

**Nota parkeernormen gemeente Kampen**

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Kampen, gelezen het voorstel van 16 juni 2020, zaaknummer 41395-2020, 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 Nota Parkeernormen 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. Gebruik de aanwezigheidspercentages in de oude en de nieuwe situatie
  - c. 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. Afwijken van de parkeereis door inzet deelauto's
  - f. Afkoop parkeervraag in de binnenstad via het parkeerfonds en/of nulvergunningregeling
- 7. Bepaal het aantal oplaadpunten
  - a. Op particulier terrein: op basis van het bouwbesluit
  - b. In de openbare ruimte: op basis van de normatieve parkeerbehoefte

## Inhoudsopgave

### Stappen plan Nota Parkeernormen Kampen

#### Inhoudsopgave

#### Begrippenlijst

##### 1. Inleiding

##### 1.1 Aanleiding

##### 1.2 leeswijzer

##### 1.3 Werkingssfeer, juridische status en inwerkingtreding

##### 2. Kader en uitgangspunten

##### 2.1 Juridisch kader

##### 2.2 Uitgangspunten werkwijze toetsing parkeernormen

##### 3. Be palen en toepassen parkeereis

##### 3.1 Bepaling parkeernorm

##### 3.2 Berekening parkeereis

##### 3.3 Berekening aantal oplaadpunten

##### 3.4 Realisatie van de parkeerbehoefte

##### 3.5 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

##### 4.3 Verzoek om af te wijken van de parkeereis door inzet deelauto's

##### 4.4 Afwijken parkeren door storting in parkeerfonds/afzien parkeervergunning

##### 5. Voorbeeld toepassing van parkeernorm en aanwezigheidspercentage

##### 5.1 Voorbeeld 1

##### 5.2 Voorbeeld 2

##### 6. Slotbepalingen

##### Bijlage 1. Parkeernormen Kampen

Reductiefactoren parkeren bij woningen

Aanwezigheidspercentages t.b.v. dubbelgebruik

Parkeernormen

##### Bijlage 2. Parkeerbehoefte kinder dagverblijf en basisonderwijs

#### Begrippenlijst

**Aanwezigheidspercentages:** aan de hand van de aanwezigheidspercentages (bijlage 1) kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende doelgroepen kan worden benut (toets dubbelgebruik parkeerplaatsen).

**BVO:** Het bruto vloeroppervlak (BVO) is het totale bruto vloeroppervlak achter de voordeur wat nodig is voor de functie

**Bouwontwikkeling:** een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.

**Dubbelgebruik:** het beoordelen of parkeerplaatsen door meer dan één doelgroep op verschillende momenten kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld gebruik door kantoorbezoekers overdag en 's avonds door bewoners.

**Eigen terrein:** terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, alsmede een aansluitend of elders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstand (zie hoofdstuk 4.2.)

**Gereguleerd gebied:** het gebied waar conform de vigerende Verordening 'reserve parkeergelegenheden gemeente Kampen' sprake is van betaald parkeren en/of het parkeervergunningstelsel.

**Initiatiefnemer:** de bouwer, ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen door wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.

**Maatgevende parkeerbehoefte:** het moment in de tijd waarop de parkeerbehoefte van de te realiseren functies tezamen maximaal is. De maatgevende parkeerbehoefte per functie wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages, conform bijlage 1.

**Normatieve Parkeerbehoefte:** het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling benodigd is om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien. Hierbij is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen, conform bijlage 1.

**Nulvergunningregeling:** een regeling in het gereguleerd gebied van Kampen waarmee aan adressen van kleinschalige ontwikkelplannen geen parkeervergunningen worden afgegeven.

**Parkeerbilans:** Met een parkeerbilans wordt de (on)bilans berekend tussen parkeervraag en parkeer-aanbod binnen een bepaald gebied. Vaak valt de parkeervraag van functies niet samen in de tijd. Ge-combineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk (dubbelgebruik)

**Parkeerdruk:** de parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In gemeente Kampen wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze in het openbaar gebied op straat 85% of meer bedraagt. In openbare parkeergarages ligt deze grens op 95%. Een hogere percentage zorgt voor zoekverkeer.

**Parkeereis:** het aantal parkeerplaatsen dat conform de normatieve parkeerbehoefte, na de toets dubbelgebruik, op eigen terrein gerealiseerd moet worden.

**Parkeerkcijfers:** ontwerprijfers die verkeerskundigen gebruiken bij het berekenen van de parkeervraag.

**Parkeernormen:** Parkeernormen zijn vastgesteld gemeentelijk beleid dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling, met een verandering in de parkeerbehoefte, gerealiseerd moeten worden. De parkeernormen zijn gerelateerd aan de gebruiksfuncties van deze ontwikkelingen, zoals voor de auto opgenomen in bijlage 1.

**Restcapaciteit:** het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straat parkeren onder de 85% is.

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Parkeernormen worden gehanteerd om bij bouwplannen of wijzigingen in het gebruik de behoefte van het benodigde aantal parkeerplaatsen te bepalen. Het uitgangspunt is dat bij de ontwikkeling van een plan het aantal benodigde parkeerplaatsen binnen het plangebied wordt gerealiseerd. Hiermee wordt er voor gezorgd dat de parkeerdruk niet op het openbaar gebied wordt afgewenteld en daar vervolgens tot problemen leidt. De ervaring leert echter dat de parkeernormen vaak ter discussie staan in het krachtenspel tussen de gemeente en de initiatiefnemer, vooral bij ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad van Kampen.

De gemeenteraad van Kampen heeft mede om die reden in februari 2019 de Nota Parkeernormen vastgesteld. Hierin is voor de gemeente Kampen op een heldere en systematische wijze vastgelegd welk kencijfer per type ontwikkeling moet worden gehanteerd, welke parkeereisen worden gesteld aan (her)ontwikkelingen en onder welke voorwaarden vrijstelling voor deze eisen kan worden verleend. Met de vaststelling van de Nota Parkeernormen is tevens ingespeeld op de veranderende wetgeving binnen de Ruimtelijke Ordening (Nieuwe Wro). In het bestemmingsplan 'Parapluplan parkeren' en de bestemmingsplannen wordt verwezen naar de Nota Parkeernormen.

De huidige Nota Parkeernormen is nu meer dan een jaar in gebruik. In deze periode zijn er diverse ruimtelijke plannen op grond van de nota ontwikkeld en zijn er de nodige ervaringen opgedaan met de systematiek en afwijkmogelijkheden, met wisselend succes. Vooral bij ontwikkelingen in de binnenstad, met beperkte ontwikkelruimte, is de parkeereis regelmatig een struikelblok en van invloed op de voortgang en/of realisatie van het project. Op grond van deze ervaringen zijn er nieuwe inzichten ontstaan over hoe de gemeente – met name in de binnenstad - op een passende wijze tegemoet kan komen aan de initiatieven van de ontwikkelaars, zonder dat hierbij de parkeerdruk voor de omwonenden significant toeneemt. Daarnaast zijn er landelijk nieuwe mobiliteitsontwikkelingen die de komende decennia van invloed zijn op het autobezit en -gebruik (o.a. toename fietsgebruik, elektrisch rijden en opkomst deelauto's). Ook zijn er nieuwe parkeerkcijfers gepubliceerd door het CROW. Het voorgaande maakt dat er een sterke behoefte was de huidige Nota Parkeernormen te actualiseren. Met de voorliggende Nota Parkeernormen is hier uitvoering aan gegeven.

## 1.2 leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn het kader en de uitgangspunten beschreven. In hoofdstuk 3 is weergegeven hoe de parkeereis wordt bepaald en wordt toegepast. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk uitleg gegeven over het berekenen van het aantal oplaadpunten bij ruimtelijke ontwikkelingen. De mogelijkheden om andere parkeernormen te hanteren of af te wijken van de parkeereis zijn in hoofdstuk 4 opgenomen. In hoofdstuk 5 wordt met een aantal rekenvoorbeelden de berekeningsmethode uitgelegd. In Bijlage 1 is een overzicht van de parkeernormen, reductiefactoren en aanwezigheidspercentages opgenomen. De berekeningsmethode voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij kinderdagverblijven en basisscholen is tenslotte in bijlage 2 weergegeven.

## 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
- wijziging in parkeersituaties (zie hoofdstuk 4)

*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 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.*

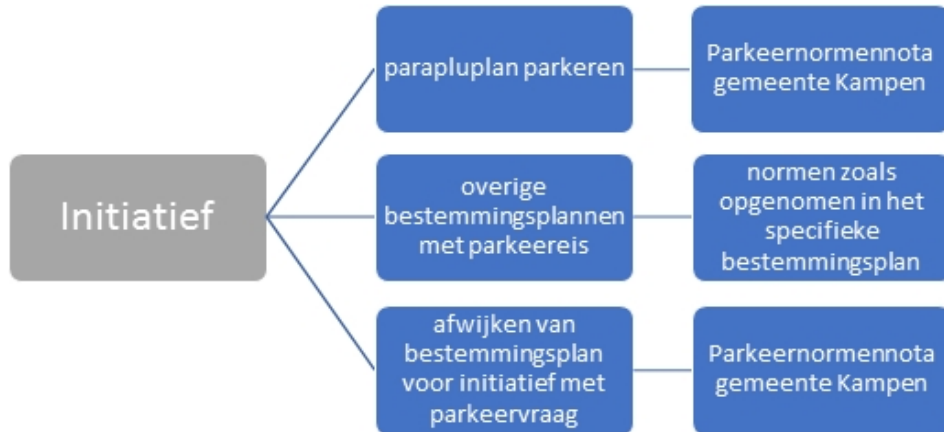
## Doorkijk invoering Omgevingswet

In 2022 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 wetsinterpretierende 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 de gemeente 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, die na 2010 zijn vastgesteld, zijn specifieke parkeernormen opgenomen. In deze gevallen gelden deze normen en niet de Nota Parkeernormen;
- 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 wordt om te voorkomen dat de parkeervraag en mogelijke overlast wordt afgewenteld op de openbare ruimte en de omgeving.
- Het college is bevoegd om met de 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 Nota Parkeernormen betrokken worden.



Afbeelding: Toepassing Nota Parkeernormen

### 3. Bepalen en toepassen parkeereis

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

#### 3.1 Bepaling parkeernorm

Voor de te hanteren parkeernormen is aangesloten bij de landelijke parkeerkcijfers van het CROW, zoals opgenomen in publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkcijfers naar parkeernormen', uitgave december 2018. Het CROW is een onafhankelijk kenniscentrum voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. CROW Publicatie 381 biedt een handreiking voor bijvoorbeeld het bepalen van het aantal verkeersbewegingen die een bepaalde functie genereert maar ook voor de parkeernorm (parkeerkcijfer) die bij de functie hoort. De parkeernorm neemt daarbij af naarmate het project dichterbij het centrum ligt van een zeer stedelijk gebied en is het hoogst als het project in het buitengebied ligt van een niet stedelijk gebied. Voor elk soort gebied wordt door voornoemde CROW-publicatie per functie een bandbreedte gegeven voor de hanteren parkeerkcijfer (minimaal - maximaal). Voor de gemeente Kampen is – binnen de bandbreedte die het CROW hanteert – voor het centrum van Kampen de minimale parkeerkcijfer en voor de overige gebieden de gemiddelde parkeerkcijfer toegepast als norm (op 1 cijfer achter de komma afgerond). De keuze hiervoor is mede gebaseerd op het autobezit, fietsgebruik, deelautogebruik, het aanbod aan openbaar vervoersvoorzieningen en de huidige praktijkervaringen in de gemeente.

	Koop, huis, vrijstaand								Aandeel oplaadpunten
	Parkeerkcijfers (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,9	2,7	0,8 - 1,7% per woning
Sterk stedelijk	1,2	2,0	1,4	2,2	1,7	2,5	2,0	2,8	
Matig stedelijk	1,4	2,2	1,5	2,3	1,8	2,6	2,0	2,8	
Weinig stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	
Niet stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Afbeelding: Voorbeeld tabel met parkeerkcijfers uit publicatie 381 van het CROW

Het bepalen van de (minimale) parkeereis bij een ontwikkeling of initiatief wordt bepaald aan de hand van de normen zoals weergegeven in bijlage 1 van deze nota. 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

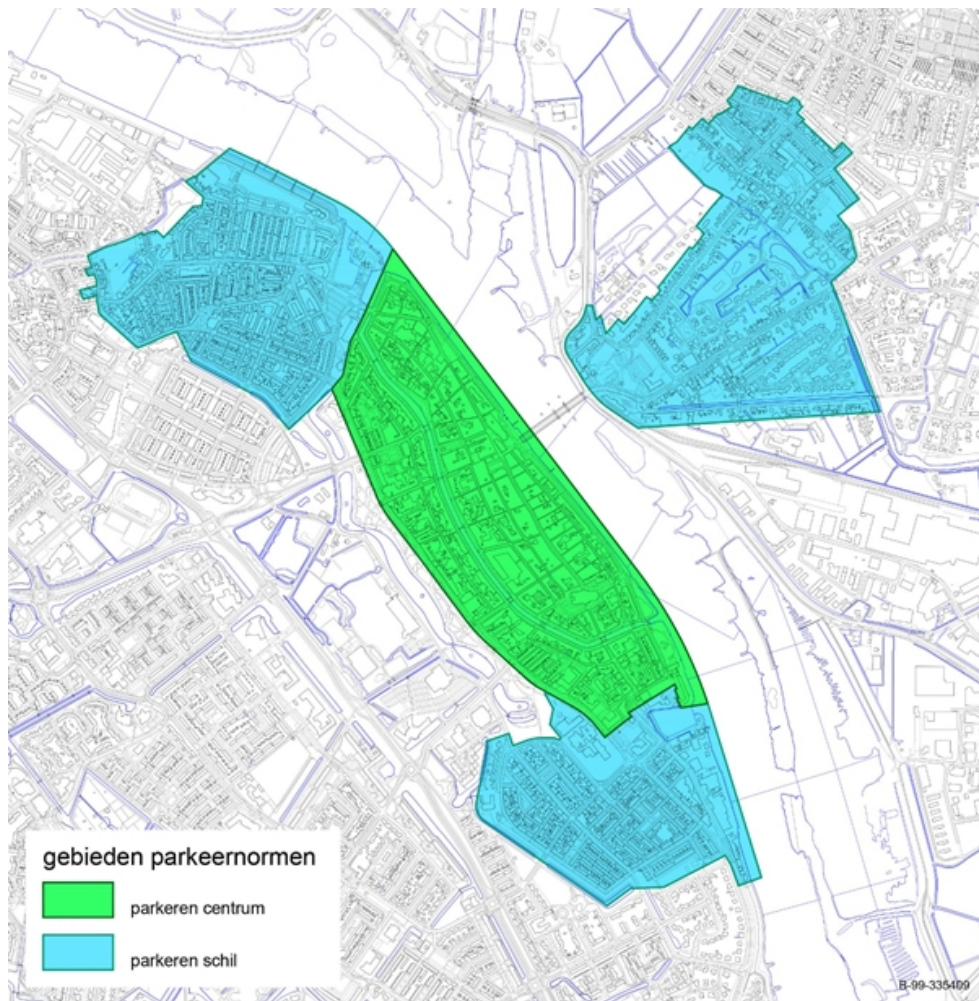
betreft parkeren naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen is aan een functie die wel is opgenomen in de lijst.

**Stedelijkheidsgraad**

Voor de gehele gemeente Kampen is de stedelijkheidsgraad op basis van adressendichtheid (1000-1500 adressen per km<sup>2</sup>) bepaald op ‘matig stedelijk’. De stad Kampen heeft een bovenlokale functie als wordt gekeken naar het winkelvoorzieningenniveau en de aantrekkingskracht van het gebied op de ondernemers en bezoekers uit de regio en recreanten in het toeristenseizoen (en daarmee gepaard gaande activiteiten). Het beschikt daarnaast over een uitgebreid aanbod aan openbaar vervoers- en fietsvoorzieningen.

**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 voor Kampen en IJsselmuiden de begrenzing aangehouden zoals weergegeven op onderstaande afbeelding. Hierbij bestaat het gebied “Rest bebouwde kom” dus uit de overige gronden binnen de komgrenzen van de gemeente. Voor initiatieven die op of nabij de begrenzing liggen, is maatwerk mogelijk.



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 laatst vergunde (oude) situatie in mindering worden gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie.

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 m<sup>2</sup> bvo) wordt gewijzigd naar 5 appartementen (60-120 m<sup>2</sup>). 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. Op dit moment wordt er niet door het kantoorpersoneel geparkeerd, maar wel door 80% van de bewoners. In dit voorbeeld heeft deze ontwikkeling tot gevolg dat voor het omzetten naar de appartementen alsnog een parkeervraag geldt van afgerond 6 parkeerplaatsen.*

### Verrekening verlies parkeercapaciteit

Het aantal bestaande parkeerplaatsen dat door een ruimtelijke 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, hoeft 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 kan 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.

### 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.

### Afwijken



In de meeste gevallen is in het kader van goede ruimtelijke ordening noodzakelijk dat het aantal parkeerplaatsen dat volgt uit toepassing van de desbetreffende parkeernorm gerealiseerd wordt en is dat ook mogelijk binnen het plangebied. Maar het komt regelmatig voor dat een kleiner aantal parkeerplaatsen volstaat en dat (een deel) van de al aanwezige parkeerplaatsen in het openbaar gebied gebruikt kan worden. In die situaties kan afgeweken worden van de normstelling of de locatie-eis. Voorwaarde is wel dat er sprake is van een goede parkeerbalans in het gebied waarin het project gelegen is. Een goede parkeerbalans beoogt een evenwichtige verhouding tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod. In deze nota is daarom een regeling opgenomen die de mogelijkheid biedt om gemotiveerd af te kunnen wijken van de gestelde parkeernorm. Dit is uitgewerkt in hoofdstuk 4.

#### Extra eisen

Het kán in incidentele gevallen ook voorkomen dat de gestelde norm te laag is. Het college van B&W is dan bevoegd om extra eisen op te leggen: de 'nadere eis'. De nadere eis is vergelijkbaar met de afwijking, maar heeft een 'omgekeerde' werking: de norm wordt strenger in plaats van minder streng. Deze mogelijkheid bestaat ook voor plannen waarbij de te realiseren functies niet aansluiten op de functies zoals beschreven in de uitgave van het CROW. Het opleggen van een nadere eis zal niet vaak voorkomen, maar is gezien de grote gevolgen die een verkeerde parkeerbalans heeft voor de omgeving van een plan gerechtvaardigd. Zeker daar dit besluit voorzien moet worden van een gedegen motivering waarbij het besluit vatbaar is voor bezwaar en beroep

### 3.3 Berekening aantal oplaadpunten

Nederland staat voor een grote transitieopgave in de mobiliteit. Als het aan het kabinet ligt, wordt elektrisch rijden het nieuwe normaal. Met het stijgende aantal elektrische auto's op de Nederlandse wegen neemt ook de vraag naar oplaadpunten toe. Als gevolg van de tweede herziening van de Europese richtlijn energieprestatie gebouwen (EPBD III, zoals vastgesteld op 10 juli 2018) dienen lidstaten hun bouwvoorschriften aan te passen ter ondersteuning van de uitrol van laadinfrastructuur op parkeerterreinen bij woning- en utiliteitsbouw. Inmiddels zijn de voorschriften hiervoor in Nederland opgenomen in het bouwbesluit 2012, publicatiedatum 10 maart 2020. Hieronder zijn de belangrijkste laadinfrastructuur-verplichtingen uit de richtlijn weergegeven voor ruimtelijke ontwikkelingen op eigen terrein, zoals beschreven in artikel 5.15. van het bouwbesluit:



1. Een te bouwen woongebouw met een parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak.
2. Een te bouwen gebouw, anders dan een woongebouw, met een parkeergelegenheid met meer dan tien parkeervakken in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel heeft ten minste één oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeervakken.

De richtlijn probeert hiermee tegemoet te komen aan (toekomstige) elektrische rijders én woning- en vastgoedeigenaren. Door te voorzien in onmiddellijk beschikbare infrastructuur zijn de installatiekosten van oplaadpunten voor afzonderlijke eigenaren op een later moment immers lager.

### Bepalen aantal openbare oplaadpunten openbare ruimte

Een elektrische auto kan bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen niet altijd op eigen terrein opgeladen worden. Er is daarom een toenemende vraag naar oplaadpunten bij parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om een wildgroei aan ad-hoc geplaatste laadpalen te voorkomen, is in deze nota een normering voor laadpunten in de openbare ruimte opgenomen. Zo kan strategisch met de groei van elektrisch rijden en laden worden omgegaan. In bijlage 1 zijn in de tabel 'Parkeernormen' een zestal normen opgenomen als percentage voor het bepalen van het aantal oplaadpunten in de openbare ruimte, dus inclusief het openbaar laden. Dit zijn gemiddelden van de bandbreedtes van de kencijfers, zoals die in CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen' zijn opgenomen. Hierbij staat het percentage:

- 0,14 % als gemiddelde norm binnen de bandbreedte 0,07 - 0,2%
- 0,4 % als gemiddelde norm binnen de bandbreedte 0,3 – 0,5%
- 1,25 % als gemiddelde norm binnen de bandbreedte 0 - 2,5%
- 0,14 % als gemiddelde norm binnen de bandbreedte 0,8 – 1,7 %
- 2,75 % als gemiddelde norm binnen de bandbreedte 2,5 – 3,0 %
- 3,0 % is een vaststaand getal voor de categorie 'werken', zonder bovengrens

Deze norm kan als richtlijn worden gebruikt voor het bepalen van het aantal openbare oplaadpunten in de openbare ruimte in bestaande situaties en bij ruimtelijke ontwikkelingen.

## 3.4 Realisatie van de parkeerbehoefte

### Locatie parkeerplaatsen gehandicapten

Op 14 juli 2016 heeft Nederland het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een beperking (IVRPH) officieel bekrachtigd. In het VN-verdrag voor rechten van mensen met een beperking staat onder meer dat personen met een beperking toegang moeten hebben tot de fysieke omgeving en tot vervoer in zowel stedelijke als landelijke gebieden.

Het College voor de Rechten van de Mens houdt toezicht op naleving en implementatie van het verdrag. Met het ondertekenen van het verdrag neemt de overheid de verplichting op zich om maatregelen te nemen die er voor zorgen dat mensen met een beperking zo zelfstandig mogelijk aan de samenleving kunnen deelnemen. Voor de parkeeropgave bij ruimtelijke ontwikkelingen kunnen de volgende voorwaarden van toepassing worden verklaard:

- Op elke 50 parkeerplaatsen wordt tenminste 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 mensen met een beperking.
- Mensen met een beperking maken noodgedwongen gebruik van een auto. Het is belangrijk dat zij dicht bij de bestemming kunnen parkeren, omdat ze vaak maar een beperkte afstand kunnen overbruggen. Gehandicaptenparkeerplaatsen worden daarom op zo kort mogelijke afstand van de hoofdingang van de betreffende ontwikkeling aangelegd. De looproutes van en naar de parkeergelegenheden zijn hierbij goed toegankelijk voor mensen met een beperking.

### 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 gehandicapten-parkeerplaats 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 zijn tabellen opgenomen waarbij per functie de parkeernorm vermeld staat. Hierin is tevens een kolom opgenomen waarin het bezoekersaandeel per functie is weergegeven. De voor bezoekers bestemde parkeerplaatsen dienen een openbaar karakter te hebben.

## 3.5 Locatie van het parkeren

### Hoofregel: parkeren op eigen terrein

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, of bij kleine ontwikkelingen het gehele perceel van de initiatiefnemer. Uitgangspunt is dat de parkeervraag van een ontwikkeling niet wordt afgewenteld op

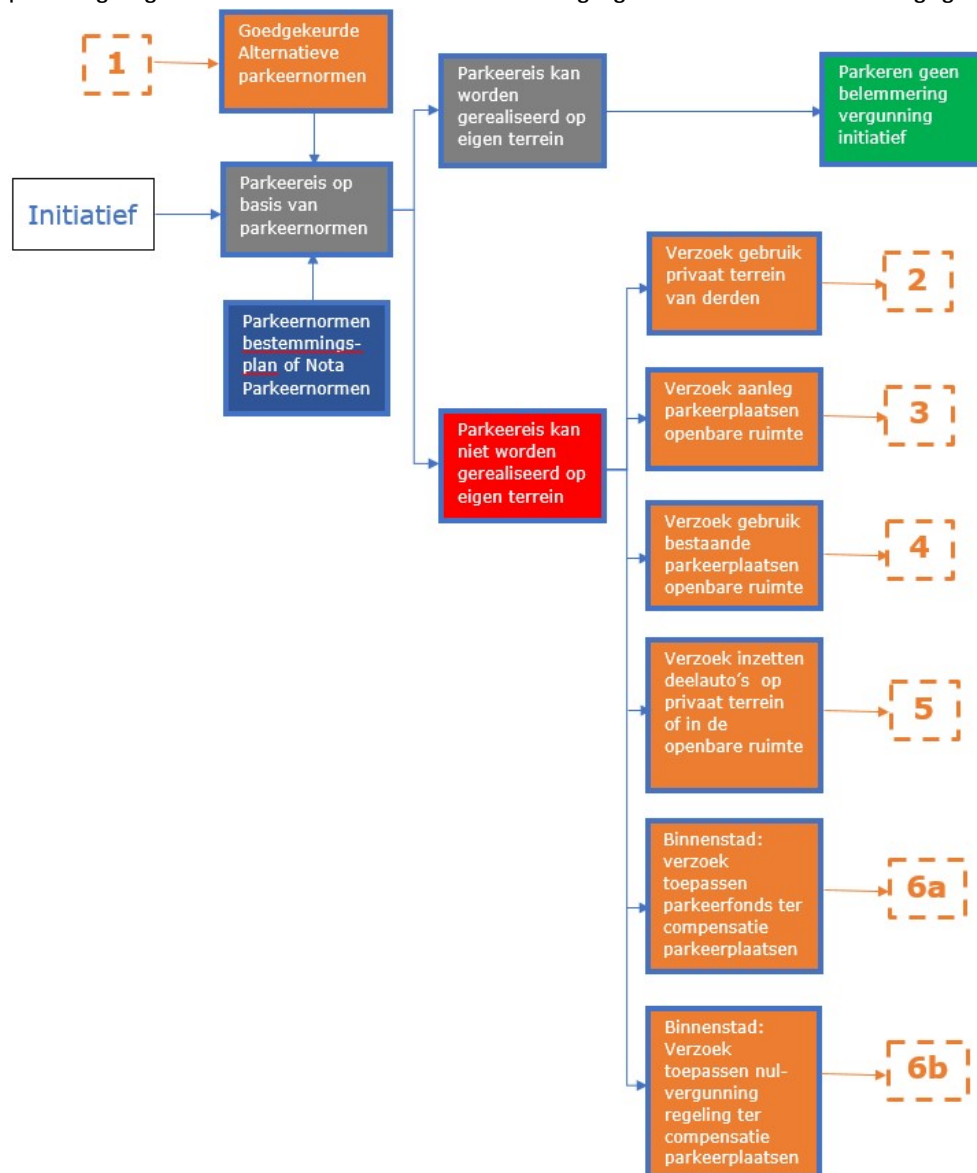
het openbare gebied in de omgeving of in ieder geval geen problemen veroorzaakt in de openbare ruimte in de omgeving.

#### 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 wordt 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. Er kan in die gevallen een gemotiveerd verzoek tot toepassing van andere (meestal lagere) parkeernormen worden 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. Het college vindt het hierbij belangrijk dat de leefbaarheid in de omgeving van de ontwikkeling niet achteruit gaat en de parkeerdruk in de openbare ruimte niet significant toeneemt.



#### 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 een acceptabele loopafstand van de hoofdingang van de betreffende ontwikkeling. Hiervoor gelden overeenkomstig CROW publicatie 381 de volgende richtlijnen:

wonen	circa 100 meter (100 - 250 meter voor bezoekers)
winkelen	200 tot circa 600 meter
werken	200 tot circa 800 meter
ontspanning	100 tot circa 600 meter
gezondheidszorg	circa 100 meter
onderwijs	circa 100 meter

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.

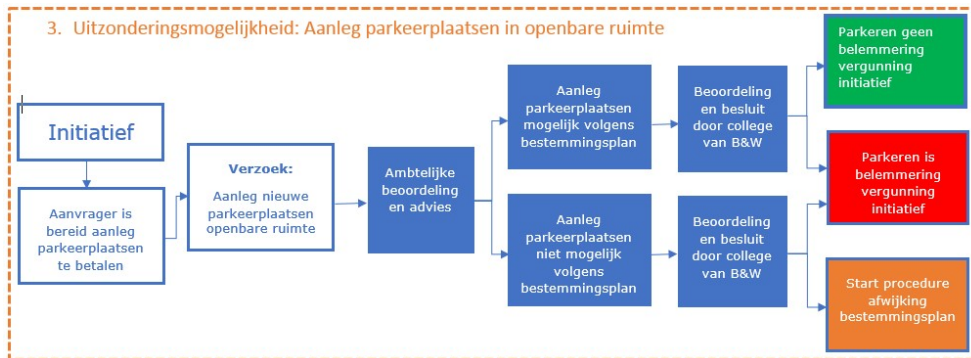
De parkeereis dient in dat geval in de openbare ruimte te worden gerealiseerd.



#### 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. Hiervoor gelden dezelfde loopafstanden als weergegeven onder 2. 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. Uitgangspunt is dat de gemeente het werk uitvoert. De gemeente stelt voorwaarden ten aanzien van uitvoering en materiaalkeuze. Aanleg- en uitvoeringskosten zijn voor de aanvrager. Hiervoor wordt een anterieure overeenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en de ge-

meente. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte blijven openbaar toegankelijk en kunnen niet worden geclaimd door de aanvrager.



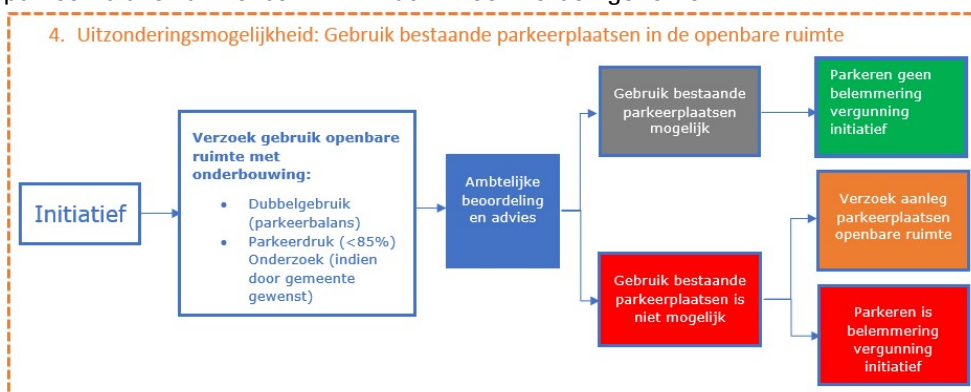
#### 4. Afwijken voor parkeren in de openbare ruimte (gebruik restcapaciteit)

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 redenen 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 ontlenen aan het bestaan van deze mogelijkheid voor het voldoen aan de parkeerbehoefte.

Ook voor het gebruik van de bestaande openbare parkeerplaatsen gelden dezelfde loopafstanden als weergegeven onder 2. 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 partij. 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.



#### 4.3. Verzoek om af te wijken van de parkeereis door inzet deelauto's

#### 5. Afwijken voor parkeren door inzet deelauto's

Er dienen zich steeds meer ontwikkelingen aan waarmee de parkeereis op een andere manier kan worden ingevuld. Een van deze ontwikkelingen is het gebruik van een deelauto. Een deelauto kan door meer inwoners gebruikt worden waardoor er een andere parkeernorm gehanteerd wordt. Uit wereldwijd

onderzoek is gebleken dat één deelauto met parkeerplaats volstaat aan een parkeernorm van vier normale parkeerplaatsen (CROW-KpVV, 2016). Dit betekent dat bij het gebruik van een deelauto de gehele parkeernorm voor de nieuwe activiteit/ontwikkeling verlaagd wordt met drie. De openstaande parkeernorm kan op een andere afwijkmogelijkheid worden ingevuld of met meerdere (particuliere) deelauto's.

De gemeente stelt voor deze afwijkmogelijkheid de volgende voorwaarde:

1. Deze afwijkmogelijkheid kan alleen worden toegepast voor de verlaging van de parkeereis van de 2e auto (dus totale parkeereis – 1 pp per woning = theoretische ruimte inzet deelauto's);
2. Een deelauto + parkeerplaats vervangt hierbij maximaal 4 normale parkeerplaatsen;
3. Indien het een publiek openbare deelauto betreft kan het college besluiten om af te wijken van de vorige voorwaarde, mits er aantoonbaar voldoende ruimte is om van deze deelauto gebruik te maken;
4. De initiatiefnemer moet zelf voorzien in een deelauto en een goed werkend reserveringssysteem hiervoor, eventueel in samenwerking met een derde partij;
5. De initiatiefnemer moet op eigen terrein de hiervoor benodigde parkeerplaatsen expliciet reserveren voor de deelauto's; Als de deelauto's gebruik maken van een plek in de openbare ruimte, dient hiervoor een storting te worden gedaan in de reserve parkeergelegenheden van de gemeente Kampen en voor de binnenstad een parkeervergunning te worden aangevraagd;
6. De verantwoordelijkheid voor het aanvragen of verlengen van een parkeervergunning ligt geheel bij de initiatiefnemer;
7. De gebruiker(s) of bewoner(s) waarvoor de deelauto bestemd is, worden uitgesloten voor het aanvragen van een 2e parkeervergunning;
8. Bij beëindiging van de inzet van een deelauto, dient de initiatiefnemer alsnog over de ontbrekende parkeerplaatsen te voorzien in de parkeereis en/of gebruik te maken van afwijkmogelijkheden 6a of 6b.

#### 4.4. Afwijken parkeren door storting in parkeerfonds/afzien parkeervergunning

##### 6a Afwijking voor parkeren door storting in de reserve parkeergelegenheid

Indien de voorgaande stappen geen soelaas bieden en het aanpassen van de bouwvolume niet mogelijk is, kan het college (maar is niet verplicht) vrijstelling van deze verplichting verlenen door het opleggen van een betalingsverplichting aan de initiatiefnemer. Dit geldt komt dan in de 'reserve parkeergelegenheden van de gemeente Kampen'.

Sinds 10 april 2019 geldt hiervoor de 'verordening reserve parkeergelegenheden gemeente Kampen'. De regeling is van toepassing in het gebied van de binnenstad en de binnenstad plus. Het gebied 'binnenstad' wordt begrensd door de Burgel en de rivier de IJssel, inclusief de Vloeddijk. Het gebied 'binnenstad plus' wordt begrensd door achterzijde Vloeddijk, het Groene Hart, Boven Havenstraat en Bolwerk. 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. In deze verordening zijn onder andere de bedragen opgenomen voor de afkoop van een parkeerplaats. Met de opbrengsten van het fonds wordt door de gemeente de verplichting overgenomen de compenserende parkeervoorzieningen aan te leggen.

##### *Verordening reserve parkeergelegenheden gemeente Kampen*

###### *Artikel 6 Verplichtingen:*

1. De gemeente Kampen verplicht zich om binnen de periode van 10 jaar na ontvangst van het volledige bedrag, het uit artikel 4, eerste lid voortvloeiende aantal parkeerplaatsen aan te leggen binnen een straal van 1000 meter vanuit het middelpunt van het betreffende bouwinitiatief.
2. Indien de gemeente Kampen niet binnen 10 jaar aan de verplichting als bedoeld in het eerste lid heeft voldaan heeft de particulier, de natuurlijke persoon of rechtspersoon recht op restitutie van het gestorte bedrag inclusief de wettelijke rente.

##### 6b. Afzien van afgifte van parkeervergunning (nulvergunningregeling)

Gemeente Kampen geeft parkeervergunningen af aan bewoners, belanghebbenden en ondernemers om in de binnenstad te parkeren indien zij in de binnenstad wonen dan wel hier een beroep of bedrijf uitoefenen. Uitgangspunt is dat het aantal uit te geven vergunningen in de pas blijft lopen met het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de binnenstad, zodat de leefbaarheid blijft gewaarborgd. De gemeente streeft ernaar de parkeerdruk in de binnenstad te verlichten en andere mobiliteit hier te promoten. In aanvulling op de hiervoor beschreven afwijkmogelijkheid, genoemd onder 6a, is het voor initiatiefnemers ook mogelijk om bij kleinschalige ontwikkelingen in het gereguleerd gebied gebruik te maken van de nulvergunningregeling. Hierbij kan een initiatiefnemer aanspraak maken op een verlaging van de parkeereis voor een ontwikkeling, wanneer het betreffende adres wordt uitgesloten van het mogen aanvragen van een 1e en 2e parkeervergunning. De initiatiefnemer dient dan alleen een storting in de

reserve parkeergelegenheid te doen voor het aandeel bezoekers dat gebruik maakt van de ontwikkeling. De voorwaarde om gebruik te maken van de nulvergunningregeling is dat het een kleinschalige ontwikkeling betreft in het gereguleerd gebied in Kampen. Onder kleinschalig wordt verstaan de parkeereis behorend bij maximaal 10 woningen of een ander initiatief met een gelijkwaardige parkeerbehoefte. Het is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer en/of verkopende partij om de kopende partij in relatie tot het parkeren te wijzen op de rechten en beperkingen op het perceel. De gemeente neemt dit besluit als voorschrift op in de te verlenen omgevingsvergunning. Dit besluit wordt ook verwerkt in de systemen voor afgifte van parkeervergunningen. Het voorschrift geldt voor onbepaalde tijd. Als er vergund is om af te zien van een parkeervergunning, kan dit op ieder moment door de bouwer/ontwikkelaar of bewoners worden teruggedraaid. In dat geval moet er opnieuw een omgevingsvergunning worden aangevraagd en alsnog een storting worden gedaan in de reserve parkeergelegenheden gemeente Kampen. Het reeds betaalde bedrag voor het aandeel bezoekers wordt hierbij dan in mindering gebracht.

De nulvergunningregeling draagt bij aan het verlagen van de parkeerdruk in de binnenstad, het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag bij bewoners en de doelstellingen uit de 'Gebiedsvisie Binnenstad Kampen 2030'. Het succes en de toepassing van de nulvergunningregeling is echter afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen dat hiervoor beschikbaar is op de parkeermagneten (Zie Verkeerscirculatieplan 2017-2030). De gemeente voert daarom jaarlijks een parkeerdrukmeting uit om te monitoren of de parkeercapaciteit op de magneten nog volstaat.

## 5. Voorbeeld toepassing van parkeernormen en aanwezigheidspercentage

### 5.1 Voorbeeld 1

Een eigenaar wil het bestaande bedrijfspand van zijn transportbedrijf van 4000 m<sup>2</sup> BVO uitbreiden met 1800 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>.

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 m<sup>2</sup> naar 200 m<sup>2</sup>. 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 maatgevend moment met de bijbehorende parkeervraag bepaald.

Voor een koopwoning, prijssegment midden, rest bebouwde kom geldt een parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per woning (inclusief het bezoekersaandeel van 0,3). Voor de uitbreiding van winkelruimte, segment 'Algemeen winkel in buurt- en dorpscentrum' geldt een parkeernorm van 3,7 per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak. Gestart is met de theoretische totale parkeervraag. Onderstaande afbeelding geeft deze weer, gebaseerd op de parkeernormen als opgenomen in deze nota.

Parkeerbilans, maximale theoretische parkeervraag			
Uitgangspunten:			
- Appartementen, koop, prijssegment midden			
- Toename bruto bloerooppervlakte 80 m2, segment algemene winkel buurtcentrum			
- Parkeerkcijfer Parkeernormen Kampen			
- Rest bebouwde kom			
Ontwikkeling	Eenheden	Parkeer- kencijfer	P-vraag
Appartementen	Aantal		
Bewoners:	3	1,5	4,5
Bezoekers:	3	0,3	0,9
Winkelruimte	In m2	Per 100 m2	
Toename	80	3,7	3,0
<b>Totaal:</b>			<b>8,4</b>

Afbeelding: Maximale theoretische parkeervraag

Niet ieder moment van de dag zullen alle bewoners aanwezig zijn, zo zal er ook niet op ieder moment bezoek zijn. Om die reden wordt gewerkt met aanwezigheidspercentages naar moment, waardoor bepaald kan worden op welk moment er sprake is van de maximale parkeervraag. De volgende afbeelding geeft de werkelijke maximale parkeervraag weer:

Parkeerbilans o.b.v. aanwezigheidspercentage							
Werkdagavond	Theoretische P-vraag	Perc. Aanwezig	Parkeervraag	Werkdagnacht	Theoretische P-vraag	Perc. Aanwezig	Parkeervraag
Bewoners	4,5	90%	4,1	Bewoners	4,5	100%	4,5
Bezoekers	0,9	80%	0,7	Bezoekers	0,9	0%	0,0
Bezoekers winkel (detailhandel)	3	10%	0,3	Bezoekers winkel (detailhandel)	3,0	0%	0,0
<b>Totaal verschil in parkeervraag naar moment</b>			<b>5,1</b>	<b>Totaal verschil in parkeervraag naar moment</b>			<b>4,5</b>
Koopavond	Theoretische P-vraag	Perc. Aanwezig	Parkeervraag	Zaterdagmiddag	Theoretische P-vraag	Perc. Aanwezig	Parkeervraag
Bewoners	4,5	80%	3,6	Bewoners	4,5	60%	2,7
Bezoekers	0,9	70%	0,6	Bezoekers	0,9	60%	0,5
Bezoekers winkel (detailhandel)	3	75%	2,3	Bezoekers winkel (detailhandel)	3,0	100%	3,0
<b>Totaal verschil in parkeervraag naar moment</b>			<b>6,5</b>	<b>Totaal verschil in parkeervraag naar moment</b>			<b>6,2</b>

Afbeelding: Werkelijke maximale parkeervraag

Zoals te zien ligt de werkelijke maximale parkeervraag lager dan de theoretische extra parkeervraag. De werkelijke maximale extra parkeervraag komt op 6,5 parkeerplaatsen, afgerond 7 parkeerplaatsen. Het plan voorziet in de realisatie van 6 parkeerplaatsen op eigen terrein en één parkeerplaats in het openbaar gebied. Omdat niet kan worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, is het initiatief in strijd met het parapluplan Parkeren. Op zich wordt voldaan aan de extra parkeervraag, doordat er een parkeerplaats wordt toegevoegd in openbaar gebied (afwijkoepie 3).

Nu moet de check volgen of deze extra parkeerplaats realiseerbaar is wat betreft bestemmingsplan, verkeerveiligheid, ruimtelijke inpassing en maatvoering. Indien dit het geval is, kan mee worden gewerkt aan het plan van de ontwikkelaar door gebruik te maken van de binnenplanse afwijkingmogelijkheid. Afspraken over de verdeling van kosten zullen onderdeel zijn van de verdere uitwerking.

## 6. Slotbepalingen

De Nota parkeernormen gemeente Kampen, vastgesteld 19 februari 2019, en het besluit van 24 september 2017, over kwijtschelding van de parkeereis, worden ingetrokken.

Deze beleidsregels treden in werking met ingang van de dag na bekendmaking.



Deze beleidsregels worden aangehaald als: Nota Parkeernormen gemeente Kampen.

*Aldus vastgesteld in de collegevergadering van 11 augustus 2020.  
de wnd. gemeentesecretaris,  
drs. N. Middelbos  
de burgemeester,  
drs. mr. B. Koelewijn*

## Bijlage 1: Parkeernormen Kampen

### Reductiefactoren parkeren bij woningen

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal pp	Berekenings-aantal pp	Min. diepte oprit in meters	Minimale breedte oprit in meters
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	5,0	3,1
Lange oprit zonder garage of carport	2	1	>11,0	3,1
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	5,0	5,0
Garage/carport zonder oprit (bij woning)	1	0,4		
Garagebox/carport (niet bij woning)	1	0,5		
Garage/carport met enkele oprit	2	1	5,0	3,1
Garage/carport met lange oprit	3	1,3	>11	3,1
Garage/carport met dubbele oprit	3	1,8	5,0	5,0

### Aanwezigheidspercentages t.b.v. dubbelgebruik

Gelijktijdige aanwezigheid	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop Avond (1)	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
kantoor (zonder baliefunctie)	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Kantoor (met baliefunctie)	100%	100%	5%	0%	75%	0% (2)	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% (3)	0% (4)
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% (3)	0% (4)
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0% (5)
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/ podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch:	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/ verzorgings-tehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten incl. bezoek	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

1) Indien sprake van een traditionele koopavond; 2) Indien op zaterdag open: 100%; 3) Indien 's avonds open: 70%; 4) Indien koopzondag: 100%; 5) Indien op zondag geopend: 60%.

### Parkeernormen

#### Parkeernormen woningen

Functie	Eenheid	Norm			Buitengebied	Aandeel bezoekers per eenheid	Aandeel op-laad punten
		Centrum	Schil	Rest bebouwde kom			
Koop, vrijstaand	Per woning	1,4	1,9	2,2	2,4	0,3 pp	1,25%
Koop, 2/1 kap	Per woning	1,3	1,8	2,1	2,2	0,3 pp	1,25%
Koop, tussen/hoek	Per woning	1,1	1,7	1,9	2,0	0,3 pp	0,4%
Koop, appartement duur (>120 m <sup>2</sup> )	Per woning	1,2	1,7	2,0	2,1	0,3 pp	1,25%
Koop, appartement midden (60-120 m <sup>2</sup> )	Per woning	1,0	1,6	1,8	1,9	0,3 pp	0,4%
Koop, appartement goedkoop (<60 m <sup>2</sup> )	Per woning	0,9	1,4	1,6	1,6	0,3 pp	0,14%
Huur, huis, vrije sector (grondgebonden)	Per woning	1,1	1,7	1,9	2,0	0,3 pp	0,4%
Huur, huis, sociale huur (grondgebonden)	Per woning	0,9	1,4	1,6	1,6	0,3 pp	0,14%
Huur, appartement, duur (60 m <sup>2</sup> of meer)	Per woning	1,0	1,6	1,8	1,9	0,3 pp	1,25%
Huur appartement, midden of goedkoop (<60 m <sup>2</sup> ), inclusief sociale huur	Per woning	0,7	1,2	1,4	1,4	0,3 pp	0,4%

Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)	Per kamer	0,5	0,7	0,7	0,7	0,2 pp	0,14%
Kamerverhuur. Studenten, niet zelfstandig	Per kamer	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2 pp	0,14%
Serviceflat	Per woning	0,8	1,1	1,1	1,2	0,3 pp	0,14%
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	Per woning	0,5	0,7	0,8	0,8	0,3 pp	0,14%
Zorgcentrum	Zie zorg						

### Parkeernormen werken

Functie	Eenheid	Norm				Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
		Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied		
Kantoor, zonder baliefunctie	100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	2,0	2,1	2,6	5%	3,0%
Kantoor, met baliefunctie	100 m <sup>2</sup> bvo	1,8	2,4	2,9	3,6	20%	3,0%
Bedrijf, arbeidsintensief, bezoekersextensief (industrie, werkplaats) *1	100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	2,0	2,4	2,4	5%	3,0%
Bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief (loods, opslag, transport) *1	100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	0,9	1,1	1,1	5%	3,0%
Bedrijfsverzamelgebouw *2	100 m <sup>2</sup> bvo	1,0	1,6	1,9	2,0	n.v.t.	3,0%

Opmerking \*1): parkeernorm exclusief vrachtwagen parkeren; Opmerking \*2): betreft gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven

### Parkeernormen onderwijs

Functie	Eenheid	Norm				Aandeel bezoekers	Aandeel oplaadpunten
		Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied		
Kinderdagverblijf (crèche) *1)	100m <sup>2</sup> bvo	0,9	1,2	1,4	1,5	0%	2,75%
Basisonderwijs *1)	Leslokaal	0,5	0,8	0,8	0,8	n.v.t.	2,75%
Middelbare school *2)	100 leerlingen	2,7	4,5	4,9	4,9	11%	2,75%
ROC *2)	100 leerlingen	3,7	5,4	5,8	5,9	7%	2,75%
Avondonderwijs *2)	10 studenten	3,5	5,6	6,8	10,5	95%	2,75%

Opmerking \*1): 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. Zie hiervoor bijlage 2. Opmerking \*2): bezoekers zijn leerlingen.

### Parkeernormen winkelen en boodschappen

Functie	Eenheid	Norm				Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
		Binnenstad Kampen	Schil Centrum Kampen	Rest bebouwde kom Kampen en overige kernen	Buiten gebied		
Algemeen winkel in binnenstad Kampen	100m <sup>2</sup> bvo	3,0	3,5	n.v.t.	n.v.t.	82%	1,25 %
Algemeen winkel in buurten dorpscentrum	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	n.v.t.	3,7	n.v.t.	72%	1,25 %
Buurtsupermarkt (<600m <sup>2</sup> )	100m <sup>2</sup> bvo	0,9	2,7	3,5	n.v.t.	89%	1,25 %
Discounter supermarkt (Aldi, Lidl, etc.)	100m <sup>2</sup> bvo	2,3	4,9	6,5	n.v.t.	93%	1,25 %
Full service supermarkt	100m <sup>2</sup> bvo	2,1	4,4	5,2	n.v.t.	93%	1,25 %
Grote supermarkt, regiofunctie (>2500 m <sup>2</sup> )	100m <sup>2</sup> bvo	5,0	6,9	7,7	n.v.t.	84%	1,25 %
Groothandel, specialist *1)	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	5,7	5,9	n.v.t.	80%	1,25 %
Groothandel, algemeen	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	6,4	6,4	n.v.t.	80%	1,25 %
Weekmarkt *2)	100m <sup>2</sup> bvo	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	85%	1,25 %
Kringloopwinkel	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	1,3	1,9	2,3	89%	1,25 %
Bruin- en witgoedzaak	100m <sup>2</sup> bvo	3,2	5,9	8,2	9,3	92%	1,25 %
Woonwarenhuis/woonwinkel	100m <sup>2</sup> bvo	1,0	1,7	1,9	2,0	91%	1,25 %
Woonwarenhuis (zeer groot) *3)	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,6	5,2	95%	2,75 %

Meubelboulevard/woonboulevard	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,1	2,4	n.v.t.	93%	2,75 %
Winkelboulevard	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	3,8	4,2	n.v.t.	94%	2,75 %
Outletcentrum	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	9,2	10,1	10,4	94%	2,75 %
Bouwmarkt	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	1,9	2,4	2,5	87%	1,25 %
Tuin- en groencentrum *4)	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,3	2,6	2,9	89%	1,25 %

Opmerking \*1): bijvoorbeeld levensmiddelen of kantoorartikelen

Opmerking \*2): Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkcijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. 1 m1 kraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder).

Opmerking \*3): Kengetallen gebaseerd op vestiging van circa 25.000 m2 bvo.

Opmerking \*4): inclusief buitenruimte.

### Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Norm			Buitengebied	Aandeel bezoekers	Aandeel op-laadpunten
		Centrum	Schil	Rest bebouwde kom			
Bibliotheek	100m <sup>2</sup> bvo	0,2	0,8	1,2	1,4	97%	1,25%
Museum	100m <sup>2</sup> bvo	0,5	0,8	1,1	n.v.t.	95%	2,75%
Bioscoop *1)	100m <sup>2</sup> bvo	2,2	8,0	11,2	13,7	94%	2,75%
Filmhuis/filmtheater (schaal AKS)	100m <sup>2</sup> bvo	1,6	5,3	7,9	9,9	97%	2,75%
Theater/schouwburg	100m <sup>2</sup> bvo	5,9	8,0	9,8	12	87%	2,75%
Casino	100m <sup>2</sup> bvo	5,2	6,1	6,5	8,0	86%	2,75%
Bowlingcentrum	Baan	1,1	2,3	2,8	2,8	89%	2,75%
Biljart / snookercentrum	Tafel	0,6	1,2	1,4	1,8	87%	2,75%
Dansstudio	100m <sup>2</sup> bvo	1,1	3,9	5,5	7,4	93%	1,25%
Fitnessstudio / sportschool	100m <sup>2</sup> bvo	0,9	3,4	4,8	6,5	87%	1,25%
fitnesscentrum	100m <sup>2</sup> bvo	1,2	4,5	6,3	7,4	90%	1,25%
Wellnesscentrum (kuur- beauty-centrum)	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	99%	2,75%
Sauna (solitair)	100m <sup>2</sup> bvo	2,0	4,6	6,7	7,3	99%	2,75%
Sporthal	100m <sup>2</sup> bvo	1,3	2,2	2,9	3,5	96%	2,75%
Sportzaal (kleinschalig)	100m <sup>2</sup> bvo	0,9	2,0	2,8	3,6	94%	1,25%
Tennishal	100m <sup>2</sup> bvo	0,2	0,4	0,5	0,5	87%	1,25%
Squashhal	100m <sup>2</sup> bvo	1,5	2,4	2,7	3,2	84%	1,25%
Zwembad (overdekt) *2)	100m <sup>2</sup> bassin	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	97%	1,25%
Zwembad (openlucht) *2)	100m <sup>2</sup> bassin	n.v.t.	10,1	12,9	15,8	99%	2,75%
Zwemparadijs	100m <sup>2</sup> bassin	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	99%	2,75%
Sportveld	hectare netto terrein	13	20	20	20	95%	2,75%
Jachthaven	Ligplaats	0,5	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	2,75%
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	100m <sup>2</sup> bvo	0,6	3,9	4,7	5,1	97%	2,75%
Indoorspeeltuin (groot)	100m <sup>2</sup> bvo	1,2	4,6	5,6	6,1	98%	2,75%
Kinderboerderij	Boerderij	0,6	3,9	4,7	5,1	97%	1,25%
Manege	Box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%	1,25%
Volkstuin	10 tuinen	n.v.t.	1,3	1,4	1,5	100%	2,75%
Botanische tuin	Tuin	n.v.t.	7,5	9,0	13,5	n.v.t.	2,75%

Opmerking \*1) Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.

Opmerking \*2) Parkeerkcijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100 m 2 bassin en kencijfers openlucht per 100 m 2 bassin

### Parkeernormen horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Norm			Buitengebied	Aandeel bezoekers	Aandeel op-laadpunten
		Centrum	Schil	Rest bebouwde kom			
Camping	Stand plaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%	2,75%
Bungalowpark	Bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,7	2,1	91%	2,75%
Hotel *	10 kamers	0,3	0,8	2,4	4,5	77%	2,75%
Hotel **	10 kamers	1,1	2,3	4,1	6,3	80%	2,75%

Hotel ***	10 kamers	1,6	3,3	5,0	6,8	77%	2,75%
Hotel ****	10 kamers	2,9	5,1	7,2	9,0	81%	2,75%
Hotel *****	10 kamers	4,5	7,9	10,6	12,6	65%	2,75%
Café / bar / cafetaria	100m2 bvo	4,0	5,0	6,0	n.v.t.	90%	1,25%
Restaurant	100m2 bvo	8,0	9,0	13,0	n.v.t.	80%	1,25%
Discotheek	100m2 bvo	4,9	13,9	20,8	20,8	99%	1,25%
Evenementenhal / beursgebouw	100m2 bvo	4,0	6,5	8,5	n.v.t.	99%	2,75%

### Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Norm				Buitengebied	Aandeel bezoekers	Aandeel op-laadpunten
		Centrum	Schil	Rest bebouwde kom				
Huisartsenpraktijk	Behandelkamer	1,8	2,5	3,0	3,3	57%	1,25%	
Apotheek	Apotheek	2,0	2,8	3,2	n.v.t.	45%	1,25%	
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Behandelkamer	1,0	1,5	1,8	2,0	57%	1,25%	
Consultatiebureau	Behandelkamer	1,1	1,6	1,9	2,2	50%	1,25%	
Consultatiebureau ouderen	Behandelkamer	1,2	1,6	1,9	2,2	38%	1,25%	
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Behandelkamer	1,3	2,0	2,4	2,7	47%	1,25%	
Gezondheidscentrum	Behandelkamer	1,3	1,9	2,5	2,5	55%	1,25%	
Ziekenhuis *1)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	1,6	1,7	2,0	29%	2,75%	
Begraafplaats / crematorium	Gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	97%	2,75%	
Religiegebouw	Zitplaats	0,1	0,2	0,2	n.v.t.	n.v.t.	1,25%	
Verpleeg- en verzorgingstehuis *2)	Unit	0,5	0,6	0,6	n.v.t.	60%	2,75%	

Opmerking \*1): Let op: de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:

- bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
- dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
- medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)

Opmerking \*2) parkeernorm is inclusief parkeren voor personeel

## Bijlage 2. Parkeerbehoefte 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

*Aantal:*

Dit is het aantal kinderen dat op de locatie kan zijn in groep 1-3, groep 4-8 en het kinderdagverblijf. Soms zijn er meer kinderen in de lagere groepen, soms meer in de hogere. Neem daarom de capaciteit voor de hele school en ken dan 3/8ste toe aan groep 1-3 en 5/8ste aan groep 4-8.

*% leerlingen met auto:*

Het percentage leerlingen dat met auto wordt gebracht en gehaald is variabel en onder meer afhankelijk van het type gemeente, de stedelijkheidsgraad van de (directe) omgeving, of de school een streekfunctie heeft en de gemiddelde afstand voor de kinderen naar school. Gebruikelijk zijn voor groepen 1 t/m 3 30 tot 60%, voor groepen 4 t/m 8 is dat gelegen tussen de 5 en 40% en voor kinderdagverblijven tussen de 50 en 80%. Om een norm te stellen is één concreet percentage nodig waarvan, conform de regeling in het bestemmingsplan, afgeweken kan worden (en in bijzondere situaties kan de norm verhoogd worden ("nadere eis"). De te hanteren rekenpercentages zijn 45, 22,5 en 65%.

*Parkeerduur:*

In deze formule is een reductiefactor m.b.t. de parkeerduur ingebouwd. Groepen 1 t/m 3 parkeren gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten = 0,5. Groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in een periode van 10 minuten = 0,25. Bij een kinderdagverblijf is dit gemiddeld 15 minuten in de periode van 60 minuten = 0,25.

*Kind in auto:*

Daarnaast is een reductiefactor ingebouwd m.b.t. het aantal kinderen in één auto. Voor groepen 1 t/m 3 is dat 0,75. Voor groepen 4 t/m 8 komt deze op 0,85 en voor een kinderdagverblijf 0,75.

*Afwijken:*

*Afwijkingsmogelijkheid halen en brengen*

Als gemeld kunnen er diverse goede redenen zijn om af te wijken van de normen. Denk bijvoorbeeld aan een gescheiden aanvang- en eindtijd van de groepen en de toepassing van Kiss & Ride.