4 Parkeren

4.1 Strijdig gebruik

- a. *Het gebruik of bouwen, bestaand uit de oprichting van een gebouw, de verandering van functie of de uitbreiding van bestaand gebruik, is slechts toegestaan als voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid en/of ruimte voor laden en lossen op eigen terrein, waarbij deze vervolgens in stand wordt gehouden.*

4.2 Afwijken van de gebruiksregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde onder lid 4.1, wanneer:

- b. *er op een andere wijze wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid en/of ruimte voor laden en lossen;*
- c. *het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.*

4.3 Voldoende parkeergelegenheid en/of ruimte voor laden en lossen

Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid en/of ruimte voor laden en lossen, als voldaan wordt aan de normen in de door het bevoegd gezag vastgestelde beleidsregels met betrekking tot het parkeren en laden en lossen, zoals die gelden op het tijdstip van de aanvang van het gebruik, of het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning.

Doorkijk invoering Omgevingswet

In 2021 is de inwerkingtreding van de Omgevingswet voorzien. De Omgevingswet gaat over de fysieke leefomgeving en activiteiten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving. Parkeren is een activiteit die betrekking heeft op de fysieke leefomgeving. De bestemmingsplannen dienen vertaald te worden in een omgevingsplan dat door de gemeenteraad moet worden vastgesteld. Het omgevingsplan kan zowel juridisch bindende regels als omgevingswaarden bevatten. De juridisch bindende regels zijn appellabele concrete normen, regels en toetsingskaders die de burgers en bedrijven binden. De juridisch bindende regels kunnen aan de hand van wetsinterpreterende beleidsregels worden uitgelegd in het kader van de vergunningverlening. De beleidsregels kunnen betrekking hebben op het gebruik, bouw of de ontwikkeling van locaties. Ook de parkeernormen kunnen als beleidsregels aan het omgevingsplan gekoppeld worden.

2.2 Uitgangspunten werkwijze toetsing parkeernormen

Het behouden van de leefbaarheid en bereikbaarheid in Kampen houdt ook in dat gekozen moet worden voor een duurzame parkeeroplossing bij nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie.

Voor toetsen van een ontwikkeling op basis van deze nota geldt een aantal uitgangspunten:

- In een aantal bestemmingsplannen zijn specifieke parkeernormen opgenomen. In deze gevallen gelden deze normen en niet de parkeernormennota;
- Als het parapluplan Parkeren van toepassing is, dan geldt deze nota parkeernormen als basis om de parkeereis vast te stellen. Het college kan voor het bepalen van de parkeereis afwijken van de in deze nota vastgelegde normen als de initiatiefnemer daar een gemotiveerd verzoek toe indient. Dit kan bijvoorbeeld bij ongebruikelijke functies of een andere specifieke situatie.
- De hoofdregel is dat het aantal benodigde parkeerplaatsen (parkeereis) op eigen terrein gerealiseerd om te voorkomen dat de parkeervraag en mogelijke overlast worden afgewenteld op de openbare ruimte en de omgeving.
- Het college is bevoegd om met omgevingsvergunning af te wijken van de eis van het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Hierbij moet een belangenafweging plaatsvinden, waarbij de uitgangspunten uit deze Parkeernormennota betrokken worden.



Afbeelding: Toepassing Nota Parkeernormen

3. Bepalen en toepassen parkeereis

In de volgende paragrafen staat omschreven hoe de parkeereis wordt bepaald, wordt toegepast.

3.1 Bepaling parkeernorm

Toe te passen parkeernorm

Het bepalen van de (minimale) parkeereis bij een ontwikkeling of initiatief wordt bepaald aan de hand van de normen zoals weergegeven in bijlage 1. De parkeernorm wordt uitgedrukt in het aantal autoparkeerplaatsen per eenheid of oppervlakte. Komt een functie niet voor in de lijst met parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1, dan wordt gemotiveerd een functie toegepast die voor wat betreft parkeren naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen is aan een functie die wel is opgenomen in de lijst.

Toelichting vertaling kencijfers CROW in parkeernormen Kampen

De parkeernormen zoals weergegeven in bijlage 2 zijn gebaseerd op de kencijfers uit de CROW publicatie "Kencijfers parkeren en verkeergeneratie" (publicatienummer 317, uitgave oktober 2012). Uitgangspunt is stedelijkheidsgraad "matig stedelijk". Voor wat betreft de door de CROW aangegeven bandbreedte is het gemiddelde naar boven afgeronde (op 1 cijfer achter de komma) parkeerkencijfer toegepast. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat Kampen afwijkt van het gemiddelde.

Kinderdagverblijf en basisonderwijs

Bij de functies "kinderdagverblijf (crèche)" en "basisonderwijs" dient naast de parkeernorm zoals aangegeven in bijlage 1 tevens een parkeernorm worden bepaald voor het halen en brengen van kinderen. Bij de functies basisonderwijs en kinderdagverblijven dient de parkeernorm zoals aangegeven in bijlage 1 te worden toegepast ten behoeven van het personeel en eventueel bezoekers. Daarnaast is het ook nodig parkeerruimte op te nemen voor het halen en brengen van kinderen, zodanig dat een goede doorstroming en (verkeers)veiligheid wordt gewaarborgd.

Het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van halen en brengen wordt als volgt berekend:

Onderbouw (groep 1 tot en met 3)

Aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen

Bovenbouw (groep 4 tot en met 8)

Aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen

Kinderdagverblijf en Buitenschoolse opvang

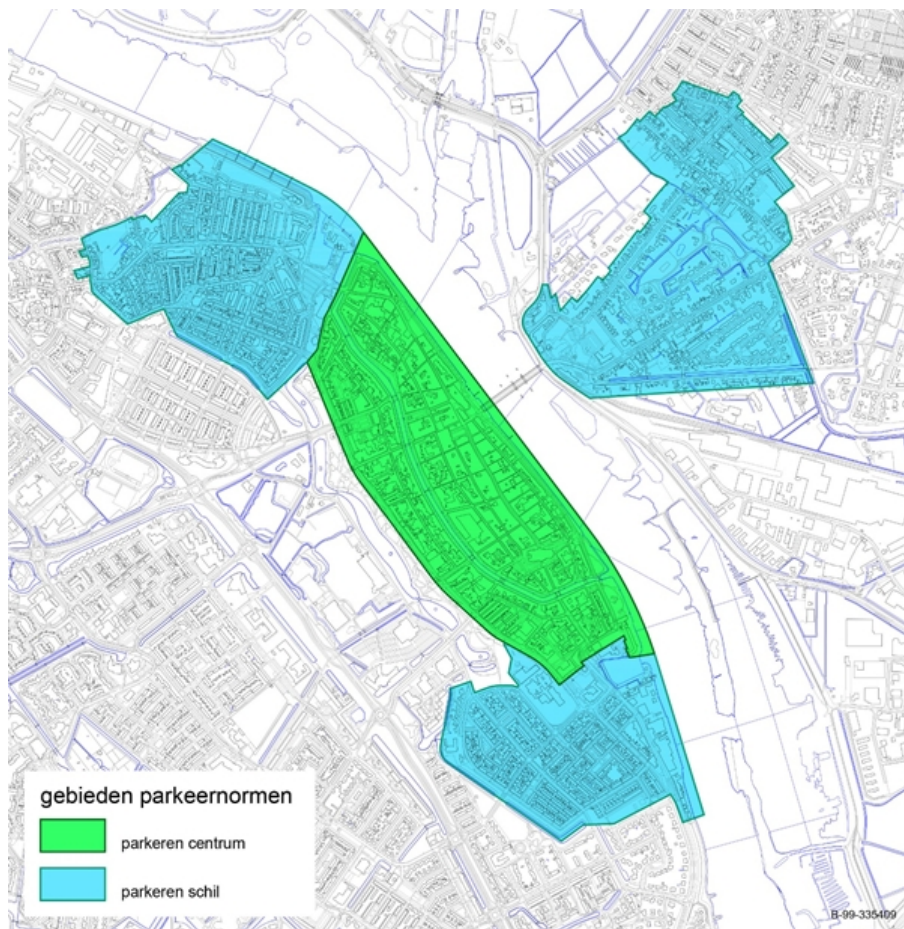
Aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen

Doelgroep	% halen en brengen met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto
Groep 1 t/m 3	45 %	0,5	0,75
Groep 4 t/m 8	22,5 %	0,25	0,85
Kinderdagverblijf	65 %	0,25	0,75

tabel: input t.b.v. berekening halen en brengen

Gebiedsbepaling (centrum, schil, rest bebouwde kom)

De toe te passen parkeernorm is afhankelijk van het gebied waarbinnen de ontwikkeling plaatsvindt. Voor wat betreft de typering centrum, schil en rest bebouwde kom wordt de begrenzing aangehouden zoals weergegeven op afbeelding 3.1. Hierbij bestaat het gebied "Rest bebouwde kom" dus uit de overige gronden binnen de gemeentegrens.



Afbeelding: Begrenzing typering gebieden

3.2 Berekening parkeereis

Rekenmethodiek

Op basis van de parkeernormen zoals bedoeld in paragraaf 3.1 wordt de parkeereis voor de ontwikkeling/het initiatief berekend. De parkeereis wordt uitgedrukt in het aantal benodigde autoparkeerplaatsen voor de ontwikkeling. De parkeereis wordt berekend door de betreffende parkeernorm zoals aangegeven in bijlage 1 te vermenigvuldigen met het totaal aantal eenheden of de totale oppervlakte van de ontwikkeling.

Verrekening parkeerbehoefte huidige situatie

Wanneer er in de bestaande situatie al (gedeeltelijk) gebruik wordt gemaakt van parkeren in het openbaar gebied, kan deze historische situatie verrekend worden. De omwonenden zijn immers gewend aan een bepaalde parkeerdruk in de openbare ruimte. Daarom kan voor het berekenen van de parkeereis de

parkeerbehoefte van de oude/huidige situatie in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Bij een leegstandsperiode van meer dan 5 jaar is de oude/huidige parkeerbehoefte gelijk aan '0'. Deze regel geldt ook voor de binnenstad van Kampen.

Voor deze historische verrekening worden de parkeernormen aan de aanwezigheidspercentages gekoppeld (zie ook dubbelgebruik).

Voorbeeld:

De functie van een bestaand kantoorpand in de binnenstad (1000 m² bvo) wordt gewijzigd naar 5 appartementen (60-120 m²). Het kantoor heeft in de bestaande situatie een parkeerbehoefte van 21 parkeerplaatsen. De appartementen hebben een parkeerbehoefte van 7 parkeerplaatsen.

Wanneer het kantoor 21 parkeerplaatsen op eigen terrein heeft, zijn er ook voor de appartementen fysiek voldoende parkeerplaatsen aanwezig.

Heeft het kantoor echter geen eigen parkeerplaatsen, maar wordt geparkeerd in de openbare ruimte, dan moet gekeken worden naar de parkeerbehoefte op het meest maatgevende moment. De parkeervraag van kantoren vindt namelijk overdag plaats, terwijl bij appartementen juist op zaterdagavond en in de nacht het grootste beroep wordt gedaan op de parkeerplaatsen. In dit geval heeft dit tot gevolg dat voor het omzetten naar de appartementen een parkeernorm van afgerond 6 parkeerplaatsen geldt.

Verrekening verlies parkeercapaciteit

Het aantal bestaande parkeerplaatsen dat door de betreffende ontwikkeling verloren gaat, moet worden gecompenseerd en maakt onderdeel uit van de totale parkeereis.

Bestaande parkeerhinder kan buiten beschouwing worden gelaten. Bij de beoordeling of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid alleen rekening te worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het realiseren van het bouwplan.

Dubbelgebruik

Als in een ontwikkeling verschillende functies worden ondergebracht, kan eventueel sprake zijn van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Het drukste moment kan per functie namelijk verschillen. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte mag een parkeerbalans worden opgesteld. De aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 1 zijn hiervoor van toepassing. De parkeereis wordt in dergelijke gevallen gebaseerd op de berekende parkeerbehoefte op het voor de ontwikkeling geldende maatgevende (drukste) moment.

De mogelijkheden voor dubbelgebruik hangen in de praktijk af van de mate van openbaarheid, de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van de verschillende functies in de tijd samenvallen, de locatie van de parkeervoorzieningen en van de loopafstanden naar de diverse bestemmingen. De aanwezigheidspercentages die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans, kunnen alleen worden toegepast wanneer verschillende doelgroepen gebruik kunnen maken van dezelfde parkeergelegenheid. Hierbij dient tevens rekening gehouden te worden met de vindbaarheid van de locatie door de verschillende doelgroepen.

In geval van een gebiedsontwikkeling zijn schaalvoordelen mogelijk. Hierbij kan bijvoorbeeld voor meerdere panden een parkeervoorziening worden gerealiseerd, waarbij een uitgebreide parkeerbalans kan zorgen voor lagere kosten voor het invullen van de parkeerplaatsverplichting en beter benutte parkeervoorzieningen.

Parkeren bij (grondgebonden) woningen

In een woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal blijken dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt en dat auto's toch regelmatig op de openbare weg worden geparkeerd. Indien het plan voorziet in opritten en/of garages bij woningen wordt deze geteld zoals weergegeven in de tabel "reductiefactoren" in bijlage 1.

Parkeerplaatsen gehandicapten

Op elke 50 parkeerplaatsen wordt ten minste 1 parkeerplek ingericht en aangegeven als gehandicaptenparkeerplaats. Als de functie daar aanleiding toe geeft, kan het college aanvullende eisen stellen aan het aantal parkeerplaatsen voor gehandicapten.

Afronding

De totale parkeerbehoefte van een ontwikkeling of initiatief wordt altijd naar boven afgerond naar een heel aantal parkeerplaatsen, nadat het bepaalde in de voorgaande alinea's is verrekend. Dit is anders, wanneer de parkeerplaatsen via een storting in het parkeerfonds afgekocht worden, omdat de gemeente de aanleg van meerdere parkeerplaatsen kan bundelen. Voor de bepaling van het te storten bedrag wordt gerekend met de niet afgeronde parkeernorm.

Gefaseerde uitvoering

Indien een ontwikkeling gefaseerd wordt uitgevoerd, wordt vóór in gebruik name van een fase minimaal het benodigde aantal parkeerplaatsen van de betreffende fase gerealiseerd.

3.3 Realisatie van de parkeerbehoefte

Locatie parkeerplaatsen gehandicapten

Gehandicaptenparkeerplaatsen worden op zo kort mogelijke loopafstand van de hoofdingang van de betreffende ontwikkeling aangelegd.

Afmeting en toegankelijkheid parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen moeten tenminste een afmeting hebben van 5 bij 2,5 meter bij haaksparkeren en van 6 bij 2 meter bij langsparkeren. De rijbaan en bochten moeten zodanig zijn dat een goede en veilige verkeersafwikkeling gewaarborgd is.

De afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicaptenparkeerplaats moeten bij langsparkeren een afmeting hebben van minimaal 3,5 meter breed bij 6 meter lang. Bij haaksparkeren met een uitstapstrook geldt een afmeting van tenminste 3 meter breed (zonder uitstapstrook ten minste 3,5 meter breed) en tenminste 5 meter lang.

Bezoekersparkeren

In bijlage 1 is de tabel opgenomen waarbij per functie de parkeernorm vermeld staat. In deze tabel is tevens een kolom opgenomen waarin het bezoekersaandeel per functie is weergegeven. De voor bezoekers bestemde parkeerplaatsen dienen een openbaar karakter te hebben.

3.4 Locatie van het parkeren

Hoofregel: parkeren op eigen terrein

Uitgangspunt is dat de parkeervraag van een ontwikkeling niet wordt afgewenteld op het openbare gebied in de omgeving of in ieder geval geen problemen veroorzaakt in de openbare ruimte in de omgeving. Parkeren maakt integraal onderdeel uit van een ontwikkeling en dient in beginsel op eigen terrein te worden ingepast. Met het begrip "eigen terrein" wordt het gehele grond- of plangebied bedoeld waarvoor de ontwikkeling van toepassing is.

4. Mogelijkheden om af te wijken van de hoofdregels

Wanneer het aantal berekende parkeerplaatsen op grond van de rekenmethodiek uit hoofdstuk 3 op eigen terrein worden gerealiseerd, wordt voldaan aan de parkeereis uit het parapluplan Parkeren. Er wordt immers voorzien '*...in voldoende parkeergelegenheid en/of ruimte voor laden en lossen op eigen terrein, waarbij deze vervolgens in stand wordt gehouden.*'

Het parapluplan Parkeren geeft de mogelijkheid om van deze hoofdregel af te wijken, als '*...er op een andere wijze wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid en/of ruimte voor laden en lossen.*'

In dit hoofdstuk worden de voorwaarden geschetst voor deze andere wijze van voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Onderstaand wordt het afwegingskader schematisch weergegeven:



4.1 Verzoek toepassen andere parkeernorm

1. Afwijken voor onderbouwde alternatieve normen

De parkeernorm zoals aangegeven in bijlage 1 kan om diverse redenen afwijken van de reële te verwachten situatie. Bijvoorbeeld als er een mobiliteitsplan is voor medewerkers of als gebruik wordt gemaakt van deelauto's. Er kan in die gevallen een gemotiveerd verzoek tot toepassing andere (meestal lagere) parkeernormen ingediend door de aanvrager. Het college kan op basis hiervan een andere parkeernorm hanteren bij het bepalen van de parkeereis door gebruik te maken van de afwijkingsmogelijkheid uit het bestemmingsplan. Er worden in dit geval indien nodig aanvullende voorwaarden opgenomen in de omgevingsvergunning.



4.2 Verzoek om af te zien van parkeren op eigen terrein

Indien is aangetoond dat de parkeereis niet (geheel) op eigen terrein kan worden gerealiseerd, of dat dit vanuit een breder perspectief niet wenselijk is, dan is een omgevingsvergunning nodig om af te wijken van de parkeereis. Het college kan besluiten toch medewerking te verlenen aan het initiatief. Hierbij worden de volgende voorwaarden en volgorde gehanteerd:

2. Afwijken voor parkeren op een naburig "eigen" perceel

Voor de invulling van de parkeereis op een naburig (privaat) perceel geldt dat deze moet liggen op redelijke loopafstand van de hoofdingang van de betreffende ontwikkeling. Voor wonen, winkelen en werken wordt een loopafstand van maximaal 100, 600 en 800 meter gehanteerd (bron publicatie 317 CROW). Door middel van een privaatrechtelijke overeenkomst moet worden aangetoond dat deze parkeerplaatsen op dit perceel uitsluitend voor de betreffende ontwikkeling beschikbaar zijn en blijven.

Indien is aangetoond dat de parkeereis niet (geheel) op een naburig perceel kan worden gerealiseerd of dat dit vanuit een breder perspectief niet wenselijk is, dan kan het college besluiten toch medewerking te verlenen aan het initiatief. De parkeereis dient in dat geval in de openbare ruimte te worden gerealiseerd.



3. Afwijken voor parkeren in de openbare ruimte (nieuw te realiseren plaatsen)

Voor extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte geldt dat deze moeten worden aangelegd op redelijke loopafstand van de hoofdingang van de ontwikkeling. Voor wonen, winkelen en werken wordt een loopafstand van respectievelijk maximaal 100, 600 en 800 meter gehanteerd (bron: publicatie 317 CROW). Voor de openbare parkeerplaatsen dient de aanvrager een inrichtingsvoorstel in, voorzien van maatvoering en op schaal getekend. De kosten voor het opstellen van een dergelijk ontwerp zijn voor de aanvrager. De realisatie van de parkeerplaatsen dient stedenbouwkundig en verkeerskundig aanvaardbaar te zijn. De gemeente laat het werk uitvoeren en stelt voorwaarden ten aanzien van uitvoering en materiaalkeuze. Aanleg- en uitvoeringskosten zijn voor de aanvrager. Hiervoor wordt een schriftelijke overeenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en de gemeente. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte blijven openbaar toegankelijk en kunnen niet worden geclaimd door de aanvrager.



4. Afwijken voor parkeren in de openbare ruimte (gebruik restcapaciteit)

Indien is aangetoond dat de parkeereis niet (geheel) op nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan worden gerealiseerd of dat dit vanuit een breder perspectief niet wenselijk is, dan kan het college besluiten toch medewerking te verlenen aan het initiatief. De parkeereis dient in dat geval binnen de bestaande capaciteit in de openbare ruimte te worden opgevangen.

In uitzonderlijke gevallen waarin andere belangen zoals van maatschappelijke of economische aard zwaarwegend zijn, kan worden bekeken of de parkeereis kan worden opgevangen binnen de openbare restcapaciteit in de omgeving van de ontwikkeling. Aan het gebruik van de openbare parkeerplaatsen kan het college een tegenprestatie koppelen die ten goede komt aan de kwaliteit van het parkeren in het gebied.

De gemeente kan reden hebben geen openbare parkeerplaatsen aan te wenden ten behoeve van de ontwikkeling. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als de gemeente andere ontwikkelingen in de omgeving voorziet. De aanvrager kan geen rechten ontleen aan het bestaan van deze mogelijkheid voor het voldoen aan de parkeerbehoefte.

Ook voor het gebruik van de bestaande openbare parkeerplaatsen geldt een maximale loopafstand tot de hoofdingang van de ontwikkeling van respectievelijk maximaal 100, 600 en 800 meter voor wonen, winkelen en werken (bron publicatie 317 CROW). De aanvrager moet met een parkeeronderzoek (niet ouder dan 2 jaar) en/of parkeerbalans aantonen dat na realisatie van de ontwikkeling nog voldoende openbare parkeerruimte aanwezig is in de omgeving. Er is sprake van voldoende openbare parkeerruimte indien de bezettingsgraad na realisatie van de ontwikkeling op het maatgevend moment niet boven de

85% komt. Het parkeeronderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijke en deskundige acht personen. De onderzoeksmomenten worden in overleg bepaald. Zowel de resultaten van het onderzoek als een bijbehorend advies over eventueel voldoende openbare parkeerruimte in de omgeving, wordt door de aanvrager ter beoordeling aan het college voorgelegd. De kosten voor het uitvoeren van het onderzoek en het bijbehorend advies zijn voor de aanvrager. In de binnenstad van Kampen geldt dat hierbij de gehele parkeerbalans van het centrum in acht moet worden genomen.



5. Afwijking voor parkeren door storting in de reserve parkeergelegenheid

Voor de binnenstad van Kampen, het gebied tussen de IJsselkade en de Ebbingestraten, geldt het parkeerfonds. In dit gebied komt door het realiseren van nieuwe wooneenheden een steeds grotere druk op de bestaande parkeervoorzieningen. Ook voor dit gebied geldt dat de parkeervoorzieningen zoveel mogelijk op eigen erf moeten worden gerealiseerd. Het college kan (maar is niet verplicht) vrijstelling van deze verplichting verlenen door het opleggen van betalingsverplichtingen aan de bouwer/ontwikkelaar. Dit geldt dan in het 'parkeerfonds' van de gemeente Kampen. Met de opbrengsten van het fonds wordt door de gemeente de verplichting overgenomen de compenserende parkeervoorzieningen aan te leggen. Wel moet 'voldoende aannemelijk zijn dat de financiële bijdrage die is voldaan, aangewend zal worden om te voorzien in de desbetreffende parkeerbehoefte ten gevolge van het bouwplan.

Het is onvoldoende dat slechts in algemene zin te kennen gegeven wordt dat die bijdrage ten goede komt aan de gemeentelijke reserve voor parkeervoorzieningen. Ook is het onvoldoende dat alleen een gebied binnen een bepaalde straal wordt aangewezen, zoals bij de beleidsregels is gedaan. Er moet concreet inzicht worden verschaft in de wijze waarop in de aanleg van de parkeervoorzieningen wordt voorzien.

5. Voorbeeld toepassing van parkeernormen en aanwezigheidspercentage

5.1 Voorbeeld 1

Een eigenaar wil het bestaande bedrijfspand van zijn transportbedrijf van 4000 m² BVO uitbreiden met 1800 m² BVO. In de bestaande situatie zijn er 8 parkeerplaatsen aanwezig.

De parkeernormen Werken zijn van toepassing. Het gaat om een arbeidsextensief en een bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transport). Het bedrijf ligt in het gebied 'Rest bebouwde kom', waardoor een parkeernorm geldt van 1,1 parkeerplaats per 100 m².

Dat betekent dat er voor de uitbreiding $(1800/100) \times 1,1 = 19,8$, afgerond naar boven 20 parkeerplaatsen moeten worden toegevoegd. Hoewel er in de bestaande situatie te weinig parkeerplaatsen aanwezig zijn, mag je bij deze aanvraag niet eisen dat dit bestaande tekort wordt gecompenseerd. De ondernemer moet voor zijn uitbreiding dus 20 parkeerplaatsen aanleggen op eigen terrein om binnen het bestemmingsplan Parkeren te passen.

5.2 Voorbeeld 2

Een projectontwikkelaar wil 3 koopappartementen (segment midden) realiseren boven een bestaande winkelruimte. Tevens wil hij de bestaande winkelruimte vergroten van 120 m² naar 200 m². Op eigen terrein worden 6 parkeerplaatsen gerealiseerd, langs de rijbaan (in het openbaar gebied) is het voorstel om één extra langspaarkeerplaats voor de nieuwbouw te realiseren. De locatie betreft het gebied 'rest bebouwde kom'.

Werkwijze voor het bepalen van de parkeerbalans

Voor het bouwplan wordt de theoretische extra parkeervraag in de toekomstige situatie bepaald. Op basis van aanwezigheidspercentages naar moment wordt het maatgevende moment met de bijbehorende parkeervraag bepaald.

*Deze beleidsregels treden gelijktijdig met de het bestemmingsplan Parkeren (parapluplan) in werking.
Aldus vastgesteld in de collegevergadering van 19 februari 2019,
Burgemeester en wethouders van de gemeente Kampen,
A. Griekspoor-Verdurmen,
secretaris
drs. mr. B. Koelewijn,
burgemeester*

Bijlage 1: Parkeernormen Kampen

Reductiefactoren parkeren bij woningen

Parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeervoorziening	Aantal parkeerplaatsen voor invulling parkeervraag	Minimale diepte oprit in meters	Minimale breedte oprit in meters
enkele oprit zonder garage	0,8	5,0	3,1
lange oprit zonder garage of carport	1,0	>8,0	3,1
dubbele oprit zonder garage	1,7	5,0	5,0
garage zonder oprit (bij woning)	0,4	-	-
garagebox (niet bij woning)	0,5	-	-
garage met enkele oprit	1,0	5,0	3,1
garage met lange oprit	1,3	>8,0	3,1
garage met dubbele oprit	1,8	5,0	5,0

Aanwezigheidspercentages t.b.v. dubbelgebruik

Gelijktijdige aanwezigheid	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zaterdag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor (zonder baliefunctie)	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Kantoor (met baliefunctie)	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop / theater podium / enz.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- / verzorgingshuis	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Aanleunwoning / verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bron: CROW-publicatie 317

Parkeernormen

Parkeernormen woningen

Functie	Eenheid	Centrum		Schil	Norm		Aandeel bezoekers
		Centrum	Schil		Rest bebouwde kom	Buiten - gebied	
Koop, vrijstaand	Per woning	1,8	1,9	2,2	2,4	0,3 p/p per woning	
Koop, 2/1 kap	Per woning	1,7	1,8	2,1	2,2	0,3 p/p per woning	
Koop, tussen/hoek	Per woning	1,5	1,7	1,9	2,0	0,3 p/p per woning	
Koop, etage (> 120 m2)	Per woning	1,6	1,7	2,0	2,1	0,3 p/p per woning	
Koop, etage (60-120 m2)	Per woning	1,4	1,6	1,8	1,9	0,3 p/p per woning	
Koop, etage (>60 m2)	Per woning	1,3	1,4	1,6	1,6	0,3 p/p per woning	
Huur, vrije sector	Per woning	1,5	1,7	1,9	2,0	0,3 p/p per woning	
Huur, sociaal	Per woning	1,3	1,4	1,6	1,6	0,3 p/p per woning	

Huur, etage (60 m2 of meer)	Per woning	1,4	1,6	1,8	1,9	0,3 p/p per woning
Huur, etage (<60 m2)	Per woning	1,1	1,2	1,4	1,4	0,3 p/p per woning
Aanleunwoning / service	Per woning	1,1	1,1	1,1	1,2	0,3 p/p per woning
Huur, kamer, studenten/niet zelfstandig	Per kamer	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2 p/p per woning
Huur, kamer, zelfstandig	Per kamer	0,6	0,7	0,8	0,8	0,2 p/p per woning
Zorgcentrum			Zie zorg			

Parkeernormen werken

Functie	Eenheid	Norm					Aandeel bezoekers
		Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied		
Kantoor, zonder baliefunctie	100m2bvo	1,6	2,0	2,1	2,6	5%	
Kantoor, met baliefunctie	100m2bvo	2,1	2,4	2,9	3,6	20%	
Bedrijf, arbeidsintensief, bezoekersextensief (industrie, werkplaats)	100m2bvo	1,6	2,0	2,4	2,4	5%	
Bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief (loods, opslag, transport)	100m2bvo	0,7	0,9	1,1	1,1	5%	
Bedrijfsverzamelgebouw	100m2bvo	1,3	1,6	1,9	2,0	n.v.t.	

Parkeernormen onderwijs

Functie	Eenheid	Norm					Aandeel bezoekers
		Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied		
Kinderdagverblijf (crèche)	100m2bvo	1,0	1,2	1,4	1,5	0%	
Basisonderwijs	Leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	n.v.t.	
Middelbare school	100 leerlingen	3,7	4,5	4,9	4,9	11%	
ROC	100 leerlingen	4,7	5,4	5,8	5,9	7%	
Avondonderwijs	10 studenten	4,5	5,6	6,8	10,5	95%	

Bij de functies "kinderdagverblijf (crèche)" en "basisonderwijs" dient naast de parkeernorm zoals aangegeven in bovenstaande tabel tevens een parkeernorm te worden bepaald voor het halen en brengen van kinderen. Om deze te berekenen, dient de rekenmethode voor halen en brengen bij scholen, zoals opgenomen in de CROW publicatie "Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering" (publicatie 182, uitgave september 2008), te worden toegepast.

Parkeernormen winkelen

Functie	Eenheid	Norm					Aandeel bezoekers
		Binnenstad Kampen	Schil Centrum Kampen	Rest bebouwde kom Kampen en overige kernen	Buiten-gebied		
Algemeen winkel in binnenstad Kampen	100m2bvo	3,3	3,3	n.v.t.	n.v.t.	82%	
Algemeen winkel in buurt- en dorpscentrum	100m2bvo	n.v.t.	n.v.t.	3,7	n.v.t.	72%	
Buurtsupermarkt (< 600m2)	100m2bvo	1,9	2,7	3,5	n.v.t.	89%	
Discounter supermarkt (Aldi, Lidl)	100m2bvo	3,3	4,9	6,5	n.v.t.	96%	
Full service supermarkt, prijsniveau midden/laag	100m2bvo	3,1	4,7	5,4	n.v.t.	93%	
Full service supermarkt, prijsniveau hoog	100m2bvo	3,6	4,0	4,9	n.v.t.	93%	
Grote supermarkt, regiofunctie (>2500 m2)	100m2bvo	6,0	6,9	7,7	n.v.t.	84%	
Groothandel levensmiddelen (Hanos)	100m2bvo	n.v.t.	6,4	6,4	n.v.t.	80%	
Weekmarkt	m1 kraam	0,2	0,2	0,2		85%	
Kringloopwinkel	100m2bvo		12,9	19,3	35,1	89%	
Bruin- / witgoedzaak	100m2bvo	4,0	5,9	7,9	9,3	92%	
Woonwarenhuis zeer groot)	100m2bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,1	5,2	95%	
Meubelboulevard	100m2bvo	n.v.t.	2,2	2,4	n.v.t.	93%	
Winkelboulevard	100m2bvo	n.v.t.	3,8	4,2	n.v.t.	94%	

Outletcentrum	100m2bvo	n.v.t.	9,2	10,1	10,4	94%
Bouwmarkt	100m2bvo	n.v.t.	1,9	2,4	2,5	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	100m2bvo	n.v.t.	13,4	15,2	16,6	89%

Parkeernormen gezondheidszorg

Functie	Eenheid			Norm		Aandeel bezoekers
		Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	
Huisartsenpraktijk	Behandel-kamer	2,1	2,5	3,0	3,3	57%
Apotheek	Apotheek	2,3	2,8	3,2	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk - centrum	Behandel-kamer	1,3	1,5	1,8	2,0	57%
Consultatiebureau	Behandel-kamer	1,4	1,6	1,9	2,2	50%
Tandartsenpraktijk	Behandel-kamer	1,6	2,0	2,4	2,7	47%
Gezondheidscentrum	Behandel-kamer	1,6	1,9	2,2	2,5	55%
Ziekenhuis	100m2bvo	1,4	1,6	1,7	2,0	29%
Begraafplaats / crematorium	Gelijk-tijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	97%
Religiegebouw	Zitplaats	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	n.v.t.
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Unit	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid			Norm		Aandeel bezoekers
		Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	
Bibliotheek	100m2bvo	0,3	0,8	1,2	1,4	97%
Museum	100m2bvo	0,6	0,8	1,1	n.v.t.	95%
Bioscoop	100m2bvo	3,2	8,0	11,2	13,7	94%
Filmhuis / theater (schaal AKS)	100m2bvo	2,6	5,3	7,9	9,9	97%
Casino	100m2bvo	5,7	6,1	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	Baan	1,6	2,3	2,8	2,8	89%
Biljart / snookercentrum	Tafel	0,9	1,2	1,4	1,8	87%
Dansstudio	100m2	1,6	3,9	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio / sportschool	100m2bvo	1,4	3,4	4,8	6,5	87%
fitnesscentrum	100m2bvo	1,7	4,5	6,3	7,4	90%
Wellnesscentrum (kuur-beautycentrum)	100m2bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna (solitair)	100m2bvo	2,5	4,6	6,7	7,3	99%
Sporthal	100m2bvo	1,6	2,2	2,9	3,5	96%
Sportzaal (kleinschalig)	100m2bvo	1,2	2,0	2,8	3,6	94%
Tennishal (baan?)	100m2bvo	0,3	0,4	0,5	0,5	87%
Squashhal	100m2bvo	1,6	2,4	2,7	3,2	84%
Zwembad (overdekt)	100m2bvo	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	97%
Zwembad (openlucht)	100m2bvo	n.v.t.	10,1	12,9	15,8	99%
Sportveld	100m2 netto terrein	20	20	20	20	95%
Jachthaven	Ligplaats	0,6	0,6	0,6	0,6	n.v.t.
Indoorspeeltuin (klein)	100m2bvo	3,1	3,9	4,7	3,1	97%
Indoorspeeltuin (groot)	100m2bvo	3,7	4,6	5,6	6,1	98%
Kinderboerderij	100m2bvo	n.v.t.	18,8	22,5	n.v.t.	n.v.t.
Manege	Box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Volkstuin	10 tuinen	n.v.t.	1,3	1,4	1,5	100%
Botanische tuin	Tuin	n.v.t.	27,5	30,5	n.v.t.	n.v.t.

Parkeernormen horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid			Norm
---------	---------	--	--	------

		Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers
Camping	Stand plaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark	Bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,7	2,1	91%
Hotel *	10 kamers	0,4	0,8	2,4	4,5	77%
Hotel **	10 kamers	1,4	2,3	4,1	6,3	80%
Hotel ***	10 kamers	2,1	3,3	5,0	6,8	77%
Hotel ****	10 kamers	3,4	5,1	7,2	9,0	81%
Hotel *****	10 kamers	5,3	7,9	10,6	12,6	65%
Café / bar / cafetaria	100m2bvo	5,0	5,0	6,0	n.v.t.	90%
Restaurant	100m2bvo	9,0	9,0	13,0	n.v.t.	80%
Discotheek	100m2bvo	6,9	13,9	20,8	20,8	99%
Evenementenhal / beursgebouw	100m2bvo	5,5	6,5	8,5	n.v.t.	99%