

Nota Parkeernormen Gemeente Medemblik 2021

September 2021

Z-21-149392 – DOC-21-431783

1. Inleiding

1.1 Doelstelling

Het doel van de parkeernormen is de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de openbare ruimte te bevorderen. Door voldoende parkeerplaatsen te creëren wordt overlast van foutgeparkeerde auto's voorkomen. De parkeernota geeft de kaders aan waaraan de plannen moeten voldoen om aantasting van de leefbaarheid en bereikbaarheid te voorkomen.

Deze nota heeft als doel om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijk te maken. Bij burgers, bedrijven, ontwikkelaars en de gemeente Medemblik moet helder zijn hoe zij bij nieuwe ontwikkelingen invulling kunnen geven aan het onderdeel parkeren. Ook juridisch dient de invulling van de parkeernormen gewaarborgd te zijn.

Essentieel daarbij zijn de volgende uitgangspunten:

1. De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Medemblik;
2. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen is verantwoordelijk voor het realiseren van de eigen parkeeroplossing;
3. Een bouwinitiatief of wijziging van een functie van een locatie mag geen parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken c.q. vergroten;

1.2 Reikwijdte

De "Nota Parkeernormen Gemeente Medemblik 2021" (hierna: nota) is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Medemblik, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van een functie. De nota is niet van toepassing op bestaande situaties.

Voor verbouwplannen geldt het principe 'oud voor nieuw'. Indien verbouwen gepaard gaat met functiewijziging van een bestaand pand dan wordt het benodigde extra parkeerplaatsen uitsluitend bepaald op basis van de toename van de parkeervraag.

Deze parkeernormen zijn alleen voor het autoverkeer, dus exclusief parkeerplaatsen voor vrachtverkeer. Voor het vrachtverkeer en het laden en lossen moet per aanvraag per locatie afspraken worden opgenomen in het programma van eisen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridische kader opgenomen dat op deze nota van toepassing is. Hoofdstuk 3 beschrijft voor de auto over de gebiedsindeling, parkeernormen en het berekenen van de parkeereis. In hoofdstuk 4 worden het toepassingskader en de uitvoeringsregels van de parkeernormen uiteengezet. Hoofdstuk 5 is gevuld met de slotbepalingen van de nota.

2. Beleidskader nota parkeernormen

2.1 Parapluplan Parkeren Medemblik

Door inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK op 29 november 2014 is artikel 8, vijfde lid, van de Woningwet vervallen en is het niet langer mogelijk om stedenbouwkundige voorschriften (waaronder de parkeernormen) op te nemen in de Bouwverordening. Daarbij gold een overgangperiode tot 1 juli 2018. Na die datum was het niet langer mogelijk om de aanvragen van omgevingsvergunningen te toetsen aan de parkeernormen zoals opgenomen in de Bouwverordening.

Om na deze verandering een gemeente dekkende regeling te hebben voor parkeren is het bestemmingsplan "Parapluplan Parkeren Medemblik" op 16 november 2018 in werking getreden. Een paraplubestemmingsplan is een gedeeltelijke herziening van meerdere bestemmingsplannen. Op één of meer aspecten worden diverse bestemmingsplannen met een paraplubestemmingsplan aangepast of aangevuld, voor het overige blijven de desbetreffende bestemmingsplannen van kracht. Het doel van dit bestemmingsplan is om een uniforme regeling vast te stellen die dynamisch verwijst naar het parkeerbeleid.

Hiermee kan de gemeente bij nieuwbouwplannen of functieveranderingen plannen toetsen aan het geldende parkeerbeleid.

De paraplubestemmingsplan geldt echter ook voor alle nieuwe, sinds 2015 opgestelde bestemmingsplannen, waarin wel al een specifieke regeling met betrekking tot parkeren is opgenomen. Reden is dat dat voor Dorpskernen en Buitengebied éénduidig is gebeurd, maar voor specifieke woningbouwplannen niet altijd éénduidig. Daarom beslaat dit paraplubestemmingsplan zoals hiervoor aangegeven alle ruimtelijke plannen van de gemeente.

2.2 Overgangsregeling voor lopende aanvragen

Voor bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Dat houdt in dat de nieuwe parkeernormen niet van toepassing zijn op bouwinitiatieven waarvoor:

- Bouwplannen waarvoor een vergunning is ingediend;
- Een verkavelingsplan is met het aantal parkeerplaatsen vastgesteld door het college;
- Reeds een anterieure overeenkomst zijn gemaakt met initiatiefnemers.

Het staat initiatiefnemers vrij om in deze gevallen wel te kiezen voor toepassing van de nieuwe normen.

2.3 Beleidsregels

De nota heeft het karakter van een beleidsregel. De nota stelt de kaders waaronder het college van burgemeester en wethouders medewerking verleent aan ruimtelijke ontwikkelingen die een nieuwe parkeerbehoefte genereren of een verandering in de parkeerbehoefte veroorzaken. Aanvragen voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (artikel 2.1, eerste lid onder a, van de Wabo) worden via de dynamische planregels uit het paraplubestemmingsplan dwingend aan de parkeernormen getoetst. Maar ook aanvragen omgevingsvergunning voor handelen in strijd met het bestemmingsplan worden beoordeeld aan de hand van de parkeernormen en uitvoeringsregels.

2.4 Parkeervoorziening

Bij nieuwbouwplannen komt het voor dat de initiatiefnemer, om verschillende redenen, het aantal parkeerplaatsen dat volgens deze parkeernota is vereist niet kan realiseren. In principe wordt de omgevingsvergunning dan geweigerd.

Het parkeerfonds biedt de mogelijkheid om in het openbare gebied dat de parkeerplaatsen alsnog de benodigde parkeervoorzieningen in de omgeving aan te leggen (bijvoorbeeld in combinatie met andere parkeervoorzieningen).

Art.10 van de verordening verplicht de Gemeente om het binnen 10 jaar aan te leggen. De aanleg gebeurt wel door de Gemeente. Maar de Verordening Parkeervoorziening Gemeente Medemblik 2018 biedt de mogelijkheid om dan als aanvrager geld te storten in de gemeentelijke Parkeervoorziening voor het ontbrekend aantal parkeerplaatsen. De Gemeente dient dit geld te benutten om binnen 10 jaar de parkeervoorzieningen te realiseren in het openbaar gebied. Dit op de loopafstand zoals die is aangegeven in deze Nota.

Als bij de aanvraag al duidelijk is dat binnen 10 jaar op loopafstand door de Gemeente geen parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden in het openbaar gebied is de conclusie dat niet in voldoende parkeerruimte wordt voorzien. Dan wordt de vergunning geweigerd.

De Verordening Parkeervoorziening gemeente Medemblik 2018, die in werking is getreden op 16 november 2018, biedt het wettelijke kader voor het parkeerfonds.

3. De parkeernormen voor auto's

3.1 Gebiedsbepaling

In de nota wordt voor de autoparkeernormen een gebiedsindeling gehanteerd. Het doel hiervan is dat gebiedsgericht gewerkt kan worden aangezien parkeren in bijvoorbeeld de binnenstad een ander afwegingskader kent dan in buitengebieden aan de rand van de stad, waar meer ruimte is. Op basis van de richtlijnen van het CROW kan een specifieke gebiedsindeling en daarmee de hoogte van de parkeernormen worden vastgesteld.

Het CROW gaat in haar richtlijnen uit van een tweetal gebiedsindelingen, namelijk naar stedelijkheidsgraad en soort gebiedsindeling.

Onder stedelijkheidsgraad wordt het aantal adressen per km² verstaan. De gemeente Medemblik wordt op grond van de verstedelijkingsgraad gekwalificeerd als “weinig stedelijk” (CROW-publicatie 381) Alleen het centrum van Medemblik wordt gekwalificeerd als “matig stedelijk”

Voor de parkeerkencijfers hanteert het CROW in haar richtlijnen een onderscheid in gebiedsindeling:

- Centrum (binnenstad Medemblik);
- Rest bebouwde kom (in de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet);
- Buitengebied (buiten de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet).

Bij de gemeente Medemblik wordt uitgegaan van de volgende gebiedsindeling conform CROW-publicatie 381. De kern Medemblik valt onder gebiedsindeling centrum. De overige gebieden vallen onder “rest bebouwde kom” of “buitengebied”. (Zie bijlage I kaart centrum Medemblik).

3.2 Parkeernormen

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor een bepaalde functie per eenheid of oppervlakte bij nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen.

De nota vormt het toetsingskader op het gebied van parkeren bij aanvraag om een omgevingsvergunning. Het niet voldoen aan de parkeernorm en/of het bijbehorende toepassingskader, kan één van de weigeringsgronden voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning zijn.

De basis voor de toetsing voor de parkeereis is gelegd in de CROW-richtlijnen. Het CROW geeft in haar publicatie 381, ‘Toekomstbestendig parkeren’ richtlijnen over hoe om te gaan met parkeernormering. Voor sommige ontwikkelingen bestaan geen specifieke parkeernormen. In die gevallen zal maatwerk worden geleverd, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de CROW-richtlijnen voor vergelijkbare ontwikkelingen.

De richtlijnen van het CROW gaan uit van een bandbreedte van minimale en maximale parkeerkencijfers. Het aanhouden van een bandbreedte kan echter leiden tot allerlei discussies over de verschillende invloedsfactoren. Bij het opstellen van de parkeernormen is ervoor gekozen om uit te gaan van het gemiddelde van de minimale en maximale parkeerkencijfers (afgerond naar beneden), om de volgende redenen.

- Als de bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden, betekent dit dat relatief meer parkeerplaatsen aangelegd moeten worden op eigen terrein. Het risico is dat initiatiefnemers hun plannen dan niet kunnen realiseren.
- Met een te lage normering bestaat het risico dat er te weinig parkeerplaatsen worden aangelegd. Een te lage norm leidt tot een onvoldoende duurzaam aanbod van parkeerplaatsen op termijn.

Gelet op dit alles is het verdedigbaar om in het midden van de bandbreedte te gaan zitten. Er wordt dan zoveel mogelijk een evenwicht bereikt tussen belangen van de eindgebruikers, van de initiatiefnemers en van de gemeente. De keuze voor het gemiddelde van de bandbreedte heeft daarnaast het grote voordeel dat er sprake is van een duidelijk toepasbare norm. Er is geen discussie over de parkeernormen en er kunnen geen interpretatieverschillen en gerechtsongelijkheid optreden.

De parkeernormen zijn opgenomen in Bijlage II – Parkeernormen auto Parkeernota 2020.

3.3 Bepaling parkeereis

Op basis van de parkeernormen kan worden berekend hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor een bepaalde ontwikkeling; de parkeereis.

Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm.

Voor een voorbeeldberekening van de parkeereis wordt verwezen naar bijlage III.

3.4 Afronding

Bij het berekenen van de parkeereis wordt pas op het einde van de berekening naar boven afgerond op gehele aantallen. De parkeernormen worden afgerond naar beneden, om dit te compenseren worden de parkeereisen naar boven afgerond. Door deze afwegingen komt de uitkomst het dichtst bij het gemiddelde terecht.

Bijvoorbeeld: Het berekende aantal benodigde parkeerplaatsen van 21,1 parkeerplaatsen wordt afgerond 22 parkeerplaatsen.

4. Toepassingskader parkeernormen

De parkeernormen geven een beeld van de parkeerbehoefte van verschillende functies. De norm houdt dus geen rekening met bijvoorbeeld het feit dat overdag parkeerplaatsen worden gebruikt voor winkelend publiek en 's-avonds deze parkeerplaatsen worden benut voor uitgaanspubliek. (dubbelgebruik) Met dit toepassingskader wordt het elkaar opvolgend gebruik wel beoordeeld.

4.1 Aan-huis-verbonden-beroep en bedrijvigheid aan huis

Met regelmaat wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan een aan huis verbonden beroep (voorbeelden zijn accountants, logopedisten en raadgevend adviseurs) of aan bedrijvigheid aan huis (bijvoorbeeld kappers).

Het betreft hier veelal bedrijven zonder personeel. Omdat er geen personeel is, is de verwachte parkeerdruk laag. Daarbij komt dat deze bedrijfjes vaak in een woonwijk liggen en hun parkeerdruk overdag hebben. In woonwijken is op werkdagen overdag over het algemeen voldoende ruimte.

Bij initiatieven die afwijken van bovenstaande beschrijving (er is bijvoorbeeld wel personeel in dienst) vindt een parkeertoets plaats.

4.2 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Met deze kaart hebben zij bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. De belangrijkste regel is dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart gebruik mogen maken van een algemene gehandicaptenparkeerplaats.

Op parkeerterreinen met openbare functies zoals het gemeentehuis en een bibliotheek, etc. dient minimaal 5% van het parkeerterrein te bestaan uit algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Bij parkeerterreinen voor overige functies met minimaal 50 parkeerplaatsen dient minimaal 2% te bestaan uit algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Voor in de straat parkeren geldt geen minimumaantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. (CROW publicatie 381).

De gehandicaptenparkeerplaatsen maken onderdeel uit van de parkeereis en komen dus niet extra op de te formuleren eis. De afronding van het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen per parkeerterrein is altijd naar boven met een minimum van één.

Indien noodzakelijk worden voor individuele bewoners gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken toegewezen. In de praktijk gaat dit vaak ten koste van de openbare parkeergelegenheid.

4.3 Dubbelgebruik

Indien een ontwikkeling meerdere functies kent, is het in theorie mogelijk om parkeerplaatsen voor meerdere functies in te zetten. Dit geldt niet voor de bestaande parkeerplaatsen en parkeerplaatsen die vast toebehoren aan een bepaalde gebruiker. Een voorbeeld is een privé-oprit bij een woning.

Indien er niet vast toebedeelde parkeerplaatsen zijn en een ontwikkeling meerdere functies kent, dan kan een 'dubbelgebruik'-toets uitgevoerd worden om de parkeereis te bepalen. De parkeereis wordt bepaald door het piekmoment.

Het CROW heeft richtlijnen uitgegeven waarin de verwachte aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies zijn benoemd. Zie onderstaande tabel.

Aanwezigheidspercentage toe te passen voor parkeerbalans, gebiedsvisie, benutting restcapaciteit.								
Functietype	Werk-dag ochtend	Werk-dag Middag	Werk-dag avond	Werk-dag nacht	Koop avond	Zater-dag middag	Zater-dag Avond	Zondag Middag
Woningen bewoners	50	50	90	100	80	60	80	70
Woningen bezoekers	10	20	80	0	70	60	80	70
Kantoor, bedrijven	100	100	5	0	5	0	0	0
Commerciële dienstverlening	100	100	5	0	75	0	0	0
Detailhandel	30	60	10	0	75	100	0	0
Grootschalige detailhandel	30	60	70	0	80	100	0	0

Supermarkt	30	60	40	0	80	100	40	0
Sportfuncties binnen	50	50	100	0	100	100	100	75
Sportfuncties buiten	25	25	50	0	50	100	25	100
Bioscoop, theater	5	25	90	0	90	40	100	40
Sociaal medisch: Arts/therapeut/ consulta- tiebureau	100	75	10	0	10	10	10	10
Verpleeghuis/ verzor- gingstehuis	100	100	50	25	50	100	100	100
Ziekenhuis: Patiënten inclusief bezoe- kers	60	100	60	5	60	60	60	60
Ziekenhuismedewerkers	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

4.4 Elektrische laadpalen

De gemeente Medemblik wil de overgang van fossiele brandstoffen naar emissieloze alternatieven, zoals elektrisch rijden, stimuleren. Het aantal elektrische en hybride voertuigen neemt de afgelopen jaren sterk toe en deze groei zet zich naar verwachting voort. Dit geldt ook voor het aantal aanvragen bij de gemeente om een laadpaal in de openbare ruimte te plaatsen.

Het laden van elektrische voertuigen kan in drie ruimtelijke domeinen plaatsvinden: op eigen terrein, in het semi-openbare terrein en in de openbare ruimte. Dat betekent dat er eerst alternatieve oplossingen dienen te worden bekeken in een bepaald gebied alvorens er geïnvesteerd wordt in een laadvoorziening in de openbare ruimte.

1. In eerste instantie wordt een eigenaar van een elektrische auto geacht op eigen terrein te laden. Dat is voor de gebruiker prettiger (meer zekerheid over laden). Daarnaast legt dit geen extra parkeerdruk op de openbare ruimte.
2. Als bovenstaande mogelijkheid niet beschikbaar is, wordt er gekeken naar opties voor opladen in de semi-openbare ruimte. Bijvoorbeeld in de openbare parkeergarage om de hoek of parkeerterrein onder kantoren of winkels.
3. Wanneer bovenstaande opties beiden niet beschikbaar of onvoldoende toereikend zijn, wordt door de gemeente de mogelijkheid gefaciliteerd om in de openbare ruimte te laden.

Om de trend van het elektrisch rijden te beantwoorden is er het vereiste om bij nieuwbouw- ontwikkelingen laadpalen te realiseren dan wel voor te bereiden. Van de initiatiefnemers wordt geëist dat van de openbare parkeerplaatsen 20% een aansluitpunt wordt voorbereid voor het plaatsen van een laadpaal. Voorbereid houdt in dat de ondergrondse infrastructuur en elektra al aangelegd zijn zodat, wanneer de behoefte er is, direct een laadpaal kan worden aangesloten.

De eis voor elektrisch parkeren geldt alleen bij bouwinitiatieven die een parkeereis van meer dan 10 parkeerplaatsen hebben. Bij bouwinitiatieven kleiner dan 10 parkeerplaatsen, staat het de initiatiefnemers vrij om laadpunten aan te leggen.

4.5 Openbaar/niet openbaar

Uitgangspunt bij het aanleggen van parkeervoorzieningen is dat de parkeerplaatsen voor alle gebruikers toegankelijk zijn. Voor bewoners en personeel kan gekozen worden voor niet openbare parkeerplaatsen. Bezoekers zijn niet of moeilijk vooraf helder aan te wijzen. Parkeerplaatsen voor bezoekers dienen daarom openbaar toegankelijk te zijn. Onder openbaar toegankelijk wordt verstaan dat een automobilist de betreffende parkeergelegenheid via de openbare weg kan bereiken zonder dat een barrière genomen moet worden (denk hierbij aan een dichte poort of een slagboom met pasjessysteem zonder receptie). Het wel of niet openbaar toegankelijk zijn, heeft niets te maken met het wel of niet parkeren op eigen terrein. Een bedrijfspand met een hekwerk erom heen met een poort die gedurende werktijden open is, is voor alle gebruikers openbaar. 's Avonds hoeft het terrein niet openbaar te zijn.

Bij woningen dient het gedeelte van de bezoekersnorm in het openbaar gebied gerealiseerd te worden. Van het totaal aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd dient minimaal 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers te zijn. Deze bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaats per woning geldt niet voor het gebied buiten de bebouwde kom.

In de praktijk blijkt de openbaarheid voor bezoekers bij appartementencomplexen een probleem. Er wordt een private parkeergarage gerealiseerd voor bewoners. Op het eigen terrein moeten dan nog openbaar toegankelijke bezoekersparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Een grotere parkeergarage, waar alle volgens de norm noodzakelijke parkeerplaatsen in worden gerealiseerd, wordt in dat geval niet geaccepteerd als een openbare parkeerplaats voor bezoekers. In de praktijk blijkt het namelijk niet realistisch om alle bezoekers te allen tijde de mogelijkheid te geven gebruik te maken van de parkeerplaatsen in de private parkeergarage.

4.6 Buitengebied

In het gebied buiten de bebouwde kom dienen de parkeerplaatsen allemaal op eigen terrein te worden aangelegd. Parkeren kan in het buitengebied namelijk gevaarlijke situaties voor de weggebruikers opleveren. Er zijn over het algemeen daar geen openbare parkeerplaatsen aanwezig. Buurtschappen worden aangemerkt als zijnde gelegen buiten de bebouwde kom.

4.7 Parkeren bij woningen op eigen erf

Bij de realisatie van woningbouwlocaties geldt dat het parkeren op het eigen erf de voorkeur heeft. Uiteraard maken deze parkeerplaatsen onderdeel uit van de parkeernorm. In de praktijk gebeurt dit voornamelijk bij vrijstaande woningen en twee-onder-een-kap woningen, maar ook bij nieuwe rijwoningen bestaan er mogelijkheden.

Parkeren op het eigen erf maakt dat straten overzichtelijk zijn. Bij het realiseren van nieuwe woningbouwlocaties moet het bezoekersgedeelte van de norm wel in het openbaar gebied opgevangen worden.

Zie onderstaande tabel.

Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeervoorziening	Berekeningsaantal	Minimale diepte oprit	Minimale breedte oprit*
Enkele oprit zonder garage	1,0	6 meter	3,0 meter
Lange oprit zonder garage/carport	1,3	12 meter	3,0 meter
Dubbele oprit zonder garage	2,0	6 meter	5,0 meter
(in pandige) Garage zonder oprit (bij woning)	0,5	n.v.t.	n.v.t.
Garagebox (niet bij woning)	0,5	n.v.t.	n.v.t.
Garage met enkele oprit	1,0	6 meter	3,0 meter
Garage met lange oprit	1,3	12 meter	3,0 meter
Garage met dubbele oprit	2,0	6 meter	5,0 meter
In pandige garage onder woning	1,0	6 meter	3,0 meter
Gezamenlijke oprit naar twee woningen	2,0 (1,0 per woning)	6 meter	7 meter
Gezamenlijke dubbele oprit naar twee woningen	4,0 (2,0 per woning)	6 meter	10 meter

*deze maatvoering geldt niet voor de breedte van de inritconstructie

4.8 Parkeren, uitgezonderd woningbouw, die op het eigen terrein plaats te vinden

Harde randvoorwaarde is dat het parkeren binnen de grenzen van het eigen terrein opgelost moet worden.

De parkeerbehoefte kan niet worden opgelost op een buurkavel omdat hiermee geen garantie kan worden gegeven dat deze parkeerplaatsen ook in de toekomst beschikbaar blijven.

4.9 Parkeren bij reconstructie van gebied

De berekening voor de parkeereis gaat ervan uit dat de huidige parkeersituatie een feit is. Een initiatiefnemer mag niet worden benadeeld door een al in het verleden ontstaan tekort. Indien er op een locatie aangebouwd wordt of een functie wordt toegevoegd, zal er slechts voor de extra oppervlakte of toevoeging aan functie voorzien moeten worden in de parkeernorm. Uiteraard moeten opgeheven openbare parkeerplaatsen en opgeheven parkeerplaatsen op eigen terrein, wel gecompenseerd worden.

Ook bij locaties waar de bestaande functie opgeheven wordt en een nieuwe functie gerealiseerd wordt, kan de oude parkeersituatie betrokken worden. Uitgangspunt is en blijft dat de nieuwe benodigde parkeerplaatsen op het eigen terrein worden aangelegd. Uiteraard dienen ook parkeerplaatsen die in de oude situatie op het eigen terrein lagen, op het eigen terrein te blijven.

4.10 Tijdelijke parkeerplaatsen

Het komt weleens voor dat een perceel door de sloop van de gebouwen benut wordt voor het realiseren van tijdelijke parkeerplaatsen. Tijdelijke parkeerplaatsen worden in principe niet betrokken bij de berekening van de parkeerbalans.

4.11 Maatvoering parkeerplaats

Een parkeerplaats wordt in de parkeerbalans pas meegerekend als deze qua maatvoering voldoet aan de gemeentelijke LIOR 2020.

4.12 Loopafstanden

Naast maatvoering is ook de ligging van de openbare parkeerplaats van belang. Indien een openbare parkeerplaats te ver van de betreffende functie is gelegen kan deze niet bij de parkeerbalans betrokken worden. Het CROW kwalificeert de loopafstanden zoals aangegeven in onderstaande tabel als acceptabel. Het is niet altijd mogelijk om op eigen terrein te parkeren (neem bijvoorbeeld rijwoningen, winkels) en dan moet in de openbare ruimte voldoende parkeerruimte zijn en dan mag je deze normeringen rekenen.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden Binnenstad Medemblik	Acceptabele loopafstanden Rest bebouwde kom
Wonen	200 meter bewoners 250 meter bezoekers	100 meter bewoners 150 meter bezoekers
Winkelen	600 meter	400 meter
Werken	600 meter	500 meter
Ontspanning	350 meter	350 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter
Onderwijs	100 meter	100 meter

4.13 Criteria om af te wijken van de parkeernormen

In zeer bijzondere situaties mag worden afgeweken van de parkeernormen. Dit geldt in ieder geval binnen de bebouwde kom (conform de wegverkeerswet) in de volgende gevallen:

1. De desbetreffende ontwikkeling/functie kan alleen op een specifieke locatie worden gerealiseerd of;
2. De betreffende ontwikkeling/functie is van essentieel (maatschappelijk/medisch) belang of;
3. Het aantal al aanwezige openbare parkeerplaatsen – ook naar de toekomst toe – heeft een overcapaciteit of;
4. Een vrijstaande woning en/of twee-onder-een-kap woningen met lintbebouwing aan een historische straat waar geen mogelijkheid wordt gezien om de vereiste parkeervoorziening in openbaar gebied te realiseren is een criterium om af te wijken van de parkeernormen. In dit geval mag de openbare parkeervoorziening wel op eigen terrein worden gerealiseerd.

5. Slotbepalingen

5.1 Inwerkingtreding

De “Nota Parkeernormen Gemeente Medemblik 2021” treedt in werking op de dag na die van bekendmaking.

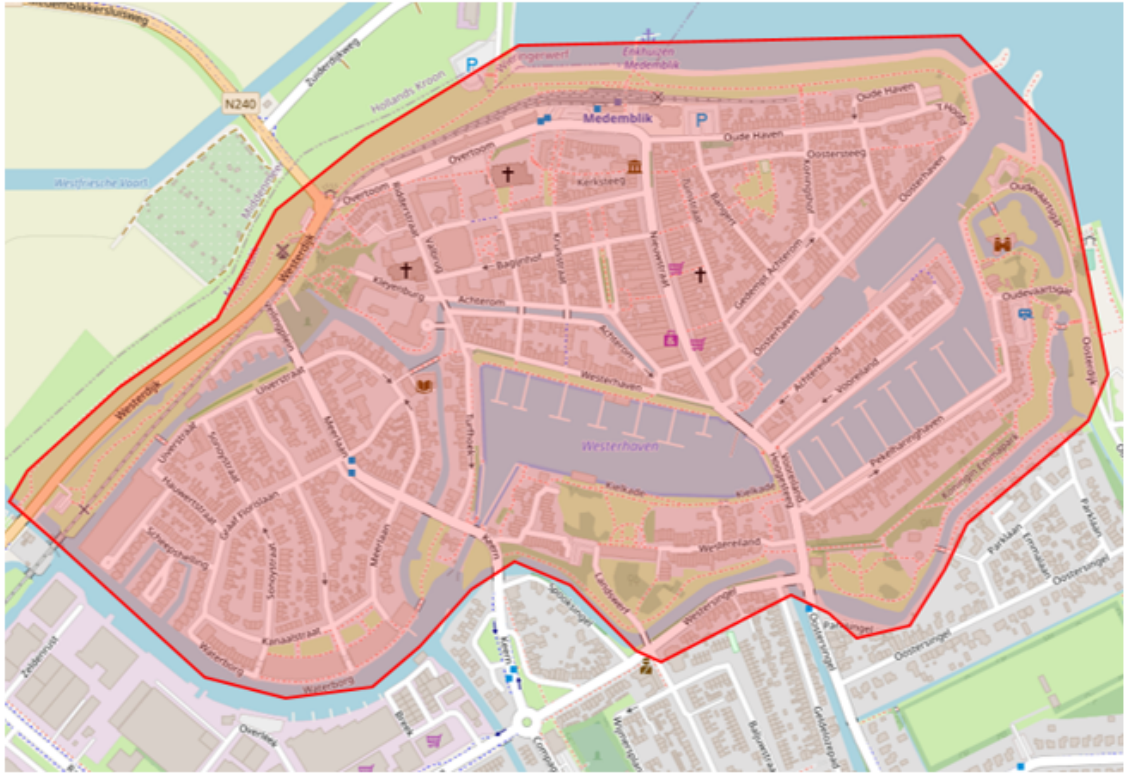
De Nota Parkeernormen Gemeente Medemblik 2014 wordt ingetrokken.

5.2 Citeertitel

Deze nota kan worden aangehaald als de “Nota Parkeernormen Gemeente Medemblik 2021”.

Vastgesteld op 28 september 2021

Bijlage I - Kaart Binnenstad Medemblik



Figuur 1 Binnenstad Medemblik

Bijlage II - Parkeernormen auto Nota parkeernormen 2021

De parkeernormen in de tabellen zijn inclusief het aandeel bezoekers.

Parkeernormen wonen

Parkeernormen wonen				
Functietype	Binnenstad Medemblik*	Overige ker- nen*	Buiten gebied	Eenheid
Koop, vrijstaand	1,8	2,3	2,4	Woning
Koop, twee onder één kap	1,7	2,2	2,2	Woning
Koop, tussen/ hoek	1,5	2,0	2,0	Woning
Koop, appartement, duur	1,6	2,1	2,1	Woning
Koop, appartement, midden	1,4	1,9	1,9	Woning
Koop, appartement, goedkoop	1,3	1,6	1,6	Woning
Huurhuis, vrije sector	1,5	2,0	2,0	Woning
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,6	1,6	Woning
Huur, appartement, duur	1,4	1,9	1,9	Woning
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,1	1,4	1,4	Woning
Kamerverhuur, zelfstandig, (niet studenten)	0,5	0,7	0,7	Kamer
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,2	0,2	0,2	Kamer
Serviceflat, aanleunwoning	1,0	1,2	1,2	Woning
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house; meestal grondgebonden)	0,5	0,7	0,7	Woning
Huisvesting, tijdelijke werknemers	0,5	0,7	0,7	Per persoon

* Minimaal 0,3 parkeerplaats per woning (bezoekers) dienen in het openbaar gebied te worden aangelegd.

Parkeernormen werken

Parkeernormen werken				
Functietype	Binnenstad Medemblik	Overige kernen	Buiten gebied	Eenheid
Kantoor zonder baliefunctie Administratief en zakelijk (bezoekers extensief)	1,5	2,5	2,5	100 m ² bvo
Commerciële dienstverlening kantoor met baliefunctie (bezoekersintensief)	2,0	3,5	3,5	100 m ² bvo
Bedrijf, arbeidsintensief, bezoekers extensief Bijvoorbeeld industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).	1,5	2,3	2,3	100 m ² bvo
Bedrijf, arbeidsextensief, bezoeker extensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,6	1,0	1,0	100 m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw Mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven.	1,2	1,9	1,9	100 m ² bvo
Kassen	n.v.t.	n.v.t.	4,0	Per hectare

Parkeernormen winkelen en boodschappen

Parkeernormen winkelen en boodschappen
--

Functietype	Binnenstad Medemblik	Overige kernen	Buiten gebied	Eenheid
Buurtsupermarkt(<600 m2 bvo)	1,9	4,1	n.v.t	100 m ² bvo
Discountsupermarkt Een supermarkt die zich kenmerkt door een relatief laag prijsniveau (Aldi/Lidl)	3,3	5,2	n.v.t.	100 m ² bvo
Fullservice supermarkt Supermarkt met speciale versafdelingen (1000-2000 m2 bvo)	3,3	5,9	n.v.t.	100 m ² bvo
Grote supermarkt. (XL) Hoog serviceniveau (≥2.500 m2 en ≤ 4.000 m ² bvo)	6,0	8,6	n.v.t.	100 m ² bvo
Groothandel specialist (levensmiddelen, kantoorartikelen)	n.v.t.	6,7	n.v.t.	100 m ² bvo
Groothandel algemeen (Detailhandelsvestiging op industrieterrein aan de rand van de stad)	n.v.t.	7,1	n.v.t.	100 m ² bvo
Stadscentrum Hoofdwinkelgebied Medemblik	2,9	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo
Wijkcentrum (klein) Medemblik	n.v.t.	4,9	n.v.t.	100 m ² bvo
Buurt- en dorpscentrum Dit zijn ondersteunende winkelgebieden of het hoofdwinkelgebied van een kern in een gemeente en dorpscentrum.	n.v.t.	4,0	n.v.t.	100 m ² bvo
Weekmarkt	0,1	0,2	n.v.t.	100 m ² bvo
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,9	2,2	100 m ² bvo
Bruin- en witgoedzaken Grootschalig, volumineuze vestigingen die vaak gevestigd zijn in gebieden rand van de bebouwde kom.	3,9	8,1	9,2	100 m ² bvo
Woonwarenhuis/woonwinkel (overig)	1,2	1,9	1,9	100 m ² bvo
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	5,1	5,1	100 m ² bvo
Meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	2,5	n.v.t.	100 m ² bvo
Winkelboulevard	n.v.t.	4,4	n.v.t.	100 m ² bvo
Outletcentrum	n.v.t.	10,4	10,4	100 m ² bvo
Bouwmarkt	n.v.t.	2,4	2,4	100 m ² bvo
Tuincentrum (incl. buitenruimte) Middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (>1.000 m2 bvo).	n.v.t.	2,6	2,8	100 m ² bvo
Groencentrum (incl. buitenruimte) Het betreft kleinere tuincentra (<2.000 m2 bvo)	n.v.t.	2,6	2,8	100 m ² bvo

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning				
Functietype	Binnenstad Medemblik	Overige kernen	Buiten gebied	Eenheid
Bibliotheek	0,4	1,1	1,3	100 m ² bvo
Museum	0,6	1,1	n.v.t.	100 m ² bvo
Bioscoop	3,2	11,2	13,7	100 m ² bvo
Filmtheater/filmhuis	2,6	7,9	9,9	100 m ² bvo
Theater/ schouwburg	7,4	9,8	12,0	100 m ² bvo
Musicaltheater	2,9	4,0	5,1	100 m ² bvo
Casino	5,7	6,5	8,0	100 m ² bvo

Bowlingcentrum	1,6	2,8	2,8	100 m ² bvo
Biljart-/snookercentrum	0,8	1,3	1,7	tafel
Dansstudio	1,6	5,5	7,4	100 m ² bvo
Fitnessstudio/sportschool (indicatie: circa 750 m ² bvo)	1,4	4,8	6,5	100 m ² bvo
Fitnesscentrum (groter dan 1.500 m ² bvo)	1,7	6,3	7,4	100 m ² bvo
Wellnesscentrum (thermen, kuuren beautycentrum)	n.v.t.	9,3	10,3	100 m ² bvo
Sauna/hammam	2,5	6,7	7,3	100 m ² bvo
Sporthal	1,5	2,8	3,4	100 m ² bvo
Sportzaal	1,1	2,8	3,5	100 m ² bvo
Tennishal	0,3	0,5	0,5	100 m ² bvo
Squashhal	1,6	2,7	3,2	100 m ² bvo
Zwembad overdekt	n.v.t.	11,5	13,3	100 m ² bvo
Zwembad openlucht	n.v.t.	12,9	15,8	100 m ² bvo
Zwemparadijs	n.v.t.	4,0	4,0	100 m ² bvo
Sportveld	20,0	20,0	20,0	Ha netto terrein
Stadion	0,1	0,1	n.v.t.	zitplaats
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,2	1,8	2,0	100 m ² bvo
Kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	2,5	2,7	100 m ² bvo
Ski-snowboardhal	n.v.t.	2,5	n.v.t.	100 m ² bvo
Jachthaven	0,6	0,6	0,6	ligplaats
Golfoefcentrum (pitch en putt)	n.v.t.	51,1	56,2	centrum
Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	96,0	118,3	18 holes, 60 ha
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, gemiddeld en kleiner.)	3,1	4,7	5,1	100 m ² bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, groot)	3,7	5,6	6,1	100 m ² bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, zeer groot)	3,9	5,9	6,4	100 m ² bvo
Kinderboerderij (stadsboerderij)	3,1	4,7	5,1	100 m ² bvo
Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	0,4	box
Dierenpark	8,0	8,0	8,0	Ha netto terrein
Attractie-pretpark	n.v.t.	8,0	8,0	Ha netto terrein
Volkstuin	n.v.t.	1,3	1,4	10 tuinen
Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	10,5	13,5	Gemiddelde tuin

Parkeernormen horeca en (verblijfs)-recreatie

Parkeernormen horeca en (verblijfs)-recreatie				
Functietype	Binnenstad Medemblik	Overige ker- nen	Buiten Gebied	Eenheid
Camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	1,2	standplaats
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	1,7	2,1	bungalow
1* Hotel – biedt basisvoorzieningen	0,4	2,5	4,5	10 kamers
2* Hotel – biedt beperkte aanvullende voorzieningen	1,3	4,2	6,2	10 kamers
3* Hotel – middenklasse hotel	2,1	5,2	6,8	10 kamers
4* Hotel – eersteklas hotel	3,4	7,5	9,0	10 kamers
5* Hotel – luxe hotel	5,3	11	12,5	10 kamers

Pension, Bed&Breakfast	0,6	0,7	0,9	Kamer
Café/bar/cafetaria/grand café (incl. terras)	5,0	7,0	n.v.t.	100 m ² bvo
Restaurant (incl. terras)	9,0	15,0	n.v.t.	100 m ² bvo
Fastfoodrestaurant	9,0	15,0	n.v.t.	100 m ² bvo
Discotheek	6,9	20,9	20,8	100 m ² bvo
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	5,5	8,5	n.v.t.	100 m ² bvo

Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen				
Functietype	Binnenstad Medemblik	Overige kernen	Buiten gebied	Eenheid
Huisartsenpraktijk (-centrum) per behandelkamer	2,0	3,2	3,2	Behandelkamer
Apotheek	2,2	3,3	n.v.t.	Apotheek
Fysiotherapie (-centrum)	1,2	1,9	1,9	Behandelkamer
Consultatiebureau	1,3	2,0	2,1	Behandelkamer
Consultatiebureau voor ouderen	1,3	2,0	2,2	Behandelkamer
Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,5	2,5	2,6	Behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,5	2,4	2,4	Behandelkamer
Ziekenhuis	1,4	1,9	2,0	100 m ² bvo
Crematorium	n.v.t.	30,1	30,1	(deels) gelijktijdige plechtigheid
Begraafplaats	n.v.t.	31,6	31,6	(deels) gelijktijdige plechtigheid
Penitentiaire inrichting	1,6	3,2	3,6	Per 10 cellen
Religiegebouw	0,1	0,1	n.v.t.	Per zitplaats
Verpleeg- en verzorgingshuis	0,6	0,6	n.v.t.	wooneenheid

Parkeernormen onderwijs

Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen				
Functietype	Binnenstad Medemblik	Overige kernen	Buiten Gebied	Eenheid
Kinderdagverblijf(crèche)	1,0	1,4	1,5	100 m ² bvo
Basisonderwijs (exclusief K&R)	0,7	0,7	0,7	Leslokaal
Middelbaar onderwijs	3,7	4,9	4,9	100 leerlingen
ROC	4,7	5,9	5,9	100 leerlingen
Hogeschool	9,3	10,9	10,9	100 studenten
Avondonderwijs	4,5	6,8	10,5	10 studenten

Bijlage III - Voorbeeldberekening parkeernorm

Voorbeeld 1 berekening voor bepalen van de benodigde parkeerplaatsen

Bouwplan voor realisering 10 koop appartementen (duur) en 750 m² BVO kantoorruimte (zonder balie).

Het terrein is niet eerder bebouwd geweest. Stedelijkheidsgraad: "weinig stedelijk". Gebiedstype:

"overige kernen". De normen voor de bijbehorende functies zijn:

Wonen: 2,1 pp/koop, etage, duur

kantoor (zonder balie) : 2,5 pp/100 m² BVO.

Benodigde parkeerplaatsen: 10 x 2,1 pp/won. = 21,00 pp + 750/100 x 2,5 = 18,75 pp.

Totaal benodigd: 21 + 18,75 afgerond naar boven zijn 40 parkeerplaatsen.

Voorbeeld 2

Bouwplan voor de bouw van 12 vrijstaande koopwoningen en 30 huurwoningen sociale huur.

Het terrein is niet eerder bebouwd geweest. Stedelijkheidsgraad: "weinig stedelijk". Gebiedstype:

"overige kernen". De normen voor de bijbehorende functies zijn:

Wonen 2,3 pp/vrijstaande koopwoning

Wonen 1,6 pp/huurwoning sociale huur

Benodigde parkeerplaatsen: 12 x 2,3 pp/won = 27,6 pp + 30 x 1,6 pp/won = 48 pp

Totaal benodigd 27,6 + 48 is afgerond naar boven 76 parkeerplaatsen.

Minimaal 0,3 parkeerplaats per woning (bezoekers) dienen in het openbaar gebied te worden aangelegd.

Van de benodigde 76 parkeerplaatsen dienen 0,3 parkeerplaats x 42 woningen is afgerond naar boven

13 parkeerplaatsen in het openbaar gebied te worden gerealiseerd.

Voorbeeld 3

Bouwplan voor een winkelpand met een oppervlakte van 400 m² BVO te verbouwen tot 4 koopappartementen midden.

Het terrein is niet eerder bebouwd geweest. Stedelijkheidsgraad: "weinig stedelijk". Gebiedstype:

"overige kernen". De normen voor de bijbehorende functies zijn:

Winkel: 4,0 pp/100 m² BVO

Wonen: 1,9 pp/koopappartement midden

Aanwezige aantal parkeerplaatsen voor de winkel 400/100 x 4,0 pp/100m² BVO = 16 parkeerplaatsen

Benodigde aantal parkeerplaatsen voor de koopappartementen midden 4 x 1,9 pp/woning afgerond naar boven is 8 parkeerplaatsen.

Conclusie: er hoeven geen extra parkeerplaatsen te worden aangelegd.