

Parkeerbeleid 2025

De raad van de gemeente Noordoostpolder,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 11 februari 2025, no. 25.0000175;

B E S L U I T:

1. Het Parkeerbeleid 2025 inclusief geactualiseerde parkeernormen vaststellen.
2. De huidige parkeernormennota 2016 intrekken.
3. Voor het opstellen van een plan voor kort- en langparkeerlocaties gecombineerd met het opstellen van een parkeerverwijssysteem plan een budget beschikbaar stellen van € 50.000
4. De 5e wijziging van de programmabegroting 2025 vaststellen.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Emmeloord is de hoofdkern van Noordoostpolder en de dorpen liggen hier als een ring omheen. De fiets stond bij de aanleg van de polder centraal, maar de auto is sindsdien steeds meer gemeengoed geworden. De auto heeft een belangrijke plaats verworven in de dagelijkse mobiliteitsbehoefte. Inwoners van de dorpen kunnen voor basisvoorzieningen niet altijd in het eigen dorp terecht. Daardoor wordt Emmeloord steeds belangrijker als regiofunctie voor boodschappen en andere voorzieningen. Vanwege de toegenomen automobiliteit worden er op bepaalde plekken, op bepaalde momenten parkeerproblemen ervaren.

Parkeerbeleid is nodig om evenwicht aan te brengen in de parkeerdruk en hoeveelheid parkeerplaatsen. Een tekort aan parkeerplaatsen leidt tot een verslechtering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Een overschot leidt echter ook tot verslechtering van de leefbaarheid. Een balans in het parkeren is noodzakelijk om de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen.

Naast het dominante autogebruik in Noordoostpolder worden andere modaliteitsvormen steeds belangrijker. Lopen en fietsen bieden een gezonde en duurzame uitkomst voor korte afstanden. Met de komst van de E-bike wordt voor forenzen tussen de dorpen en binnen de kern Emmeloord dit alternatief steeds beter. Deze gezonde mobiliteitsvorm moet worden gestimuleerd. Naast een goede fietsinfrastructuur zijn fiets(stallings-) voorzieningen noodzakelijk.

De woningbouwopgave leidt tot een toename van woningen en werkgelegenheid, waar tegelijkertijd nieuwe vervoersbewegingen aan worden gekoppeld. Hierbij moet ook ruimte worden gereserveerd om de bereikbaarheid te waarborgen.

1.2 Doel parkeerbeleid

Voorliggend beleidsplan biedt kaders voor het omgaan met parkeren in Noordoostpolder en om parkeerproblemen op te lossen die binnen de gemeente spelen. Het doel van het voorliggende parkeerbeleid is niet om te sturen op autogebruik, maar is er om de bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid te waarborgen op basis van parkeren.

Het parkeerbeleid van de gemeente Noordoostpolder richt zich op de periode tot en met 2030. Dit betekent dat niet alleen rekening moet worden gehouden met huidige parkeerproblemen, maar dat ook moet worden gekeken naar toekomstige ontwikkelingen. De verwachting is dat het autobezit en de automobiliteit de komende jaren gestaag zal doorgroeien. Ook Noordoostpolder zal hiermee te maken krijgen.

1.3 Totstandkoming

Het voorliggend parkeerbeleid en de parkeernormen zijn o.a. gebaseerd op parkeer(duur)onderzoeken in het centrum van Emmeloord en in verschillende wijken in de kernen in Noordoostpolder. De resultaten bieden inzicht in vraag en aanbod en in (potentiële) parkeerproblematiek. Deze parkeertellingen zijn uitgevoerd in voorjaar van 2024. De onderzoeksresultaten worden niet in dit beleidsdocument gepresenteerd, maar vormen wel de basis voor de beleidsuitgangspunten. Daarnaast is onder de bewoners een enquête uitgevoerd om de ideeën en wensen van de bewoners inzichtelijk te krijgen. Tevens is met ondernemers gesproken naar hun ideeën en wensen. Dit gezamenlijk heeft geleid tot het voorliggende parkeerbeleid.

1.4 Leeswijzer

In voorliggend document wordt ingegaan op de volgende punten:

- Visie op parkeren (hoofdstuk 2);
- Parkeeroplossingen voor verschillende locaties en doelgroepen (hoofdstuk 3);
- Parkeernormen auto en fiets (hoofdstuk 4);
- Afwijkingsbevoegdheid B&W (hoofdstuk 5);
- Uitvoeringsplan (hoofdstuk 6).

2. Situatieschets

In dit hoofdstuk staat de visie op parkeren in Noordoostpolder beschreven. Het bevat de doelstellingen en uitgangspunten voor het parkeerbeleid. Het parkeerbeleidsplan biedt handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen de gemeente spelen, of in de toekomst kunnen gaan spelen.

2.1 Visie op parkeren in Noordoostpolder

De kern van het gemeentelijk parkeerbeleid is het behouden van de bereikbaarheid voor alle modaliteiten, stimulering van duurzame mobiliteit door het faciliteren van goede fietsvoorzieningen en het behouden van het unieke karakter van de polder. Het parkeerbeleid zet niet in op sturing van autobezit en autobebruik van bewoners, werknemers en sociaal & economisch bezoek. Hierbij moet opgemerkt worden dat er wel een grens is wat de openbare ruimte aan kan en dat er niet onbeperkt parkeerplaatsen op het maaiveld bij gemaakt kunnen worden. Het beter benutten en reguleren van bestaande parkeerplaatsen is een belangrijk uitgangspunt.

2.2 Uitgangspunten parkeren in Noordoostpolder

De volgende uitgangspunten worden voor het parkeren in gemeente Noordoostpolder gehanteerd:

- Het parkeerbeleid van Noordoostpolder staat niet op zichzelf, maar is een middel om verschillende doelstellingen van de gemeente op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, economie / werkgelegenheid, verkeer etc. te realiseren. Het parkeerbeleid ondersteunt het streven naar een bereikbare, veilige, leefbare en economisch vitale (woon)omgeving;
- Bij het aanpakken van parkeerproblemen in de kernen moet rekening gehouden worden met de kenmerken van de kernen en moet het achterliggende gedachtegoed behouden te blijven;
- Het parkeerbeleid van Noordoostpolder zet in op bewoners, werknemers en bezoekers van de gemeente. Deze doelgroepen staan centraal in het parkeerbeleid en het zoeken naar oplossingsrichtingen;
- Het parkeerbeleid van Noordoostpolder zet in op maatwerk per gebied. Dit geldt zowel voor de dorpen als voor de verschillende wijken binnen Emmeloord. Binnen het parkeerbeleid geldt het principe van beïnvloeden, benutten, reguleren en bouwen als basis voor het treffen van maatregelen op het gebied van parkeren. Dit betekent dat niet wordt uitgegaan van het direct bijbouwen van (dure) parkeerplaatsen. Eerst bestuderen we andere mogelijkheden om de parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen: beïnvloeden, benutten en reguleren;
- De gemeente zet in op verduurzaming van mobiliteit. De ambitie van Noordoostpolder is om meer mensen op de fiets te krijgen. Inwoners, bezoekers en bedrijven moeten zich bewust zijn van de beschikbare alternatieven voor de auto en ook echt keuzes kunnen maken (minder afhankelijk van de auto). Vooral bij korte ritten binnen de eigen kern. Er wordt ingezet op een netwerk waar fietsers zich snel, veilig en gemakkelijk kunnen verplaatsen. Het bieden van voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsers hoort hier logischerwijs bij. Dit biedt kansen voor de lokale economie en recreatie.

3. Parkeeroplossingen

In onderstaande paragrafen wordt ingegaan op verschillende gebieden, gebruikers en onderdelen van het parkeren in Noordoostpolder.

3.1 Parkeerregulering

Er zijn verschillende vormen van parkeerregulering. Hieronder wordt de wijze van parkeerregulering in de gemeente Noordoostpolder toegelicht.

Parkeren blijft gratis

Parkeren in Noordoostpolder is vrijwel ongereguleerd. Dit in tegenstelling tot veel van de omliggende gemeenten. Voldoende gratis parkeergelegenheid op straat is één van de 'Unique Selling Points' van

de gemeente Noordoostpolder. Dit heeft een positief effect op de concurrentiepositie van het centrumgebied. Daarnaast heeft het invoeren van betaald parkeren in Noordoostpolder de nodige gevolgen. Door betaald parkeren in te voeren, verschuift de parkeerdruk mogelijk van de centrumgebieden naar de omliggende woonwijken. Naast het invoeren van betaald parkeren, moet een vergunningensysteem opgezet worden voor de omliggende wijken. Dit gaat gepaard met een extra inzet van o.a. handhaving. Betaald parkeren kent daarentegen ook een aantal voordelen. Zo vormt betaald parkeren een drempel voor eigen inwoners waardoor mensen vaker lopend of fietsend naar het centrum gaan. Dit is niet alleen gezonder, maar zorgt mogelijk ook voor een verlaging van de parkeerdruk in het centrum. Betaald parkeren heeft dus zowel voor- als nadelen. In Noordoostpolder is gekozen om het parkeren gratis te houden om zodoende de Unique Selling Points voor Noordoostpolder te behouden.

Parkeerduurbeperking (blauwe zones)

Bij de winkelgebieden en maatschappelijke voorzieningen zijn enkele beperkte parkeerschijfzones. In een parkeerschijfzone (blauwe zone) kunnen automobilisten met gebruik van een parkeerschijf voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren.

Er worden geen ontheffingen verstrekt aan bewoners en ondernemers. Dit om er voor te zorgen dat de capaciteit volledig beschikbaar is voor de doelgroep waarvoor de maatregel is ingevoerd: de kort-parkeerders. Op deze manier zijn en blijven omliggende de winkels en de voorzieningen goed bereikbaar.

De gemeente is in principe terughoudend met uitbreiding van parkeerregulering (blauwe zones). Dit om de vrijheid van het verkeer zoveel mogelijk te handhaven. Parkeerregulering wordt alleen gedaan indien het nodig blijkt dat voor de bezoekers (kort parkeerders) van de voorzieningen onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Vooral in het centrum van Emmeloord speelt de vraag naar meer regulering, omdat hier de parkeerdruk het hoogst is.

Het middel wordt dus alleen toegepast om de voorzieningen bereikbaar te houden.

Bij het instellen van blauwe zones is het belangrijk dat het voor de weggebruiker duidelijk is wat van hem/haar verwacht wordt. Duidelijke bebording, maar ook duidelijke parkeerverwijzing naar locaties met kort parkeren en lang parkeren is daarbij van belang.

Parkeren in woonwijken

Voor woonwijken, zowel in Emmeloord als de omringende dorpen, is invoering van parkeerregulering ongewenst. Als er parkeerproblemen zijn, dan doen die zich immers vooral 's avonds en in het weekend voor. Om dit aan te pakken moet een parkeerregime buiten kantoortijden gelden, er een stringent vergunningsbeleid worden toegepast (sturing autobezit door beperking van aantal ontheffingen of vergunningen) en er 's avonds gehandhaafd worden. Aangezien dit parkeerbeleidsplan niet direct inzet op sturing van het autobezit en autogebruik van bewoners, wordt hier niet op ingezet.

Parkeerregulering

- Beperkt parkeerregulering invoeren;
 - o Geen betaald parkeren;
 - o Blauwe zones in winkelgebieden indien noodzakelijk;
- Duidelijke parkeerverwijzing is belangrijk;
- Geen parkeerregulering in woongebieden.

3.2 Verschillende gebieden

Hieronder staan aandachtspunten benoemd m.b.t. woongebieden en gebieden met voorzieningen.

Woongebieden

Parkeren in woonwijken wordt landelijk steeds meer als een probleem ervaren. In veel dorpen en steden is dit het resultaat van wijken die niet berekend zijn op het huidige autobezit. De openbare ruimte is niet meegegroeid met het groeiende autobezit van de afgelopen decennia. Vaak is het niet gemakkelijk om parkeercapaciteit bij te bouwen doordat de ruimte beperkt is. Dit geldt ook in Noordoostpolder. Het moet meer en meer geaccepteerd worden dat de auto niet altijd direct voor de deur kan staan. Daarnaast ontstaat een trend dat de parkeercapaciteit op eigen terrein niet altijd optimaal benut wordt (bijvoorbeeld opslag in garage i.p.v. parkeervoorziening).

Voor de woonwijken in Emmeloord en de omliggende dorpen gelden de volgende (beleids)regels:

- Bewoners van Noordoostpolder hebben de mogelijkheid om de auto in de nabijheid van de woning te parkeren (op straat of in de eigen garage);

- Voor een acceptabele loopafstand tussen de woning en de parkeerplaats wordt uitgegaan van maximaal 200 meter;
- We gaan uit van een maximale parkeerdruk van 90% in een pieksituatie. In een woonwijk is dit doorgaans tijdens de werkdagnacht, wanneer bewoners thuis zijn. De overcapaciteit van 10% voorkomt ongewenst zoekverkeer. Hoe groter de restcapaciteit, hoe minder ruimte er voor groen, spelen e.d. kan worden gebruikt. Belangrijk aandachtspunt is dat deze 90% een gemiddelde is over de totale capaciteit binnen de acceptabele loopafstand tot 200 meter. Als in een straat de parkeerdruk hoger is dan 90%, maar in de omliggende straten lager dan 90%, dan wordt hiervan het gemiddelde gehanteerd;
- Bestaande parkeerkeercapaciteit wordt niet altijd optimaal benut, waardoor parkeerproblemen op straat ontstaan. Het beter benutten van de bestaande parkeercapaciteit kan o.a. door:
 - o het inrichten van parkeervakken conform de juiste afmetingen;
 - o het aanbrengen van belijning in parkeerstroken / parkeervakken;
 - o het meenemen van parkeerproblemen bij groot onderhoud en herinrichtingprojecten;
 - o beter gebruiken van parkeercapaciteit op eigen terrein (omdat er in de woonwijken geen vorm van parkeerregulering wordt toegepast, is het een primaire taak van de bewoners en ondernemers zelf om de eigen parkeercapaciteit ook daadwerkelijk te gebruiken waarvoor het bedoeld is);
- Indien bovenstaande punten de parkeerproblemen niet kunnen verhelpen kan incidenteel gekeken worden of uitbreiding van parkeerplaatsen in de woonwijken mogelijk is. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:
 - o Alvorens over te gaan tot mogelijke uitbreiding van parkeervoorzieningen, onderzoekt de gemeente de parkeerdruk binnen de acceptabele loopafstand. Hierbij wordt zowel de parkeerdruk op de openbare weg als eigen terrein gemeten;
 - o Extra parkeerplaatsen in beginsel niet ten koste te laten gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte;
 - o Er in beginsel geen speelvoorzieningen opgeofferd worden voor parkeervoorzieningen;
 - o Er in beginsel geen groenvoorzieningen opgeofferd worden voor parkeervoorzieningen;
 - o Situaties met bijvoorbeeld kleinschalig snippergroen kan hier een uitzondering op zijn (dit vindt altijd in overleg met buurtbewoners plaats);
 - o Conform de afwijkingsbevoegdheid (zie hoofdstuk 5), kan in uitzonderingsgevallen worden afgeweken van bovenstaande uitgangspunten.

Centrumgebieden / voorzieningen

Voor de centrumgebieden in Emmeloord en de omliggende dorpen gelden de volgende (beleids)regels:

- Indien het niet nodig is (i.v.m. beperkte parkeerbezetting) wordt in gebieden met voorzieningen geen parkeerregulering ingesteld;
- Door het instellen van een parkeerschijfzone (blauwe zone) kan een maximaal vastgestelde parkeerduur gehanteerd worden;
- De gemiddelde maximale parkeerdruk moet dan hoog zijn en/of het aandeel lang parkeerders moet hoog zijn;
- Om zoekverkeer in centrumgebieden tegen te gaan, ambiëren we een maximale gemiddelde parkeerbezetting van 80% binnen een loopafstand van maximaal 600 meter (zie paragraaf 4.1 voor acceptabele loopafstanden). Op de uiterste piekmomenten accepteren we een iets hogere parkeerbezetting, namelijk 90%. Hiermee behouden we de dynamiek en bieden we plaats aan bewoners, wijk gebonden ondernemers en hun bezoek;
- Voor bedrijventerreinen wordt uitgegaan van een maximale parkeerdruk van 90%.
- Wanneer uit parkeertellingen blijkt dat de gemiddelde parkeerdruk overdag en/of 's avonds boven de gestelde grenzen uitkomt -en er klachten zijn over de parkeersituatie- kunnen indien nodig (en indien mogelijk) maatregelen genomen worden;
- Mede vanwege de langere parkeerduur stellen werknemers minder eisen aan het comfort van een parkeerplek. Vooral een goedkope en een veilige parkeeromgeving zijn belangrijk. Werknemers kunnen bijna overal in Noordoostpolder vrij parkeren. Daar waar een blauwe zone is ingevoerd wordt aan werknemers geen ontheffing verstrekt om ruimte te behouden voor bezoekers;
- Voor een acceptabele loopafstanden wordt uitgegaan van de afstanden zoals benoemd in paragraaf 4.1.2.

Gebieden

- *Woongebieden;*
 - o *Acceptabele loopafstanden max. 200 meter, de auto kan niet altijd direct voor de deur geparkeerd worden;*

- o *Op piekmomenten is een parkeerbezetting van 90% acceptabel;*
- o *Uitbreiding van parkeercapaciteit mag in beginsel niet ten koste gaan van speel-, en groenvoorzieningen en mag in beginsel niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte;*
- o *Geen parkeerregulering in woongebieden;*
- *Centrumgebieden en voorzieningenplaatsen;*
 - o *We streven naar een parkeerbezetting van maximaal 80%;*
 - o *Op uiterste piekmomenten is een parkeerbezetting van 90% acceptabel;*
 - o *Parkeerregulering (via blauwe zones) toepasbaar indien er parkeerproblemen ontstaan.*

3.3 Verschillende doelgroepen

Elektrische auto's

De gemeente Noordoostpolder stimuleert het gebruik van de elektrische auto's en faciliteert de realisatie van oplaadpunten. Elektrisch rijden is immers minder belastend voor het milieu en het verbetert lokaal de luchtkwaliteit in vergelijking tot het rijden met een normale verbrandingsmotor. Om het elektrisch rijden te stimuleren heeft gemeente Noordoostpolder een 'Laadvisie / Beleid openbare laadinfrastructuur 2025-2030' opgesteld.

Het doel van dit beleid/visie openbare laadinfrastructuur is om tijdig passend laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Passende laadinfrastructuur gaat om een dekkend, toegankelijk, veilig en betrouwbaar netwerk.

De invulling van een dekkend laadnetwerk vraagt om een samenspel tussen overheid, marktpartijen en eigenaren van grond en woningen. Uitgangspunt van ons beleid is de nationaal ontwikkelde 'Ladder van laden':



Binnen de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht werken gemeenten en provincies met elkaar samen om het elektrisch vervoer (auto's en fietsen) te stimuleren. De samenwerking staat bekend als Metropool Regio Amsterdam Elektrisch (hierna: MRA-e). Gemeente Noordoostpolder is actief deelnemer en werkt al geruime tijd met MRA-e om in de openbare ruimte elektrische laadinfrastructuur te voorzien. Zo zorgen we ervoor dat er voldoende oplaadpunten zijn voor elektrische voertuigen.

Als gemeente werken we met een laadkaart waarin we locaties hebben vastgesteld waarin we vraag gestuurd openbare laadpalen kunnen plaatsen. Deze kaart is door brede participatie tot stand gekomen. Onze plaatsingsstrategie voor openbare laadpunten gaat uit van een combinatie van vraag gestuurde en proactieve plaatsing. Vraag gestuurde uitbreiding gebeurt op basis van een aanvraag van een inwoner. Proactieve uitbreiding vindt plaats op basis van een uitbreidingsverzoek van de gemeente of de CPO (de marktpartij die de laadpalen beheert en exploiteert). Bij nieuwbouw of herontwikkeling is het vertrekpunt dat laadpalen op (centrale) laadpleinen worden gerealiseerd.

De plaatsing van laadvoorzieningen op private of semi-publieke locaties laten we zoveel mogelijk aan eigenaren en marktpartijen over. Waar nodig ondersteunen en faciliteren we hierin.

Meer gedetailleerde informatie is opgenomen in de Laadvisie van gemeente Noordoostpolder.

Parkeren mindervaliden

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente Noordoostpolder hecht grote waarde aan het zelfstandig kunnen functioneren van mindervaliden, waarbij de eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGPP's) worden doorgaans gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig gehandicapte personen komen. Een landelijke richtlijn is dat op 50 'reguliere' parkeerplaatsen één AGPP beschikbaar moet zijn. Bij nieuw te bouwen instellingen wordt rekening gehouden met het aanleggen van AGPP's conform de richtlijnen van het CROW.

Het uitgangspunt van de gemeente voor het aanwijzen van AGPP's is dat instellingen / voorzieningen waar een gehandicapte uit medische noodzaak naar toe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikt. Als een instelling om meerdere algemene AGPP's verzoekt, dient daarvoor een onderbouwing te worden gegeven.

Individuele mindervaliden parkeerplaatsen

Mindervalide bewoners kunnen een minder validen parkeerplaats op kenteken aanvragen. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:

- U heeft al een gehandicaptenparkeerkaart (voor bezitters van een passagierskaart
- geldt dat zij in principe niet voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking komen);
- Parkeren is lastig in uw buurt. Bijvoorbeeld omdat de parkeerplaatsen vaak bezet zijn;
- U heeft geen parkeergelegenheid op uw eigen terrein;
- In de buurt van uw huis is een bestaande, openbare parkeerplaats van de gemeente aanwezig waarvan een gehandicaptenparkeerplaats gemaakt kan worden;
- Er blijft ook parkeerruimte voor andere bewoners beschikbaar;
- Er ontstaat geen onveilige verkeerssituatie door uw minder validen parkeerplaats;
- Als u gaat verhuizen en u heeft al een mindervalideparkeerplaats heeft bij uw woning, dan moet u een nieuwe aanvraag doen voor uw nieuwe adres, als daar ook een plaats nodig is.

Een mindervalideparkeerplaats kan aangevraagd worden via de volgende website:

<https://www.noordoostpolder.nl/gehandicaptenparkeerplaats> .

Parkeren in de blauwe zones binnen Emmeloord

In de "Regeling gehandicaptenparkeerkaart" (een ministeriële regeling) zijn de criteria voor de afgifte van gehandicaptenparkeerkaarten opgenomen. Automobilisten die in het bezit zijn van een Europese gehandicaptenparkeerkaart kunnen onbeperkt in de blauwe zone parkeren. Zij zijn vrijgesteld van de parkeerduurbepaling. Met de Europese gehandicaptenparkeerkaart kan ook worden geparkeerd op een algemene invalidenparkeerplaats.

Parkeren van grote voertuigen

Het parkeren van bedrijfsbusjes in woonwijken leidt tot irritatie bij bewoners. De overlast wordt voornamelijk veroorzaakt door buurtbewoners die van deze busjes gebruik maken. In de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) is een parkeerverbod voor grote voertuigen opgenomen. Onder grote voertuigen wordt verstaan voertuigen die langer zijn dan 6 meter en/of hoger dan 2,4 meter zijn (vrachtwagens en touringcars). Voor deze voertuigen geldt 's nachts en in het weekend een parkeerverbod. Het is mogelijk voor dit verbod een ontheffing aan te vragen. Het verbod is niet van kracht van maandag tot en met vrijdag tussen 8.00 en 18.00 uur.

Dit is niet van toepassing op campers, kampeerauto's, caravans en kampeerwagens, voor zover deze voertuigen niet langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg worden geplaatst of gehouden.

3.4 Alternatieven voor de eigen auto

Deelmobiliteit

Algemene deelmobiliteit

In het Mobiliteitsplan 2030 van gemeente Noordoostpolder is ingegaan op innovatieve vormen van vervoer in Noordoostpolder. Het openbaar vervoer staat in een landelijke gemeente als Noordoostpolder vaak onder druk. Daarom kunnen alternatieve vormen van vervoer een belangrijke aanvulling zijn. Hier is in het Mobiliteitsplan 2030 op ingegaan. Alternatieven voor het gebruik van de eigen auto worden gestimuleerd. Het concept van de deelauto is interessant voor mensen die wel het gemak willen van een auto, maar te weinig rijden om zelf een (tweede) auto te kopen.

Deelmobiliteit bij ontwikkelingen

Deelauto's (en/of andere mobiliteitsconcepten) kunnen worden ingezet worden om minder parkeerplekken op eigen terrein te realiseren bij woningbouwontwikkelingen. Echter omdat Noordoostpolder geen vorm van betaald parkeren kent, heeft de gemeente geen mogelijkheden om te sturen op het autobezit. Een ontwikkeling die minder parkeerplekken realiseert en deelauto's inzet, kan daardoor in de praktijk toch een hoger autogebruik hebben. Het risico dat bewoners toch een eigen auto hebben is groot, waardoor toch parkeeroverlast in de omliggende omgeving kan ontstaan.

De auto-afhankelijkheid in de gemeente Noordoostpolder is te groot om actief in te zetten op deelmobiliteit, als vervanging voor parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen. Zonder parkeerregulering is er voor inwoners weinig reden om de eigen auto weg te doen en over te gaan op deelmobiliteit. De inzet van deelmobiliteit bij ontwikkelingen, om het aantal parkeerplaatsen te verminderen, wordt daarom niet toegestaan.

De gemeente juicht (markt)initiatieven voor deelmobiliteit of andere (duurzame) mobiliteitsconcepten wel toe en wil dergelijke initiatieven graag faciliteren (bv. met het reserveren van parkeerplaatsen). Uitgangspunt is echter dat dergelijke initiatieven niet bedoeld zijn om de parkeerplaatsverplichting bij ontwikkelingen te verlagen.

Fietsparkeren

De gemeente Noordoostpolder zet in op verduurzaming van mobiliteit en heeft de ambitie om meer mensen op de fiets te krijgen. Vooral bij korte ritten. Om de fiets daadwerkelijk een goed alternatief voor de auto te laten zijn is het -naast de aanwezigheid van een goed netwerk- essentieel dat de fiets ook goed gesteld kan worden. Dit betekent niet alleen dat er voldoende stallingsmogelijkheden zijn, maar ook dat deze aansluiten op het soort fietsen dat gebruikt wordt (elektrische fietsen, fietsen met kratjes, fietsen met brede banden etc.). Noordoostpolder wil vraag en aanbod de komende jaren daarom zo goed mogelijk op elkaar afstemmen. De gemeente gaat de komende jaren actief het gebruik van de fiets verder stimuleren door onder andere te zorgen dat er voldoende stallingsmogelijkheden zijn. Daarnaast betekent het goed situeren van genoeg stallingen op centrale locaties dat fietsen niet her en der worden gesteld, wat de kwaliteit van het straatbeeld en het comfort voor de voetgangers ten goede komt.

Alternatieven voor eigen auto

- *Stimuleren van innovatieve vormen van deelmobiliteit (bijv. mobiliteitshubs – Mobiliteitsplan 2030);*
- *De inzet van deelauto's bij woningbouw ontwikkelingen, om het aantal parkeerplaatsen te verminderen, wordt niet toegestaan;*
- *Stimuleren van de fiets t.o.v. de auto – aanleggen van goed netwerk voor fietsers, maar ook goede stallingsmogelijkheden.*

3.5 Parkeerbonds

Gemeenten hebben de mogelijkheid om bij bouwplannen (deels) ontheffing van de parkeereis te verlenen, onder de voorwaarde dat de aanvrager van de omgevingsvergunning een financiële bijdrage stort in een parkeerbonds. Binnen een redelijke termijn (bijvoorbeeld 5 jaar) moet de gemeente dan vervangende parkeergelegenheid in de omgeving aanbieden. Dit kan op maaiveld of in een gebouwde parkeervoorziening. Met "in de omgeving" wordt bedoeld dat de parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand (zie hoofdstuk 4) van het initiatief worden aangelegd.

De gemeente Noordoostpolder ziet, gezien de huidige parkeersituatie in Noordoostpolder, geen aanleiding om een parkeerbonds in te stellen. In veel gevallen is het immers mogelijk om de parkeereis (deels) in de openbare ruimte op te vangen. Dit past binnen het principe van beter benutten van bestaande capaciteit. Daar waar dit niet het geval is, geeft de gemeente de voorkeur aan een maatwerk oplossing, waarbij de mogelijkheden samen met de initiatiefnemer worden beoordeeld. Dit zodat er niet pas naar een aantal jaar een oplossing wordt gerealiseerd maar direct bij bijvoorbeeld een functieverandering of nieuwbouw. Overlast voor de omgeving wordt hiermee voorkomen en de bereikbaarheid gewaarborgd. Daarnaast zijn op een aantal locaties in de gemeente de mogelijkheden om parkeerplaatsen bij te maken beperkt, waardoor een parkeerbonds ook geen haalbare/mogelijke oplossing is.

3.6 Handhaving

Handhaving is een essentieel onderdeel bij iedere vorm van parkeerregulering (zoals een blauwe zone) en om te voorkomen dat automobilisten parkeren op locaties waar dit niet is toegestaan (bijvoorbeeld

op hoeken, trottoirs of groenstroken). Automobilisten weten veelal exact of parkeerovertredingen worden beboet of niet en stemmen hun gedrag hierop af.

Het uitgangspunt vanuit het parkeerbeleid is dat er altijd een strikte, duidelijke en uniforme aanpak van overtredders moet zijn. Dit voorkomt dat bij bewoners en bezoekers een gevoel van willekeur ontstaat. Handhaving op foutparkeerders vindt idealiter vooral plaats in gebieden met een hoge parkeerdruk. In de rest van de gemeente kan reactief worden gehandhaafd. Dit betekent bij incidenten of op basis van signalen van buurtbewoners. Een andere mogelijkheid is handhavingsactie of bewustwordingsactie gericht op een specifiek thema, zoals ongewenst parkeergedrag nabij schoolomgevingen.

3.7 Monitoring en evaluatie

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring als evaluatie van belang. Monitoring betreft het volgen van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Hiertoe is een structurele monitoring gewenst. Dit biedt Noordoostpolder enerzijds de mogelijkheid om problemen voor te blijven en anderzijds een proactief beleid te voeren. Monitoring kan door het bijhouden van klachten m.b.t. parkeren en door het uitvoeren van parkeerdrukmetingen. Alleen in het centrumgebied van Emmeloord monitoren we de parkeerdruk actief. In overige kernen en woonwijken voeren we incidenteel parkeerdrukmetingen uit als de situatie dit noodzakelijk acht.

Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre bepaalde beleidsvoornemens zijn bereikt. De evaluatie van het parkeerbeleid staat gepland voor 2030. In de tussentijd is het belangrijk dat het parkeren op straat doorlopend gemonitord en geëvalueerd wordt.

4. Parkeernormen

Om problemen in de toekomst te voorkomen is het bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit/gebruik. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de toepassing van parkeernormen in Noordoostpolder bij ruimtelijke ontwikkelingen.

De kencijfers van CROW publicatie "Parkeerkencijfers 2024" vormen de basis van de parkeernormen. Daarnaast zijn op verschillende momenten parkeertellingen uitgevoerd om de parkeernormen te toetsen aan de plaatselijke situatie in Noordoostpolder. Uit deze tellingen blijkt dat de parkeerbehoefte van woningen ligt tussen de maximale en minimale parkeerkengetallen van het CROW. Uit de tellingen blijkt wel dat de parkeernormen voor appartementen door het CROW te hoog worden ingeschat. Daarom is hier gekozen voor een parkeernorm meer passend bij de situatie in Noordoostpolder.

De parkeernormen in bijlage 1 zijn dus gebaseerd op landelijke kengetallen, uitgebreide parkeeronderzoeken en het daadwerkelijke autobezit in Noordoostpolder. De parkeernormen zijn daarmee dus geen kopie van landelijke richtlijnen, maar zijn gefinetuned op de lokale situatie in Noordoostpolder.

Om te beoordelen of een ontwikkeling voldoende parkeercapaciteit heeft, worden de volgende stappen doorlopen:

1. Berekenen parkeerbehoefte
 - a. Waar ligt de locatie?
 - b. Wat is de betreffende functie/voorziening?
 - c. Is dubbelgebruik mogelijk (aanwezigheidspercentages)?
 - d. Parkeerbehoefte maatgevend moment?
2. Beoordelen voldoende parkeercapaciteit
 - e. Eigen terrein
 - f. Openbare ruimte
3. Herontwikkeling

4.1 Bepalen parkeerbehoefte ontwikkeling

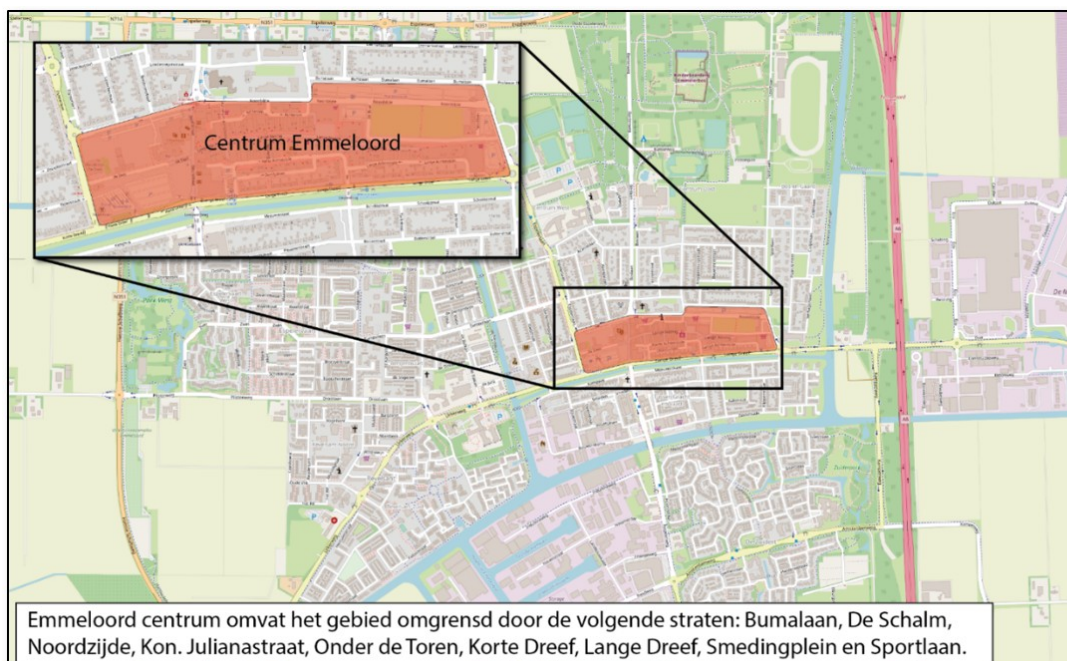
De parkeerbehoefte van een functie/ontwikkeling wordt berekend aan de hand van onderstaand stappenplan. De benodigde tabellen zijn opgenomen in de bijlagen.

Berekenen parkeerbehoefte

A. *Waar ligt de locatie*

De parkeerbehoefte verschilt per stedelijkheidgraad en locatie. In een stedelijk gebied is het autobezit doorgaans lager dan in het buitengebied. In de gemeente Noordoostpolder worden daarom vier gebieden onderscheiden; centrum Emmeloord, rest Emmeloord, overige kernen en buitengebied (buiten de be-

bouwde kom)¹. Bij het berekenen van de parkeerbehoefte is de eerste stap dus het bepalen van het gebied waarin de ontwikkeling zich bevindt. De afbakening van het gebied “centrum Emmeloord” is te vinden in onderstaand figuur.



B. *Wat is de betreffende functie / voorziening*

Als de locatie van de ontwikkeling is bepaald, kan de parkeerbehoefte worden berekend a.d.h.v. de parkeernormen. In bijlage 1 staan de parkeernormen per functie beschreven. Door de norm te vermenigvuldigen met aantal eenheden (bv. woningen of 100m² bvo) krijgt men de parkeerbehoefte. In het geval dat de betreffende functie niet in de parkeernormen beschreven staat, wordt verwezen naar CROW publicatie “Parkeerkencijfers 2024”, of een opvolger hiervan.

Wat als de benodigde functie niet in de parkeernormen is opgenomen?

In het geval dat de betreffende functie niet in de parkeernormen beschreven staat, dient het gemiddelde van de kencijfers voor de betreffende functie vanuit CROW publicatie “Parkeerkencijfers 2024”, of een opvolger hiervan, te worden gehanteerd. Bij het gebruik van de kencijfers moet rekening worden gehouden met de stedelijkheidsgraad. Voor Emmeloord is de stedelijkheidsgraad “matig stedelijk”. Voor de rest van de gemeente geldt de stedelijkheidsgraad “niet stedelijk”.

De parkeernormen bij woningen zijn exclusief bezoekers. De parkeerbehoefte voor bezoekers dient apart te worden berekend. In bijlage 1 is een tabel opgenomen voor het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers per woning op verschillende locaties. Let op: de parkeernorm voor bezoekers geldt alleen voor woningen. Bij de overige parkeernormen zijn de bezoekers in de norm opgenomen.

C. *Is dubbelgebruik mogelijk*

In het geval dat één ontwikkeling meerdere functies bevat, is de totale parkeerbehoefte mogelijk lager dan hierboven berekend. Een basisschool heeft overdag een parkeerbehoefte, terwijl de parkeerbehoefte bij woningen in de avond/nacht het grootst is. Beide parkeerbehoeftes bij elkaar opgeteld leidt tot een overschot aan plaatsen. Om dit overschot te voorkomen, wordt de parkeerbehoefte per functie, zoals berekend in stap B, vermenigvuldigd met de aanwezigheidspercentages. Deze aanwezigheidspercentages zijn op de volgende pagina opgenomen. Hieruit komt een drukste moment (bv. werkdagavond). Het piekmoment is maatgevend voor de uiteindelijke te hanteren aantallen parkeerplekken. Deze uiteindelijke parkeerbehoefte wordt altijd afgerond naar boven (10,3 wordt 11). Dit geldt ook voor lage behoeften (1,3 wordt 2). Er zijn immers geen halve parkeerplaatsen.

1) Emmeloord valt onder stedelijkheidsgraad “matig stedelijk”. Alle andere kernen en het buitengebied vallen onder “niet stedelijk”.

Functies	Werk- dag- och- tend	Werk- dag- mid- dag	Werk- dag- avond	Werk- dag- nacht	Koopavond ²	Vrij- dag- mid- dag	Vrij- dag- avond	Zater- dag- mid- dag	Zater- dag- avond	Zon- dag- mid- dag
woningen bewo- ners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezo- kers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrij- ven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ³	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ⁴	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ³	0% ⁵
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/thea- ter/ podium/enzo- voort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/ consultatiebu- reau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/ verzorgingste- huis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: pati- ënten inclusief bezo- kers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis mede- werkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant ⁶	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

D. Parkeerbehoefte maatgevend moment

Met de stappen 1a, 1b en 1c wordt de parkeerbehoefte op het drukste / maatgevende moment berekend. In stap 2 wordt beoordeeld of er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is.

Bij een ontwikkeling, zijnde niet-woningbouw, waarbij de parkeerbehoefte bestaat uit 1 extra parkeerplek, dan behoeft deze ene parkeerplek niet gerealiseerd te worden. Is de parkeerbehoefte groter dan 1 extra parkeerplek, dan moeten de benodigde parkeerplekken wel allemaal gerealiseerd worden.

Beoordelen voldoende parkeercapaciteit

2) Indien sprake van een traditionele koopavond

3) Indien op zaterdag open: 100%

4) Indien 's avonds open: 70%

5) Indien koopzondag: 100%

6) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk

E. *Eigen terrein*

Uitgangspunt is dat bij een ontwikkeling de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein wordt voorzien. Uitzondering hierbij is het aandeel parkeren voor bezoekers bij woningen. Het aandeel bezoeker parkeren dient in de openbare ruimte, of in openbaar toegankelijke ruimte, te worden voorzien. Voor de parkeervoorziening op eigen terrein bij woningen is de parkeercapaciteit afhankelijk van afmetingen van de oprit. In onderstaande tabel is de te hanteren parkeercapaciteit per type oprit beschreven.

Parkeervoorziening	Aantal parkeerplaatsen	Minimale afmetingen
Enkele oprit zonder garage	1	Oprit min. 5 meter diep en 3,5 meter breed
Lange oprit zonder garage of carport	1	Oprit min. 10 meter diep en 3,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	Oprit min. 5 meter diep en 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	0 ⁷	-
Garagebox (niet bij woning)	0	-
Garage met enkele oprit	1	Oprit min. 5 meter diep en 3,5 meter breed
Garage met lange oprit	1	Oprit min. 10 meter diep en 3,5 meter breed
Garage met dubbele oprit	2	Oprit min. 5 meter diep en 4,5 meter breed
Parkeervakken (parkeerterrein)	1	Haaks parkeren: 2,5 x 5,0 meter; langs parkeren: 2,0 x 6,0 meter

F. *Openbare ruimte*

Indien de parkeerbehoefte niet (volledig) op eigen terrein kan worden voorzien, kan mogelijk gebruik worden gemaakt van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:

- Er wordt duidelijk onderbouwd waarom parkeren niet op eigen terrein kan worden opgelost;
- Bij woningbouwprojecten groter dan één woning wordt de parkeerbehoefte voor bezoekers integraal in de planvorming meegenomen;
- Er mag geen parkeeroverlast in de omgeving ontstaan;
- Bij het mogelijk gebruik van restcapaciteit in de openbare ruimte, wordt (middels een volwaardig parkeeronderzoek, uitgevoerd door een verkeerskundig adviesbureau) aangetoond dat er voldoende restcapaciteit in de omgeving aanwezig is voor alle verschillende momenten. Inclusief de ontwikkeling mag de openbare parkeerdruk niet hoger worden dan de maximale bezettingspercentages benoemd in hoofdstuk 3;
- Voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen wordt gebruik gemaakt van onderstaande acceptabele loopafstanden.

	Acceptabele loopafstand (in meters)
vanaf geparkeerde auto naar supermarkt	100-250
vanaf geparkeerde auto naar stadscentrum/winkelgebied	200-600
vanaf geparkeerde auto naar werklocatie	200-800
vanaf geparkeerde auto naar schoollocatie	100-300
vanaf geparkeerde auto naar horeca	100-500
vanaf geparkeerde auto naar huisarts/fysio/apotheek	100-250
vanaf geparkeerde auto naar ziekenhuis	100-350
vanaf geparkeerde auto naar bioscoop/theater	100-600
vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie binnen	100-300
vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie buiten	100-300
vanaf huis naar geparkeerde auto	100-200

7) Uit de praktijk blijkt dat dergelijke garageboxen nauwelijks als parkeervoorziening wordt gebruikt. Daarom wordt een parkeercapaciteit van 0 gehanteerd.

Herontwikkeling locaties

Bij verbouwplannen, of wanneer een pand een nieuwe functie krijgt, is er mogelijk al sprake van bestaande parkeercapaciteit van de oude functie in de openbare ruimte. Deze bestaande capaciteit kan in mindering worden gebracht (salderen) op de nieuwe parkeerbehoefte. Hierbij moet rekening worden gehouden in hoeverre deze capaciteit daadwerkelijk aanwezig is. Indien niet duidelijk is hoeveel parkeercapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte, moet dit, net als hierboven benoemd, middels een parkeerdrukmeting worden in beeld worden gebracht. Bij het salderen dient tevens rekening te worden gehouden met aanwezigheidspercentages. De parkeerbehoefte van een nieuwe functie kan overeenkomen met de parkeerbehoefte van de oude functie. Echter, kan door wisseling van functie de piek op een ander moment zijn. De daadwerkelijk beschikbare restcapaciteit is daardoor ook anders. Het piekmoment van de parkeerbehoefte van de nieuwe functie is leidend.

Gemeente Noordoostpolder beoordeelt bij iedere ontwikkeling in hoeverre er gebruik kan worden gemaakt van het salderen.

4.2 Parkeernormen fiets

Fietsen is een gezonde en duurzame vorm van mobiliteit. Naast veilige en goede fietsinfrastructuur zijn kwalitatieve fietsenstallingen een belangrijk aspect om fietsen te stimuleren. Daarom zijn er naast parkeernormen voor autoverkeer ook parkeercijfers voor fietsparkeren. De cijfers uit CROW publicatie "Leidraad fietsparkeren 2023", of een opvolger hiervan, zijn leidend voor het fietsparkeren in de gemeente Noordoostpolder. De parkeernormen fiets zijn opgenomen in bijlage 2.

Afmetingen fiets en stallingen

Fietsen zijn er in diverse formaten. Naast de "reguliere" stadsfiets zijn er onder andere ook E-bikes en bakfietsen. Dit vraagt om verschillende soorten stallingsvoorzieningen. Daarnaast is het type fietsenstalling afhankelijk van de doelgroep. Een kortparkeerder heeft behoefte aan een eenvoudige, snelle stallingsmogelijkheid terwijl een langparkeerder (bv. forens met openbaar vervoer) behoefte heeft aan een stallingsmogelijkheid welke kwalitatief hoger is. "Leidraad fietsparkeren 2023" bevat afmetingen van zowel verschillende type fietsen als fietsenstallingen. Deze CROW leidraad (of een opvolger hiervan), is leidend voor het toepassen van de juiste fietsenstalling op de juiste locatie.

5. Afwijkingsbevoegdheid en overgangsregeling

Afwijkingsbevoegdheid

Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. Dit is geregeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht.

Overgangsregeling

Bij een aanvraag omgevingsvergunning die is ingediend vóór het tijdstip waarop deze beleidsregel in werking treedt, en waarop op dat tijdstip nog niet beschikt is, zijn de bepalingen uit de 'Nota Parkeernormen Noordoostpolder 2016' van toepassing, dit met dien verstande dat in gevallen waarbij de nieuwe beleidsregel meer ruimte geeft om te voorzien in voldoende parkeerplekken ook de bepalingen van de voorliggende nieuwe beleidsregel gebruikt mogen worden.

6. Vervolgstappen

Bij de totstandkoming van het parkeerbeleid en de uitvoering van de verschillende onderzoeken zijn een aantal punten benoemd waar gemeente Noordoostpolder de komende periode op in gaat zetten. Deze punten zijn hieronder nader uitgewerkt.

1. Evaluatie parkeerbeleid en parkeernormen
 - Is het parkeerbeleid en de parkeernormen nog actueel?
 - Zijn de beleidsvoornemens bereikt?
 - Uitvoering: 2029.
2. Onderzoek stimuleren fietsgebruik in de gemeente
 - Zijn er voldoende fietsstallingen in de gemeente, waar ontstaan tekorten?
 - Onderzoek naar goede en veilige fietsroutes naar de centrumgebieden in de verschillende kernen;
 - Overig omstandigheden die het fietsgebruik kunnen bevorderen;
 - Uitvoering: 2025/2026.
3. Parkeertellingen in centrumgebied Emmeloord

- Parkeertellingen uitvoeren om de parkeersituatie te monitoren;
- Conform onderzoek 2024 (voor een goede evaluatie);
- Uitvoering: om de twee jaar .

Aldus besloten in de openbare vergadering van 31 maart 2025.

De griffier,

de voorzitter,

Bijlage 1 | Parkeernormen

Deze bijlage bevat de parkeernormen voor verschillende functies. Bij de functies 'wonen' dient het aandeel bezoekersparkeren apart te worden berekend o.b.v. de aparte tabel onderaan deze pagina. Bij de overige voorzieningen zit het aandeel bezoekersparkeren in de norm verwerkt.

Tevens is er een kolom "aandeel laadpunten" opgenomen. Dit betreft geen norm, maar is een verwachte indicatie van de laadbehoefte per functie. Deze hoeft niet in de parkeeronderbouwing worden meegenomen.

Functies wonen – aandeel bewoners

Functie	Eenheid	Centrum Emmeloord	Rest Emmeloord	Overige Kernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
koop vrijstaand	woning	1,5	1,9	2	2,1	Zie aparte tabel	8 – 13%
koop twee-onder-een-kap	woning	1,4	1,8	1,9	1,9		8 – 13%
koop, tussen/hoek	woning	1,2	1,7	1,8	1,8		5 – 8%
huurhuis, vrije sector	woning	1	1,3	1,4	1,4		5 – 8%
huurhuis, sociale huur	woning	0,8	1,1	1,1	1,1		1 – 3%
Appartement (koop/huur) ≥100 m2 bvo	woning	0,8	1,2	1,3	1,3		1 – 13%
Appartement (koop/huur) > 75 m2 - <100 m2 bvo	woning	0,6	1	1,1	1,1		1 – 8%
Appartement (koop/huur) > 30 m2 - <75 m2 bvo	woning	0,55	0,85	0,85	0,85		1 – 8%
Huur, appartement, < 30 m2 bvo	woning	0,35	0,5	0,5	0,5		1 – 3%
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	kamer	0,05	0,15	0,25	0,4		1 – 3%
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house, meestal grondgebonden)	woning	0,25	0,4	0,4	0,4		1 – 3%
aanleunwoning/service-flat	woning	0,75	0,8	0,9	0,9		1 – 3%
Huisvesting arbeidsmigranten	persoon	-	-	-	0,5		1 – 3%

Functies wonen – aandeel bezoekers

Eenheid	Centrum Emmeloord	Rest Emmeloord	Overige Kernen	Buitengebied
woning	0.1	0.15	0.2	0.3

Functies werken

Functie	Eenheid	Centrum Emmeloord	Rest Emmeloord	Overige Kernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,6	2,1	2,6	2,6	5%	8,6 – 13%
kantoor (met baliefunctie) commerciële dienstverlening	100 m2 bvo	2,1	2,9	3,6	3,6	20%	8,6 – 13%
bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief (industrie)	100 m2 bvo	1,6	2,4	2,4	2,4	5%	8,6 – 13%
bedrijf arbeidsextensief/bezoekers extensief (bv loads)	100 m2 bvo	0,7	1,1	1,1	1,1	5%	8,6 – 13%

Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,3	1,9	2	2	-	8,6 – 13%
-------------------------------	------------	-----	-----	---	---	---	-----------

Functies winkels en boodschappen

Functie	Eenheid	Centrum Emme-loord	Rest Emme-loord	Overige Kernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
buurtsupermarkt	100 m2 bvo	1,9	3,5	4,3	-	89%	0 – 13%
fullservice supermarkt	100 m2 bvo	3,4	5,2	6,2	-	93%	0 – 13%
grote supermarkt (XL)	100 m2 bvo	6	7,7	8,8	-	84%	0 – 13%
groothandel specialist (bv. levensmiddelen)	100 m2 bvo	-	6,4	7,4	-	80%	0 – 13%
Groothandel algemeen	100 m2 bvo	-	6,4	7,4	-	80%	0 – 13%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000 - 50.000 inwoners	100 m2 bvo	3,5	-	-	-	82%	0 – 13%
buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo	-	3,7	4,1	-	72%	0 – 13%
wijkcentrum (klein)	100 m2 bvo	-	4,5	5	-	76%	0 – 13%
wijkcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo	-	5,1	5,6	-	79%	0 – 13%
weekmarkt	m1 kraam	0,2	0,2	0,23	-	85%	0 – 13%
kringloopwinkel	100 m2 bvo	-	1,9	2	2,3	89%	0 – 13%
bruin- en witgoedzaken	100 m2 bvo	4	7,9	8,2	9,3	92%	0 – 13%
woonwinkel	100 m2 bvo	1,3	1,9	2	2	91%	0 – 13%
meubel/woonboulevard	100 m2 bvo	-	2,4	2,5	-	93%	0 – 13%
bouwmarkt	100 m2 bvo	-	2,4	2,4	2,5	87%	0 – 13%
tuin-, groencentrum	100 m2 bvo	-	2,6	2,7	2,9	89%	0 – 13%

Functies sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Centrum Emme-loord	Rest Emme-loord	Overige Kernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
Bibliotheek	100 m2 bvo	0,5	1,2	1,2	1,4	97%	0 – 13%
Museum	100 m2 bvo	0,6	1,1	1,1	-	95%	8,6 – 13%
Bioscoop	100 m2 bvo	3,2	11,2	11,2	13,7	94%	8,6 – 13%
filmtheater/filmhuis	100 m2 bvo	2,6	7,9	7,9	9,9	97%	8,6 – 13%
theater/schouwburg	100 m2 bvo	7,4	9,8	9,8	12	87%	8,6 – 13%
Casino	100 m2 bvo	5,7	6,5	6,5	8	86%	8,6 – 13%
bowlingcentrum	per baan	1,6	2,8	2,8	2,8	89%	8,6 – 13%
biljart- en snookercentrum	per tafel	0,9	1,4	1,4	1,8	87%	8,6 – 13%
dansstudio	100 m2 bvo	1,6	5,5	5,5	7,4	93%	8,6 – 13%
fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo	1,4	4,8	4,8	6,5	87%	0 – 13%
fitnesscentrum	100 m2 bvo	1,7	6,3	6,3	7,4	90%	0 – 13%
wellnesscentrum (thermen etc.)	100 m2 bvo	-	9,3	9,3	10,3	99%	8,6 – 13%
sauna, hammam	100 m2 bvo	2,5	6,7	6,7	7,3	99%	8,6 – 13%
sporthal	100 m2 bvo	1,6	2,9	2,9	3,5	96%	8,6 – 13%

sportzaal	100 m2 bvo	1,2	2,8	2,9	3,6	94%	0 – 13%
tennisshal	100 m2 bvo	0,3	0,5	0,5	0,5	87%	0 – 13%
Padelhal	100 m2 bvo	0,4	0,7	0,7	0,7	87%	0 – 13%

Functies horeca en recreatie

Functie	Eenheid	Cen- trum Emme- loord	Rest Emme- loord	Overige Kernen	Buiten- gebied	Aandeel be- zoekers	Aandeel laad- punten
camping	standplaats	-	-	-	1,2	90%	8,6 – 13%
bungalowpark	bungalow	-	1,7	1,7	2,1	91%	8,6 – 13%
café/bar/cafetaria	100 m² bvo	5	6	7	-	90%	0 – 13%
restaurant	100 m² bvo	5	6	7	9	80%	0 – 13%
discotheek	100 m² bvo	6,9	20,8	20,8	20,8	99%	0 – 13%
hotel 1 ster	10 kamers	0,4	2,4	2,5	4,5	77%	8,6 – 13%
hotel 2 sterren	10 kamers	1,4	4,1	4,3	6,3	80%	8,6 – 13%
hotel 3 sterren	10 kamers	2,1	5	5,2	6,8	77%	8,6 – 13%
hotel 4 sterren	10 kamers	3,4	7,2	7,5	9	73%	8,6 – 13%
hotel 5 sterren	10 kamers	5,3	10,6	11	12,6	65%	8,6 – 13%

Functies Zorg en sociale voorzieningen

Functie	Eenheid	Centrum Emme- loord	Rest Emme- loord	Overige Kernen	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers	Aandeel laad- punten
huisartsenpraktijk	behandelkamer	2,1	3	3,3	3,3	57%	0 – 13%
apotheek	apotheek	2,3	3,2	3,4	-	45%	0 – 13%
fysiotherapiepraktijk	behandelkamer	1,3	1,8	2	2	57%	0 – 13%
consultatiebureau	behandelkamer	1,4	1,9	2,2	2,2	50%	0 – 13%
consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer	1,3	1,9	2	2,2	38%	0 – 13%
tandartsenpraktijk	behandelkamer	1,6	2,4	2,6	2,7	47%	0 – 13%
gezondheidscentrum	behandelkamer	1,6	2,2	2,5	2,5	55%	0 – 13%
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2	-		0 – 13%
verpleeg- en verzor- gingstehuis	wooneenheid	0,6	0,6	0,6	-	60%	8,6 – 13%
ziekenhuis	100m² bvo	1,4	1,7	1,9	2	29%	8,6 – 13%

Functies Onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum Emme- loord	Rest Emme- loord	Overige Kernen	Buiten- gebied	Aandeel be- zoekers	Aandeel laad- punten
kinderdagverblijf (exclusief K&R)	100 m²2 bvo	1	1,4	1,4	1,5	0%	8,6 – 13%
basisonderwijs (exclusief K&R)	per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	48%	8,6 – 13%
middelbare school	100 leerlin- gen	3,7	4,9	4,9	4,9	11%	8,6 – 13%
ROC	100 leerlin- gen	4,7	5,8	5,9	5,9	7%	8,6 – 13%
avondonderwijs	10 studenten	4,5	6,8	6,9	10,5	95%	8,6 – 13%

Halen en brengen bij scholen en kinderdagverblijven: Kiss and Ride

Kinderen worden door ouders regelmatig met de auto naar school gebracht. Dit is een onwenselijke situatie, omdat dit veelal leidt tot (gevoelsmatig) onveilige situaties. Bij voorkeur worden kinderen dus lopend of met de fiets naar school gebracht. Om parkeeroverlast bij schoolomgevingen te voorkomen, moet voor de auto's wel ruimte beschikbaar zijn. Het heeft de voorkeur om deze parkeerplaatsen voor ouders niet in de directe schoolomgeving te situeren.

Om de parkeerbehoefte voor de ouders bij basisscholen en kinderdagopvangen te berekenen, wordt gebruik gemaakt van onderstaande berekeningsmethodiek. Het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van Kiss and Ride wordt voor een school berekend op basis van een formule. Maatwerk is hierbij altijd noodzakelijk, afhankelijk van het type school en het verzorgingsgebied van de school (lokaal of regionaal). De berekende behoefte is dus niet leidend voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voor de Kiss and Ride. Bij voorkeur wordt bestaande parkeercapaciteit hiervoor gebruikt. De percentages en reductiefactoren uit de formule zijn terug te vinden in onderstaande tabel.

- Onderbouw (groep 1 tot en met 3): aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen per auto.
- Bovenbouw groep 4 tot en met 8: aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen per auto.
- Kinderdagverblijf en Buitenschoolse Opvang: aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen per auto.

Doelgroep	% halen en brengen met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto
groep 1 t/m 3	30-60%	0,5	0,75
groep 4 t/m 8	5-40%	0,25	0,85
kinderdagverblijf	50-80%	0,25	0,75

Bijlage 2 | Parkeernormen fiets

Functies wonen

Functie	Kencijfer ⁸	Eenheid	Opmerking
Huis (vrijstaand/twee-onder-een-kap/tussen/hoek)	5,5	woning	Bij voorkeur plus 1
Appartement (met fietsenberging)	2,5	woning	Minimaal 2 plekken
Appartement (zonder fietsenberging) ⁹	0,8	woning	Voor buurtstallingen en fiets-trommels
Studentenhuis	1	kamer	

Functies werken

Functie	Locatie	Kencijfer	Eenheid	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum Emmeloord	2,4	100 m2 bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed
	Rest Emmeloord en dorpen	1,7	100 m2 bvo	
	Buitengebied	1	100 m2 bvo	
Kantoor (bezoekers)		5,5	balie	Minimaal 6

Functies detailhandel

Functie	Locatie	Kencijfer	Eenheid	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,8	100 m2 bvo	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	3	100 m2 bvo	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,3	100 m2 bvo	
Tuincentrum		0,3	100 m2 bvo	Vaak voldoende ruimte voor fiets parkeerplekken en eventueel uitbreidingen

Functies onderwijs

Basis onderwijs	Locatie	Kencijfer	Eenheid	Opmerking
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	10	leslokaal	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
	250 - 500 leerlingen	23,3		
	> 500 leerlingen	14,4		
Basisschool (medewerkers)		0,5	10 leerlingen	
Middelbare school (leerlingen)		11	100m2 bvo	Grote aantallen
Middelbare school (medewerkers)	Centrum Emmeloord	0,8	100m2 bvo	
	Rest Emmeloord en dorpen	0,5	100m2 bvo	

8) Deze tabel betreft alleen fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. Houd in de openbare ruimte daarnaast rekening met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 – 1 per woning).

9) Heeft niet de voorkeur.

ROC (leerlingen)		11	100m2 bvo	Op ov-locaties lager
ROC (medewerkers)		0,8	100m2 bvo	

Functionies horeca

Functionies	Locatie	Kencijfer	Eenheid	Opmerking
Fastfood restaurant	Centrum Emmeloord	21,5	100m2 bvo	Terras meetellen
	Rest Emmeloord en dorpen	6,5	100m2 bvo	
	Buitengebied	3,5	100m2 bvo	
Restaurant (eenvoudig)		11,5	100m2 bvo	Terras meetellen
Restaurant (luxe)		2,5	100m2 bvo	
Café		6,5	100m2 bvo	

Gezondheidszorg & maatschappelijke voorzieningen

Functie	Kencijfer	Eenheid	Opmerking
Apotheek (bezoekers)	7	locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)	4,5	locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats/crematorium	5,5	100 zitplaatsen	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)	2	100 m2	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,5	100 m bvo	
Religiegebouw	41	100 zitplaatsen	Fietsgebruik kan per geloofsgemeenschap verschillen
Ziekenhuis (bezoekers)	0,4	100 m2 bvo	Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)	0,6	100 m2 bvo	Grote aantallen

Functionies knooppunten/hubs

Functionies	Locatie	Kencijfer	Eenheid
Busstation	Centrum Emmeloord	42	halterende buslijn
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,9	autoparkeerplaats

Functionies sport, cultuur en ontspanning

Functie	Locatie	Kencijfer	Eenheid	Opmerking
Bibliotheek		3,5	100 m2 bvo	
Bioscoop	Centrum Emmeloord	8	100 m2 bvo	Grote aantallen
	Rest Emmeloord en dorpen	1,5	100 m2 bvo	
Fitness	Centrum Emmeloord	6	100 m2 bvo	
	Rest Emmeloord en dorpen	2	100 m2 bvo	
Museum		1	100 m2 bvo	
Sporthal ¹⁰		2,7	100 m2 bvo	
Sportveld		57,5	ha netto terrein	
Sportzaal ¹⁰		4,2	100 m2 bvo	

¹⁰ Een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.

Stadion		9,5	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijke evenement		34	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum Emmeloord	25,5	100 zitplaatsen	Grote aantallen
	Rest Emmeloord en dorpen	19	100 zitplaatsen	

Bijlage 3 | Voorbeeldberekeningen

Voorbeeld berekening 1 – Nieuwe situatie

Nieuwe functie

Fitnessstudio/sportschool 800m² met daarboven 10 appartementen 75 – 100m² in Emmeloord (niet centrum).

Fitnessstudio: $4,8 \times 8 = 38,4$ pp

Appartementen: $1 \times 10 = 10$ pp voor bewoners

$0,15 \times 10 = 1,5$ pp voor bezoekers

Totaal is dit $38,4 + 10 + 1,5 = 50$ parkeerplaatsen

Door elke parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de betreffende aanwezigheidspercentages ontstaat er een drukste moment. De piekbehoefte betreft 48,5 parkeerplaatsen op de werkdagavond. Deze piekbehoefte wordt afgerond naar 49 parkeerplaatsen. De uiteindelijke parkeerbehoefte van bovenstaande ontwikkeling is dus niet 50 maar 49 pp.

Berekenen maximale parkeerbehoefte										
Functie	werk-dagochtend	werk-dagmiddag	werk-dagavond	werk-dagnacht	koop-avond	vrijdag-middag	vrijdag-avond	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	6,0	6,0	9,0	10,0	8,0	7,0	7,0	7,5	8,0	7,5
woningen bezoekers	0,6	0,8	1,1	0,0	1,1	0,9	1,5	1,5	1,5	1,4
sportfuncties binnen	19,2	19,2	38,4	0,0	38,4	15,4	38,4	38,4	38,4	28,8
Totaal	25,8	26,0	48,5	10,0	47,5	23,3	46,9	47,4	47,9	37,7

Voorbeeld berekening 2 – Herontwikkeling locatie

Oude functie

Een tandartsenpraktijk (6 behandelkamers) in het centrum van Emmeloord wordt vervangen door 10 appartementen van 75 – 100m². In zowel de oude als nieuwe situatie kan niet op eigen terrein geparkeerd worden. De oude functie heeft een parkeerbehoefte, deze kan in mindering worden gebracht op de nieuwe parkeerbehoefte.

Parkeerbehoefte oude situatie:

$1,3 \times 6 = 7,8$ pp

Totaal oude situatie = 7,8pp

Parkeerbehoefte nieuwe situatie:

$0,6 \times 10 = 6,0$

$0,1 \times 10 = 1,0$

Totaal nieuwe situatie = 7,0 pp

In deze situatie lijkt dat er $7,8 - 7,0 = - 0,8$ parkeerplaatsen nodig zijn, oftewel dat er 0,8 parkeerplaatsen minder nodig zijn. Dit is echter niet per se het geval, omdat de parkeervraag, maar ook het beschikbare aanbod per dag(deel) kan variëren.

Om de ontwikkeling goed te keuren, moet er op verschillende momenten gekeken worden of er voldoende (rest) parkeercapaciteit beschikbaar is. Indien overdag in de openbare ruimte 10 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de functies en 's nachts slechts 4 parkeerplaatsen; dan is er overdag dus voldoende parkeercapaciteit beschikbaar, maar 's nachts is er onvoldoende parkeercapaciteit beschikbaar.

Berekenen maximale parkeerbehoefte oude functie										
Functie	werk-dagochtend	werk-dagmiddag	werk-dagavond	werk-dagnacht	koop-avond	vrijdag-middag	vrijdag-avond	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
Tandarts	7,8	7,8	0,8	0,0	0,8	5,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	7,8	7,8	0,8	0,0	0,8	5,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Berekenen maximale parkeerbehoefte nieuwe functie										

woningen bewoners	3,6	3,6	5,4	6,0	4,8	4,2	4,2	4,5	4,8	4,5
woningen bezoekers	0,4	0,5	0,8	0,0	0,7	0,6	1,0	1,0	1,0	0,9
Totaal	4,0	4,1	6,2	6,0	5,5	4,8	5,2	5,5	5,8	5,4