

Besluit van de gemeenteraad van de gemeente Den Helder, houdende regels voor parkeernormen in het centrum (Nota maatwerk parkeernormen centrum Den Helder)

De raad van de gemeente Den Helder;

gelezen het raadsvoorstel van het college van burgemeester en wethouders van 6 mei 2025;

kennis genomen hebbende van de voorbereidende vergadering van de commissie Stadsontwikkeling en -beheer van 26 mei 2025;

besluit:

de Nota maatwerk parkeernormen centrum Den Helder vast te stellen, **met dien verstande dat de volgende tekst wordt toegevoegd aan paragraaf 6.2.3 'Stap 3: toepassing mobiliteitscorrectie(s) blz. 20 onder punt 7:**

8. De mobiliteitscorrectie op basis van deelauto's uitsluitend wordt toegestaan indien voorafgaand aantoonbaar toekomstig gebruik en draagvlak voor de mobiliteit is vastgesteld binnen de betreffende wijk.)

Aldus besloten in de vergadering van 10 juni 2025.

J.A. de Boer MSc.
Voorzitter

mr. drs. M. Huisman
griffier

Nota maatwerk parkeernormen centrum Den Helder



**Nota maatwerk
parkeernormen centrum
Den Helder**

December 2024

SPARK

SPARK

Ons verhaal

Jouw ideale buurt. Wat zie je dan? Wat is jouw idee daarbij? Kinderen die veilig een balletje trappen? Een plek waar mensen samen komen? Waar je lekker werkt of gezellig winkelt? Een groene wijk waar iedereen prettig woont? Wat je ook ziet, het verdient alle ruimte.

Daar horen geen rijen met stilstaande auto's of fietsen bij. Hoe meer parkeerplaatsen uit het zicht, hoe meer ruimte voor de fijne dingen van het leven. Dat is waar wij voor staan.

Dus niet het parkeren staat centraal, maar jouw omgeving. Zo ontstaat een bereikbare, leefbare ruimte, met aandacht voor wat jij belangrijk vindt. Door slimmer te parkeren, ontstaat er meer ruimte voor kwaliteit. Ruimte waar je A legen zegt.

Spark

Spark B.V.
Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam
+31 (0)70 31 77 005

info@spark-parkeren.nl
spark-parkeren.nl
KvK 28108453

Colofon

Opdrachtgever

Gemeente Den Helder

Titel

Nota maatwerk parkeernormen centrum Den Helder

Versie

Versie 1.0

Datum

December 2024

Projectteam opdrachtgever

Paul Franssen

Job Worm

Paul van der Houven

Arjan van Tongeren

Milou Nijssen

Projectteam Spark

Ed van Savooyen

Projectleider Spark

Ed van Savooyen

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
2.	Juridisch kader	8
3.	Parkeernormen voor fiets en auto	9
4.	Fietsparkeernormen	12
5.	Autoparkeernormen	14
6.	Toepassingskader	17
7.	Borging van de parkeeroplossing	26
Bijlage 1	Begripsbepaling	27
Bijlage 2	Fietsparkeernormen	29
Bijlage 3	Autoparkeernormen	31
Bijlage 4	Aanwezigheidspercentages	36
Bijlage 5	Maximale acceptabele loopafstanden	37
Bijlage 6	Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein	38
Bijlage 7	Kwaliteitseisen fietsparkeren	39

1. Inleiding

1.1 De nota maatwerk parkeernormen centrum

Voor u ligt de Nota maatwerk parkeernormen centrum van de gemeente Den Helder. Deze Nota is een onderdeel van het gemeentelijk parkeerbeleid.

De Nota maatwerk parkeernormen centrum gaat uitsluitend over hoe het fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen in een deel van het centrumgebied van Den Helder (zie onderstaande afbeelding) moet worden opgelost en welke eisen de gemeente hierbij stelt.



Afbeelding 1. Afbakening gebied waarvoor de Nota maatwerk parkeernormen van toepassing is (gebied: centrum uit Omgevingsvisie)

De voorliggende Nota maatwerk parkeernormen vervangt daarmee - uitsluitend voor een deel van het centrum van Den Helder (het rood omlijnde gebied, zie afbeelding 1) - de voorgaande nota voor parkeren 'Nota parkeernormen Den Helder 2021', vastgesteld op 27 september 2021. Voor alle overige gebieden - niet het in afbeelding 1 weergegeven deel van het centrum zijnde - blijft de Nota parkeernormen Den Helder 2021 van kracht.

De Nota maatwerk parkeernormen centrum is voornamelijk in gebruik bij een specifieke gebruikersgroep: initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente (bijvoorbeeld projectontwikkelaars, woningcorporaties en particuliere initiatiefnemers). Zij hebben baat bij een duidelijk kader. Naast een duidelijk kader voor ontwikkelende partijen wil de gemeente Den Helder ook richting haar bestaande en toekomstige inwoners overbrengen hoe het fiets- en autoparkeren in een ruimtelijke ontwikkeling in het centrum van Den Helder op een toekomstbestendige en goede manier wordt opgelost. Deze Nota geeft de betreffende informatie weer.

1.2 Relatie met bovenliggende beleidskaders

De Nota maatwerk parkeernormen centrum heeft een directe relatie met bovenliggende beleidskaders die zijn vastgesteld door de gemeente. De gemeente beschikt niet over een actueel bovenliggend kader specifiek gericht op de parkeersituatie in de vorm van een parkeervisie of parkeerbeleidsplan. De Nota maatwerk parkeernormen centrum is om die reden een directe vertaling van actuele uitgangspunten die voortkomen vanuit het collegeprogramma 2022 – 2026 en de omgevingsvisie (Koers op een sterke thuishaven) van de gemeente Den Helder. Een aantal beleidsmatige uitspraken die in deze documenten (over het centrumgebied van den Helder) worden gedaan zijn:

- We zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen (wel en niet overdekt) in en rond het stadshart en bij de winkelcentra.
- We onderzoeken hoe we de parkeerbehoeften van bewoners, bezoekers en bedrijven zo goed mogelijk op elkaar kunnen afstemmen, door de huidige parkeerruimte optimaal te benutten.

- Bij verdere verdichting zal extra ingezet moeten worden op gebruik van andere vormen van mobiliteit dan de auto. Ook deelmobiliteit is in de toekomst een kansrijke oplossingsrichting
- We zetten erop in om het parkeren in de toekomst minder binnen de straat op te lossen, om zo ruimte te creëren voor vergroening en langzaam verkeer. Waar parkeren op eigen terrein beperkt mogelijk is, geven we de voorkeur aan collectieve oplossingen, zoals het gebruik van centrale parkeerterreinen in de buurt, (afgesloten) parkeerterreinen/garages per blok of straat of medegebruik van openbare parkeergarages. De resterende parkeervraag wordt zo goed mogelijk opgevangen binnen de straat, eventueel in combinatie met aanvullende maatregelen om de parkeervraag te faciliteren en te reguleren.
- In de toekomst biedt deelmobiliteit aanvullende kansen om met minder voertuigen in de vraag naar autogebruik te kunnen voorzien.
- Door mobiliteitshubs te creëren ondersteunen we multimodale en deelmobiliteit.
- Den Helder heeft de ambitie uitgesproken de meest fietsvriendelijke gemeente te willen zijn en zet in op het vergroten van de rol van de fiets in de mobiliteit binnen de gemeente.

1.3 Fiets- en autoparkeernormen met een realistisch karakter

Voor de hoogte van de autoparkeernormen is gekozen voor een in deze tijd realistische beleidslijn. Dit betekent dat de toepassing van parkeernormen in beginsel moet leiden tot de aanleg van voldoende parkeerplaatsen en tegelijkertijd er geen overmaat aan parkeerplaatsen moet ontstaan.

In de voorliggende nota wordt uitgegaan van het STOMP-principe, waarin lopen en fietsen (stappen en trappen) de eerste manier van verplaatsen is. Dit is mede de reden waarom in de voorliggende Nota de normen en uitgangspunten voor fietsparkeren eerst beschreven zijn en de normen en uitgangspunten voor autoparkeren op de tweede plaats. Daarbij wordt rekening gehouden met de gewenste plaats van de auto in de samenleving en het belang van de auto bij het vervoer over langere afstanden. De auto wordt op een zodanige wijze gefaciliteerd, dat een overmaat aan parkeren geen stimulans kan vormen voor extra autobezit- en gebruik en er voldoende ruimte beschikbaar blijft voor de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze Nota maatwerk parkeernormen centrum wordt een toelichting gegeven op het juridisch kader dat van toepassing is op deze nota. Hoofdstuk 3 geeft vervolgens een algemene introductie tot de fiets- en autoparkeernormen. Dit hoofdstuk bevat ook de beleidsuitgangspunten die gelden voor deze nota. Hoofdstuk 4 gaat in op het fietsparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen, dit gebeurt in hoofdstuk 5 voor de auto. In hoofdstuk 6 is het stappenplan opgenomen dat wordt gehanteerd voor de toepassing van de autoparkeernormen. Hoofdstuk 7 gaat in op het borgen van de bedachte parkeeroplossing.

Deze nota bevat acht bijlagen die een integraal onderdeel vormen van het parkeernormenbeleid. De fietsparkeernormen zijn opgenomen in "Bijlage 2 Fietsparkeernormen" en de autoparkeernormen in "Bijlage 3 Autoparkeernormen".

2. Juridisch kader

2.1 De omgevingsvergunning

De Nota Parkeernormen is van toepassing op een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit zoals bedoeld in artikel 5.1 van de Omgevingswet. Dit artikel benoemt dat er een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd, bijvoorbeeld voor ontwikkelingen waarin een bouwwerk wordt gebouwd.

De aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt getoetst door de ambtelijke organisatie van de gemeente en de vergunning wordt verleend door het college van burgemeester en wethouders. In de aanvraag omgevingsvergunning moet door de initiatiefnemer ten minste het volgende inzichtelijk worden gemaakt voor fiets- en autoparkeren:

- Het ruimtelijk programma dat in de ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functies). Als sprake is van een gefaseerde ontwikkeling (mogelijk meerdere vergunningaanvragen), dan moet de samenhang tussen de verschillende fasen en het totaalplan worden aangeduid.

- De berekening van de parkeerbehoefte voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in uitgevoerde berekeningen.
- Ontwerptekeningen van de aan te leggen parkeerplaatsen of de parkeervoorziening, waarin het aantal beschikbare parkeerplaatsen is aangeduid inclusief maatvoeringen.
- Indien van toepassing: gesloten contracten over bijvoorbeeld de inzet van autodeelconcepten of de koop of huur van parkeerplaatsen om te voorzien in de parkeerbehoefte. Hierbij moet ook worden beschreven hoe deze oplossingen in de praktijk zullen functioneren (zie paragraaf 7.1).

2.2 Overgangsregeling

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen een lange doorlooptijd hebben. Een overgangsregeling is van belang om duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden richting initiatiefnemers en belanghebbenden.

De Nota maatwerk parkeernormen centrum treedt in werking nadat deze bestuurlijk zijn vastgesteld.

Er is een overgangsregeling van toepassing voor concept aanvragen omgevingsvergunning en initiatieven die in voorbereiding van een aanvraag zijn, ingekomen vóór de inwerkingtreding van deze Nota maatwerk parkeernormen centrum. Deze initiatieven kunnen tot een jaar na inwerkingtreding nog een beroep doen op de Nota Parkeernormen Den Helder 2021 door binnen deze termijn een aanvraag omgevingsvergunning in te dienen.

3. Parkeernormen voor fiets en auto

3.1 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen nodig zijn in een ruimtelijke ontwikkeling. De parkeernorm gaat gepaard met rekenregels en regels over de manier waarop de parkeernorm moet worden toegepast. Toepassing van de parkeernorm leidt tot een fiets- en autoparkeerbehoefte. Deze behoefte staat voor het aantal parkeerplaatsen dat voor de ontwikkeling beschikbaar moet zijn. Het niet oplossen van de parkeerbehoefte kan een weigeringsgrond vormen voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

3.2 Bovenliggende beleidsuitgangspunten

Deze Nota maatwerk parkeernormen centrum bevat een aantal bovenliggende beleidsuitgangspunten. Deze uitgangspunten vormen de basis van dit parkeernormenbeleid.

3.2.1 De initiatiefnemer is verantwoordelijk

Een ruimtelijke ontwikkeling die plaatsvindt, wordt in elk individueel geval gestart door een initiatiefnemer. Het kan gaan om een bewoner die een pand wil uitbreiden, een projectontwikkelaar die een woningbouwcomplex wil ontwikkelen of een ondernemer die zijn bedrijf wil uitbreiden of een vastgoedobject wil transformeren. Voor iedere ontwikkeling geldt hetzelfde. De verantwoordelijkheid om het fiets- en autoparkeren op een goede, toekomstbestendige manier op te lossen, ligt bij de initiatiefnemer. De gemeente heeft een controlerende en toetsende rol. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het (laten) maken van gevraagde berekeningen en het aanleveren van gevraagde informatie.

3.2.2 Vrijgesteld van de autoparkeereis

In sommige gevallen komt het voor dat de parkeereis van een ruimtelijke ontwikkeling zo klein van aard is dat deze vrijgesteld kan worden van de autoparkeereis. De vrijstelling is niet van toepassing op de fietsparkeereis en heeft geen effect op ontwikkelingen met (na het salderen van een eventuele bestaande parkeerbehoefte) een parkeerbehoefte van twee of meer parkeerplaatsen. De vrijstelling kan uitsluitend in onderstaande gevallen toegepast worden.

Vrijstelling kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen

Onder kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen worden ontwikkelingen verstaan met, nadat een eventuele bestaande parkeerbehoefte is gesaldeerd, een normatieve parkeerbehoefte die kleiner is dan twee parkeerplaatsen.

Vrijstelling voor beroep aan huis

Sommige bewoners kiezen ervoor om een beroep aan huis te starten. Dit kan bijvoorbeeld een kapsalon of schoonheidssalon zijn. Voor bedrijven aan huis in de vorm van eenmanszaken geldt een vrijstelling van de autoparkeereis. De gemeente vindt de vrijstelling verantwoord omdat een beroep aan huis tot

een beperkte parkeerbehoefte leidt. De omvang van de vrijstelling is beperkt tot maximaal 1 parkeerplaats.

3.2.3 Parkeren op eigen terrein als eerste uitgangspunt

In deze Nota maatwerk parkeernormen centrum wordt het beleidsuitgangspunt gehanteerd dat de volledige fiets- en autoparkeerbehoefte als eerste op eigen terrein moet worden opgelost. Eigen terrein is gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling of in de directe nabijheid hiervan (binnen de maximaal acceptabele loopafstand, zie paragraaf 6.3.1).

Bij het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein moet worden opgelost, horen enkele uitzonderingen. Deze uitzonderingen kunnen zowel voor gebiedsontwikkelingen als kleinere ontwikkelingen gelden. De volgende uitzonderingen kunnen worden toegepast:

- Bij woningbouwlocaties waarbij de openbare weg(en) binnen de bouwlocatie/het plangebied vallen. Het is dan mogelijk om op de betreffende weggedeeltes of wegen parkeerplaatsen aan te leggen, voor zover dit binnen het omgevingsplan is toegestaan.
- Wonen boven winkels; deze kunnen in de meeste gevallen per definitie niet voldoen aan het oplossen van de parkeerbehoefte op eigen terrein. Voor wonen boven winkels kan worden voldaan aan de parkeereis zoals nader is omschreven in de paragrafen 6.3.3. t/m 6.3.5.

De toepassing van berekeningsaantallen

In "Bijlage 6 Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein" van deze Nota maatwerk parkeernormen centrum zijn zogeheten berekeningsaantallen voor parkeren op eigen terrein opgenomen. Met deze berekeningsaantallen wordt het theoretisch aantal parkeerplaatsen op eigen terrein omgerekend tot een werkelijke parkeercapaciteit. De berekeningsaantallen anticiperen op de situatie dat een gedeelte van de parkeerplaatsen die op eigen terrein zijn gerealiseerd, in de praktijk niet wordt gebruikt om auto's te parkeren.

3.2.4 Richtlijnen van het CROW als basis

De fiets- en autoparkeernormen en verschillende rekenregels uit deze nota zijn afgeleid van de richtlijnen van het CROW. Het CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren. De parkeerkcijfers van het CROW worden door veel gemeenten in Nederland als uitgangspunt aangehouden voor het bepalen van parkeernormen.

3.2.5 De parkeernorm geldt als een minimumnorm

De fiets- en autoparkeernormen gelden als de basis voor een minimumaantal aan te leggen parkeerplaatsen. Het is toegestaan om in een ruimtelijke ontwikkeling meer parkeerplaatsen aan te leggen dan de parkeernorm voorschrijft. De aanleg van extra parkeerplaatsen moet door de initiatiefnemer worden onderbouwd. Een eventueel surplus aan parkeerplaatsen mag uitsluitend op eigen terrein worden aangelegd en kan niet worden afgewenteld op de (na realisatie over te dragen) openbare ruimte.

3.2.6 De mobiliteitscorrectie bij autoparkeren

Onderdeel van het stappenplan op basis waarvan de autoparkeernormen worden toegepast is de mobiliteitscorrectie. De mobiliteitscorrectie is een werkwijze waarmee de inzet van de volgende mobiliteitsoplossingen wordt toegepast:

- een autodeelconcept
- een collectieve fietsparkeervoorziening

Deze oplossingen leiden tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De hoofdgedachte is dat dit leidt tot een vermindering van het autobezit. Het aanbieden van deze oplossingen legt bij de initiatiefnemer een belangrijke verantwoordelijkheid neer. De initiatiefnemer moet ervoor zorgen dat een in te zetten oplossing robuust en toekomstbestendig is. Nieuwe functies en gebouwen worden eenmaal ontwikkeld voor een periode van tientallen jaren. De mobiliteitscorrectie is uitgewerkt in paragraaf 6.2.3 van deze nota.

4. Fietsparkeernormen

4.1 De fietsparkeernorm vormt een harde eis

In deze Nota maatwerk parkeernormen centrum geldt de fietsparkeernorm, net als de autoparkeernorm, als een harde minimumnorm. Hiermee wordt bedoeld dat, als een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling er niet in slaagt om de fietsparkeerbehoefte volledig op te lossen, dit een weigeringsgrond vormt voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

4.2 Totstandkoming fietsparkeernorm

De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers vormen een prognose van het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen voor een groot aantal functies. De CROW-kencijfers bevatten een bandbreedte. De onderkant van de bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een lager fietsgebruik, de bovenkant van de bandbreedte bij gemeenten met een hoger fietsgebruik (dit geldt met name voor grotere steden).

Het fietsgebruik onder (nieuwe) bewoners, forenzen en bezoekers wordt in Den Helder gestimuleerd. Een belangrijke randvoorwaarde hiervoor is dat er in alle ruimtelijke ontwikkelingen voldoende fietsparkeerplaatsen worden aangelegd, zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte (met name van belang bij bezoekers aantrekkende functies). De gemeente waarborgt de aanleg van voldoende fietsparkeerplaatsen door de onderkant van de bandbreedte binnen de kencijfers van het CROW als basis te hanteren voor de fietsparkeernormen. Omdat de manier van verplaatsing met de fiets steeds meer van belang is worden initiatiefnemers gestimuleerd om meer dan het minimum te doen. Om deze reden is in de tabel met fietsparkeernormen (zie Bijlage 2 Fietsparkeernormen) ook de gemiddelde bandbreedte binnen de CROW-kencijfers opgenomen.

4.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren

De parkeernorm de basis voor het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen en is een kwantitatieve eis. Aanvullend worden ook kwalitatieve eisen gesteld aan fietsparkeervoorzieningen. Een fietsparkeervoorziening dient te voldoen aan de kwaliteitseisen van de Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 741, hoofdstuk 6 en 8). Fietsparkeervoorzieningen die hier niet aan voldoen, tellen niet mee als oplossing voor de fietsparkeerbehoefte.

In de kwaliteitseisen is in het bijzonder aandacht voor tweewielers met afwijkende maten. Naast reguliere stadsfietsen, moeten ook brom- en snorfietsen en bijvoorbeeld bakfietsen op een veilige en comfortabele manier in een fietsparkeervoorziening kunnen worden geparkeerd. Voor deze vervoermiddelen wordt een plek geboden door het aanbrengen van zogeheten vrije ruimte. Dit zijn gemarkeerde vakken waar een brom- of snorfiets of bakfiets geparkeerd kan worden.

Op basis van de richtlijnen van het CROW gelden de volgende eisen:

- Minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, bakfietsen en andere vervoermiddelen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed).
- Minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand van minimaal 500 mm).

De bovenstaande percentages worden toegepast met een minimum van 1 en afgerond op hele aantallen (bij minder dan 0,5 naar beneden en bij groter of gelijk aan 0,5 naar boven).

Laadinfrastructuur voor elektrische tweewielers

Eén van de kwaliteitseisen is dat een afsluitbare fietsenparkeervoorziening oplaadmogelijkheden moet bieden voor elektrische tweewielers (e-bikes, elektrische brom- en snorfietsen, etc.). Deze eis is met name relevant voor voorzieningen die worden gebruikt door bewoners van woningen of werknemers die werkzaam zijn in niet-woonfuncties. Deze eis geldt niet voor fietsenparkeervoorzieningen die hoofdzakelijk worden gebruikt door fietsers met een kortere parkeerduur (bv. bezoekers).

4.4 Toepassingsregels fietsparkeernorm

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.3 wordt deze Nota maatwerk parkeernormen centrum het uitgangspunt gehanteerd dat de fiets- en autoparkeerbehoefte in beginsel op eigen terrein moet worden opgelost. Dit geldt daarom ook voor de fietsparkeerbehoefte van vaste gebruikers (bewoners, werknemers, etc.) als van bezoekers. Bij de toepassing van dit uitgangspunt is er nadrukkelijk aandacht voor de praktijk. Als het oplossen deels of geheel op eigen terrein niet mogelijk is, dan moet dit als eerste door de initiatiefnemer worden onderbouwd. Vervolgens moet door de initiatiefnemer worden onderzocht of het mogelijk is om het fietsparkeren elders op te lossen.

Hiervoor wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van bestaande fietsparkeerplaatsen. Als deze voorzieningen niet aanwezig zijn of al door andere doelgroepen worden gebruikt, dan wordt op basis van de geldende planologische kaders beoordeeld of de aanleg van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de

openbare ruimte mogelijk is. Naast de ruimtelijke consequenties vormt ook de loopafstand hierbij een belangrijk criterium.

De kosten voor de eventuele aanleg als ook van het beheer en onderhoud van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

5. Autoparkeernormen

5.1 Stedelijkheidsgraad

Zoals eerder vermeld in paragraaf 3.2.4 gelden de parkeerkcijfers van CROW als basis voor onze parkeernormen.

Een eerste variabele die moet worden bepaald binnen de parkeerkcijfers van CROW is de factor stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad staat voor het gemiddeld aantal huisadressen in een gebied per vierkante kilometer. De stedelijkheidsgraad kan variëren van de laagste categorie: niet stedelijk (minder dan 500 adressen per km²) tot zeer sterk stedelijk (meer dan 2.500 adressen per km²).

De gemeente Den Helder heeft gemiddeld 1.687 adressen per vierkante kilometer. Met deze dichtheid is de gemeente volgens het CBS als geheel 'Sterk stedelijk' (tussen de 1.500 en 2.500 adressen per km²). We houden deze stedelijkheidsgraad van het CBS aan voor Den Helder.

5.2 Gebiedsindeling

De autoparkeernormen in deze nota worden uitsluitend toegepast in het in paragraaf 1.1 benoemde gebied. Dit gebied wordt beschouwd als 'centrumgebied'; conform de systematiek van het CROW voor het maken van een gebiedsindeling (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied).

5.3 Totstandkoming autoparkeernorm

In paragraaf 1.2 is de relatie weergegeven tussen bovenliggende beleidskaders en deze Nota maatwerk parkeernormen centrum. Hier is de keuze beschreven voor fiets- en autoparkeernormen met een realistisch karakter. Met het benoemde gebied en de stedelijkheidsgraad zijn twee van de drie variabelen binnen de CROW-parkeerkcijfers bepaald. De derde variabele is de keuze binnen de gegeven bandbreedte. CROW geeft voor iedere functie een minimum en maximum kencijfer.

In deze Nota maatwerk parkeernormen centrum is de beleidsmatige keuze gemaakt om de hoogte van de autoparkeernormen te baseren op **het gemiddelde van de bandbreedte** binnen de CROW-kencijfers (publicatie 2024).

Bij de parkeernormen voor woningen is 0,1 parkeerplaats per woning in mindering gebracht op het gemiddelde CROW-kencijfer. Dit is gebaseerd op de uitkomsten van een analyse van het werkelijk autobezit per huishouden in het op afbeelding 1 weergegeven gebied. De voorgestelde parkeernormen sluiten daarmee aan op het werkelijk autobezit van huishoudens in dit deel van het centrum van Den Helder.

Bij de parkeernormen voor overige functies is geen correctie doorgevoerd en is het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-kencijfers gehanteerd.

Parkeernormen voor woonfuncties

Het realiseren van nieuwe woonfuncties vormt vaak een belangrijk onderdeel van ruimtelijke ontwikkelingen. Woningen worden in verschillende soorten en maten gebouwd. In Bijlage 3 Autoparkeernormen zijn de autoparkeernormen opgenomen voor verschillende soorten woonfuncties. Het onderscheid tussen woonfuncties is op basis van de CROW-parkeerkcijfers voor grondgebonden woningen gebaseerd op woningtype (vrijstaand, twee-onder-een-kap of een tussen- of hoekwoning) en voor appartementen op basis van woninggrootte. Aanvullend wordt een onderscheid gemaakt tussen koop en (sociale) huur.

5.3.1 Bezoekersparkeernorm woonfuncties

In een woningbouwontwikkeling leiden, naast de bewoners, ook bezoekers van bewoners tot een parkeerbehoefte. Bezoeker geldt als overkoepelende term voor visite van bewoners, maar bijvoorbeeld ook de monteur van de cv-ketel.

Het CROW-parkeerkencijfer voor bezoekers van bewoners is recent (publicatie 2024) sterk gecorrigeerd. Uit onderzoeken bleek dat het aandeel bezoekers, zeker in centrumgebieden, veel lager ligt dan het oorspronkelijk kencijfer van 0,3 parkeerplaats per woning. Mede om die reden wordt voor het centrumgebied een bezoekersparkeernorm van 0,10 parkeerplaats per woning gehanteerd.

5.3.2 Parkeernormen voor overige functies

In Bijlage 3 Autoparkeernormen zijn autoparkeernormen opgenomen voor een groot aantal overige functies: werkfuncties, winkelfuncties, onderwijsfuncties en verschillende andere soorten functies. De parkeernormen zijn per functie gebaseerd op relevante eenheden. Een veelvoorkomende eenheid is per 100 m² bruto vloeroppervlakte (bvo). Als voor een geplande functie geen parkeernorm is opgenomen, dan moet door de initiatiefnemer de parkeernorm worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit niet mogelijk is, moet contact met de gemeente worden opgenomen waarbij de gemeente zal beslissen welke parkeernorm van toepassing is.

5.4 Kwaliteitseisen autoparkeerplaatsen

Naast het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld voor een ruimtelijke ontwikkeling is ook de kwaliteit van deze parkeerplaatsen van belang. De volgende publicaties om de kwaliteit van parkeervoorzieningen te kunnen beoordelen worden daartoe gehanteerd:

- Voor parkeerplaatsen gelegen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages, maart 2013, of de opvolger hiervan.
- Voor alle overige parkeerplaatsen: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, of de opvolger hiervan.

Parkeerplaatsen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen tellen niet mee in het oplossen van de parkeerbehoefte. De NEN2443 en de ASVV 2021 worden onder licentie verstrekt door respectievelijk NEN en CROW¹.

5.5 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij de ontwikkeling van sociaal-maatschappelijke functies moet er voor gehandicapten voldoende parkeergelegenheid beschikbaar zijn. Gehandicapten is een overkoepelende term voor mensen die als gevolg van een fysieke beperking te voet een beperkte afstand kunnen afleggen. Zij hebben om deze reden een officiële gehandicaptenparkeerkaart (bestuurder/passagier).

In de gemeente Den Helder geldt het uitgangspunt dat in ruimtelijke ontwikkelingen, waarin sociaal-maatschappelijke functies worden ontwikkeld met een parkeerbehoefte van minimaal 15 parkeerplaatsen, ten minste 3% van die behoefte moet zijn ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1.

Deze gehandicaptenparkeerplaatsen moeten liggen binnen een loopafstand van maximaal 100 meter gemeten vanaf de parkeerplaatsen tot de ingang van het gebouw. Bij toepassing van bovenstaand percentage moet worden afgerond op hele aantallen (bij minder dan 0,5 naar beneden en bij groter of gelijk aan 0,5 naar boven).

5.6 Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen in Den Helder neemt toe. Deze ontwikkeling maakt het van belang om in ruimtelijke ontwikkelingen op eigen terrein laadinfrastructuur aan te brengen en voorbereidingen te treffen om de laadinfrastructuur uit te kunnen breiden.

De eisen uit het landelijk geldende Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) zijn hierbij van toepassing. Daarin wordt onder meer het volgende gesteld:

- Een woongebouw met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak.
- Een gebouw, anders dan een woongebouw, met een parkeergelegenheid in het bouwwerk of buiten het bouwwerk op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft ten minste een oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeervakken.

Daarnaast zijn een aantal extra eisen opgenomen voor oplaadpunten. De belangrijkste extra eisen zijn:

- Alle oplaadpunten in een parkeergarage moeten tegelijkertijd centraal kunnen worden afgeschakeld.
- Bij de ingang van de garage staat duidelijk aangegeven waar de oplaadpunten zich bevinden en hoe deze centraal kunnen worden afgeschakeld.
- Oplaadpunten maken gebruik van de laadtechnieken 'mode 3' of 'mode 4'. Dit betekent dat het gaat om een laadstation.

1) Deze documenten zijn ter inzage beschikbaar bij de gemeente Den Helder.

6. Toepassingskader

6.1 Het stappenplan

De parkeernormen worden toegepast op basis van een vast stappenplan. In Figuur 1 wordt dit stappenplan schematisch weergegeven. Het stappenplan bestaat op hoofdlijnen uit twee delen: het bepalen van de parkeerbehoefte en het oplossen van die behoefte. In paragraaf 6.2 en paragraaf 6.3 worden de bijbehorende stappen toegelicht. Het stappenplan is primair gericht op de toepassing van de autoparkeernormen, echter is een aantal stappen ook van toepassing op de toepassing van de fietsparkeernormen (dit is apart aangegeven).

Stappenplan	Uitkomst per stap
1. Normatieve parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
2. Saldering van een bestaande parkeerbehoefte	- ... parkeerplaatsen
3. Mobiliteitscorrectie	- ... parkeerplaatsen
4. Vaststelling van de parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
<hr/>	
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	- ... parkeerplaatsen
6. Parkeerplaatsen in privaat eigendom	- ... parkeerplaatsen
7. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte bestaand	- ... parkeerplaatsen
8. Bijdrageregeling	- ... parkeerplaatsen
Toets dubbelgebruik per stap 5 t/m 8	Resultaat = parkeereis

Figuur 1 Schematische weergave stappenplan

Het stappenplan kan worden gezien als een rekensom. Op basis van fiets- en autoparkeernormen wordt de normatieve parkeerbehoefte bepaald. Vervolgens wordt een eventuele bestaande parkeerbehoefte gesalderd en/of wordt een mobiliteitscorrectie in mindering gebracht. In drie daarna volgende stappen wordt een geschikte parkeeroplossing gevormd. Het doorlopen van het stappenplan leidt tot het vaststellen van de parkeereis. De parkeereis bestaat uit de vastgestelde parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze behoefte wordt voorzien. De parkeereis wordt in de omgevingsvergunning opgenomen.

6.2 Het bepalen van de parkeerbehoefte

Het eerste gedeelte van het stappenplan bestaat uit stappen waarmee de parkeerbehoefte wordt bepaald.

6.2.1 Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

De normatieve parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de fietsparkeernormen in Bijlage 2 Fietsparkeernormen en de autoparkeernormen in Bijlage 3 Autoparkeernormen.

Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere geplande functie de berekening: functie * parkeernorm te worden uitgevoerd.

Resultaat stap 1 : voor alle functies die in de ruimtelijke ontwikkeling worden gerealiseerd, is de normatieve parkeerbehoefte op een navolgbare manier bepaald.

6.2.2 Stap 2: het salderen van een bestaande parkeerbehoefte

In stap 2 wordt de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies, die als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling komen te veranderen en voor dat deel waarvan de oorspronkelijke parkeeroplossing blijft bestaan, in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). Dit principe noemen we salderen. De hoofdgedachte bij salderen is dat bestaande parkeerplaatsen die worden gehandhaafd opnieuw kunnen worden ingezet om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) op te lossen.

Salderen is alleen van toepassing bij een functieverandering door transformatie van de locatie.

Bij sloop en nieuwbouw wordt salderen niet toegestaan en dient de ontwikkelaar te voldoen aan de volledige parkeerbehoefte van de nieuw te realiseren functie(s). Dit onderscheid wordt gemaakt omdat de gemeente Den Helder transformatieprojecten wil faciliteren en stimuleren. Bij sloop en nieuwbouw wil de gemeente eventueel vrijgekomen parkeerplaatsen juist inzetten voor andere maatschappelijk opgaven zoals meer en betere verblijfsruimte en groen- en watervoorzieningen.

In deze nota worden twee beleidsuitgangspunten gehanteerd voor het salderen. Met deze uitgangspunten is gewaarborgd dat een bestaande parkeerbehoefte op de juiste wijze in mindering wordt gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). Salderen is ook van toepassing op fietsparkeren als voor de eerdere functie(s) fietsparkeerplaatsen beschikbaar waren en deze blijven bestaan.

Uitgangspunt 1: salderen is mogelijk tot maximaal vijf jaar na het laatste vergunde gebruik

Aan salderen is een maximale termijn van vijf jaar verbonden. Wanneer het laatste vergunde gebruik van een functie langer dan vijf jaar geleden is, is het niet meer toegestaan om te salderen. De reden hiervoor is dat na vijf jaar niet mag worden aangenomen dat parkeerplaatsen die oorspronkelijk voor een functie zijn aangelegd, nog beschikbaar zullen zijn.

Uitgangspunt 2: er wordt rekening gehouden met een verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte

Bij het salderen van de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies kan de situatie zich voordoen dat de maatgevende parkeerbehoefte verschuift. Bij het salderen van een parkeerbehoefte moeten om deze reden aanwezigheidspercentages (zie paragraaf 6.3.1 dubbelgebruik parkeerplaatsen) worden toegepast. Per dagdeel moet de parkeerbehoefte van de bestaande- en de nieuwe functie(s) worden gesaldeerd. De hoogste waarde geldt als de nieuwe maatgevende parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling. In het onderstaande kader wordt dit toegelicht.

Voorbeeld: verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte

Een ontwikkeling waarin sprake kan zijn van salderen is een transformatie van een kantoorgebouw naar woningen. In deze transformatie zijn er twee hoofdgebruikersgroepen: werknemers van het kantoor (huidige situatie) en toekomstige bewoners (nieuwe situatie). Deze doelgroepen kennen een specifieke aanwezigheid gedurende de dag/week. Werknemers zijn voornamelijk overdag aanwezig en in de avond en in de nacht niet. Bewoners zijn overdag gedeeltelijk aanwezig en in de nacht nagenoeg volledig.

In een transformatieontwikkeling van kantoor naar woningen is, op basis van de in Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages opgenomen aanwezigheidspercentages, sprake van een verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte. Het moment waarop de woningen tot hun maximale parkeerbehoefte leiden (de werkdagnacht) is het moment waarop het kantoor tot geen enkele parkeerbehoefte leidt. Dit heeft tot gevolg dat in deze transformatieontwikkeling sprake is van een geheel nieuwe parkeerbehoefte. Er kan niet worden gesaldeerd.

Resultaat stap 2: indien van toepassing is de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies op de juiste wijze in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 1.

6.2.3 Stap 3: toepassing mobiliteitscorrectie(s)

Wanneer de normatieve parkeerbehoefte is berekend en de eventuele parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functie(s) is gesaldeerd, kan in de volgende stap een mobiliteitscorrectie worden toegepast. De mobiliteitscorrectie vormt een optionele stap, de initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate wordt ingezet op duurzame mobiliteitsconcepten. De mobiliteitscorrectie kan leiden tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het onderbouwen van een mobiliteitscorrectie. De initiatiefnemer stelt voor deze onderbouwing een mobiliteitsplan op. In deze nota wordt de mogelijkheid geboden om bij het gebruik van deelmobiliteit in de vorm van een deelauto een mobiliteitscorrectie toe te passen.

Correctie 1: in de ruimtelijke ontwikkeling wordt een autodeelconcept structureel ingezet

Een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling waarin woningbouw wordt gerealiseerd, kan kiezen voor het inzetten van een autodeelconcept. Dit is een concept waarbij deelauto's voor de bewoners beschikbaar zijn. Uit onderzoek² blijkt dat autodelen leidt tot een ander soort autogebruik en in absolute zin tot minder autogebruik. Slechts 10% van de ritten in een deelauto is korter dan vijf kilometer, tegenover een landelijk gemiddelde van 30%³. De gemeente Den Helder kijkt positief aan tegen ontwikkelingen die een alternatief bieden voor de auto zoals de inzet van autodeelconcepten.

Voor een succesvolle inzet van autodeelconcepten worden verschillende randvoorwaarden gehanteerd. Hiermee is gewaarborgd dat sprake is van een robuust en toekomstbestendig alternatief voor eigen autobezit.

Initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het indienen van een toetsbare onderbouwing van het autodeelconcept. De uitkomst van de toets wordt geborgd in de omgevingsvergunning.

Eisen en randvoorwaarden die gelden voor de inzet van een autodeelconcept:

1. Een autodeelconcept kan alleen leiden tot een reductie van de parkeerbehoefte van de bewoners bij de ontwikkeling van woonfuncties.
2. Maximaal 20% van de normatieve autoparkeerbehoefte van bewoners kan worden ingevuld door de inzet van een autodeelconcept.
3. Iedere deelauto die wordt ingezet vervangt maximaal vier eigen auto's van bewoners.
4. Voor iedere deelauto wordt een geormerkte autodeelparkeerplaats aangelegd. Als sprake is van een elektrische deelauto is deze parkeerplaats voorzien van een elektrische oplaadpunt⁴.
5. De inzet van het autodeelconcept dient voor ten minste vijf jaar te zijn gewaarborgd, aan te tonen met een ondertekende overeenkomst tussen de initiatiefnemer en deelauto aanbieder (inclusief kettingbeding).
6. In de bovengenoemde overeenkomst dient een risicobeheersmaatregel te zijn opgenomen voor situaties waarin de deelauto aanbieder niet meer in staat is om het autodeelconcept aan te bieden.
7. Het autodeelconcept moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat (de eerste) woningen binnen de ruimtelijke ontwikkeling worden bewoond.
8. De mobiliteitscorrectie op basis van deelauto's uitsluitend wordt toegestaan indien voorafgaand aantoonbaar toekomstig gebruik en draagvlak voor deelmobiliteit is vastgesteld binnen de betreffende wijk.

Correctie 2: in de ruimtelijke ontwikkeling wordt een collectieve fietsparkeervoorziening gerealiseerd.

Een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling waarin woningbouw wordt gerealiseerd, kan kiezen voor de realisatie van extra fietsparkeerplaatsen. Als deze fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd in een collectieve fietsenstalling, dan kan maximaal 10% van de normatieve autoparkeerbehoefte van bewoners worden ingevuld door de realisatie van extra fietsparkeerplaatsen.

Voor elke bespaarde autoparkeerplaatsen worden twee extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

Initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het indienen van een toetsbare onderbouwing van de in het bouwplan opgenomen collectieve fietsparkeervoorziening. De uitkomst van de toets wordt geborgd in de omgevingsvergunning.

2) Bron: CROW, argumenten voor autodelen.

3) Dit impliceert dat een aanbod van deelauto's leidt tot een ander mobiliteitsgedrag en daarmee andere keuzes in te gebruiken vervoermiddelen (voor kortere ritten meer lopen en fiets i.p.v. auto)

4) Indien in een ruimtelijke ontwikkeling één enkele elektrische deelauto wordt ingezet, dan wordt het tweede parkeervak dat gelegen is bij het oplaadpunt aangewezen als parkeerplaats voor regulier elektrisch laden.

Resultaat stap 3: op de resterende normatieve parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling (zoals bepaald in stap 2) zijn op basis van een mobiliteitsplan één of meerdere mobiliteitscorrecties in mindering gebracht.

6.2.4 Stap 4: vaststelling van de parkeerbehoefte

De omvang van de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling kan nu worden vastgesteld. Dit is de som van de resultaten van stap 1 t/m stap 3:

Stap 1: de berekende normatieve parkeerbehoefte;

Stap 2: de (eventueel) in mindering gebrachte parkeerbehoefte van bestaande functies;

Stap 3: de (eventueel) in mindering gebrachte parkeerbehoefte als gevolg van de toegepaste normcorrectie(s).

Resultaat stap 4 : de omvang van de auto- en fietsparkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling.

Afrondingsregel

Bij het toepassen van fiets- en autoparkeernormen worden verschillende berekeningen uitgevoerd. De resultaten van deze berekeningen worden niet tussentijds afgerond. Bij het vaststellen van de parkeerbehoefte (stap 4) moet worden afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat een parkeerbehoefte kleiner dan 0,5 naar beneden wordt afgerond en een behoefte groter of gelijk aan 0,5 naar boven wordt afgerond.

Deze afrondingsregel geldt niet bij projecten met een parkeereis < 3,0 plaatsen. In dat geval wordt altijd naar boven afgerond.

6.3 Het oplossen van de parkeerbehoefte

Het tweede gedeelte van het stappenplan bestaat uit stappen waarmee de berekende parkeerbehoefte (stap 4) wordt opgelost. Voor het oplossen van de parkeerbehoefte bestaan drie mogelijkheden: de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein, het gebruik van parkeerplaatsen in privaat eigendom en het gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

In stap 5 t/m 7 onderzoekt de initiatiefnemer op basis van deze volgorde hoe de parkeerbehoefte opgelost kan worden.

6.3.1 Uitgangspunten bij het oplossen van de parkeerbehoefte

Bij het oplossen van de parkeerbehoefte zijn een aantal uitgangspunten van toepassing, zijnde:

- Maximaal acceptabele loopafstanden;
- Mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Maximaal acceptabele loopafstanden

Voor de bruikbaarheid van parkeerplaatsen gelden maximaal acceptabele loopafstanden. Deze loopafstanden kunnen per gebied en hoofdfunctie verschillend zijn. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat een werknemer bereid is om op een grotere loopafstand te parkeren in vergelijking tot een bewoner. De van toepassing zijnde loopafstanden zijn weergegeven in Bijlage 5 Maximale loopafstanden.

De loopafstand wordt gemeten als de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte (over het trottoir) van de parkeervoorziening naar het bestemmingsadres. De loopafstand wordt bepaald door middel van een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld Google Maps) of door gebruik te maken van een Geografisch Informatie Systeem (GIS).

Mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen

In een ruimtelijke ontwikkeling worden soms verschillende functies gerealiseerd. Iedere functie trekt zijn eigen doelgroepen aan (bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers en bijvoorbeeld bezoekers van bedrijven of instellingen). Iedere doelgroep is op verschillende momenten van de dag/week aanwezig. Bij combinaties van meerdere functies in een ruimtelijke ontwikkeling ontstaat de mogelijkheid om dezelfde parkeerplaatsen voor meerdere doelgroepen in te zetten. Overdag maakt een kantoormedewerker gebruik van een parkeerplaats, in de avond en nacht is dezelfde parkeerplaats beschikbaar voor een bewoner. Dit principe staat bekend als dubbelgebruik. Dubbelgebruik is van toepassing op fiets- en autoparkeren.

Om de mogelijkheden op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken moet voor iedere ruimtelijke ontwikkeling een parkeerbalans worden opgesteld. In een parkeerbalans wordt op basis van aanwezigheidspercentages (zie Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages) de parkeerbehoefte van iedere geplande functie voor verschillende dagdelen berekend. Aan de hand van deze percentages wordt in de parkeerbalans het dagdeel vastgesteld waarop de gezamenlijke parkeerbehoefte van de geplande functies het hoogst is. Dit moment wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd.

Het kan voorkomen dat de ontwikkelaar voor de parkeerbehoefte op verschillende locaties een parkeeroplossing aanbiedt. In het geval dat de parkeerbehoefte op verschillende parkeervoorzieningen wordt opgelost wordt per voorziening (we praten dan bijvoorbeeld over straatparkeren, een parkeerterrein of een parkeergarage) een berekening gemaakt van de mogelijkheid tot dubbelgebruik van die voorziening. In dit geval is in de regel hetzelfde aan te houden: aan de hand van de percentages wordt het dagdeel vastgesteld waarop de parkeerbehoefte die op de betreffende voorziening wordt opgelost het hoogst is. Dit is het maatgevende moment met het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen voor die voorziening.

Een parkeervoorziening moet, om dubbelgebruik te kunnen laten plaatsvinden, in het bijzonder aan de volgende eisen voldoen:

- De parkeerplaatsen zijn niet exclusief toegewezen of gereserveerd voor specifieke gebruikers.
- De parkeerplaatsen zijn bereikbaar en fysiek toegankelijk voor alle gebruikersgroepen die van de parkeerplaatsen gebruik moeten kunnen maken (bijvoorbeeld: als bezoekers van bewoners in een parkeergarage moeten parkeren, dan moeten zij altijd toegang kunnen hebben tot de parkeergarage en bv. een hekwerk of slagboom kunnen openen).

6.3.2 Stap 5: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.3 geldt in deze Nota maatwerk parkeernormen centrum het beleidsuitgangspunt dat de fiets- en autoparkeerbehoefte volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Dit geldt zowel voor het aantal parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, kantoormedewerkers, etc.) als voor het aantal bezoekersparkeerplaatsen.

In gebiedsontwikkelingen kunnen op eigen terrein nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd die, nadat de ontwikkelingen zijn voltooid, tot de openbare parkeercapaciteit gaan behoren. Binnen dit stappenplan worden deze parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein gezien.

Resultaat stap 5: *met toepassing van de berekeningsaantallen zoals opgenomen in Bijlage 6 Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein, is het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bepaald en in mindering gebracht op de vastgestelde parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 4.*

6.3.3 Stap 6: gebruik parkeerplaatsen in privaat eigendom

De situatie kan zich voordoen dat de initiatiefnemer de parkeerbehoefte niet (volledig) op eigen terrein kan oplossen. In dit geval kan de initiatiefnemer onderzoeken of in de omgeving van de ontwikkellocatie parkeerplaatsen in privaat eigendom aanwezig zijn. Als dit het geval is, dan kan de (resterende) parkeerbehoefte mogelijk worden opgelost door parkeerplaatsen te kopen of te huren bij de eigenaar/exploitant van deze private parkeervoorziening. Hierbij worden verschillende eisen gehanteerd om de robuustheid van deze oplossing te waarborgen. Deze eisen zijn:

- De private parkeervoorziening moet gelegen zijn binnen de maximaal acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) zoals opgenomen in Bijlage 5 Maximale loopafstanden.
- De initiatiefnemer moet bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning inzicht geven in de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen op de momenten waarop de te realiseren functie(s) tot een parkeerbehoefte leiden (hiervoor gelden de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages).
- De initiatiefnemer moet bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning een contract (inclusief kettingsbeding) overleggen waarmee de beschikbaarheid en het gebruik van de parkeerplaatsen voor een periode van tenminste tien jaar is gewaarborgd.

Resultaat stap 6: *het aantal private parkeerplaatsen dat door de initiatiefnemer wordt gekocht of gehuurd om de parkeerbehoefte op te lossen is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 5.*

6.3.4 Stap 7: gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte

De situatie kan zich voordoen dat het niet mogelijk is om de vastgestelde parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen of door het kopen of huren van private parkeerplaatsen. De initiatiefnemer kan in dit geval onderzoeken of de resterende parkeerbehoefte opgelost kan worden door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om te voorkomen dat dit leidt tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk geldt het uitgangspunt dat de parkeerdruk in de eindsituatie op het maatgevende moment **maximaal 90%** mag zijn. Het maatgevende moment is het dagdeel waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is.

Om te kunnen beoordelen of de openbare ruimte mogelijkheden biedt om de parkeerbehoefte op te kunnen lossen, is een actueel beeld nodig van de bestaande parkeerdruk. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het in kaart brengen van de parkeerdruk. Wanneer de gemeente over recente en repre-

sentatieve parkeerdrukmetingen beschikken, dan stelt de gemeente deze gegevens beschikbaar aan de initiatiefnemer. Een parkeerdrukmeting mag niet ouder zijn dan twee jaar. Als er geen actueel en representatief beeld is van de parkeerdruk, dan moet de initiatiefnemer voor eigen rekening een parkeerdrukmeting laten uitvoeren. Deze meting moet aan de volgende eisen voldoen:

- De meetmethodiek die in de parkeerdrukmeting wordt gehanteerd moet door de gemeente zijn goedgekeurd (de wijze waarop parkeercapaciteit en- bezetting⁵ worden gemeten). Alleen officiële parkeerplaatsen gelden in metingen als beschikbare parkeercapaciteit.
- De uitvoering van de parkeerdrukmeting moet met de gemeente zijn afgestemd. Hierbij worden in ieder geval het onderzoeksgebied bepaald en de momenten van de dag/week waarop de metingen plaats moeten vinden. Voor de begrenzing van het onderzoeksgebied gelden de maximaal acceptabele loopafstanden (zie Bijlage 5 Maximale loopafstanden) als uitgangspunt.
- De gemeente heeft altijd het recht om het toekennen van eventuele bestaande vrije capaciteit op parkeerplaatsen van de gemeente als oplossing voor de parkeeropgave van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, infrastructurele maatregelen, toename van autobezit en -gebruik van reeds bestaande functies en dergelijke).

Als de resterende parkeervraag in de omgeving wordt opgelost, dan worden alle daarmee gemoeide kosten in principe betaald door de aanvrager van de omgevingsvergunning. Daartoe zullen aanvullende afspraken tussen partijen worden gemaakt.

Resultaat stap 7: *het aantal openbare parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld aan de ruimtelijke ontwikkeling is - zo nodig in combinatie met een daartoe door de gemeente te verkrijgen financiële bijdrage - bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 6.*

6.3.5 Stap 8: bijdrageregeling

Alleen in het geval ook de oplossing zoals beschreven in Stap 7 niet mogelijk is, kan (het resterende deel) van de normatieve parkeeropgave opgelost worden middels een bijdrageregeling met de gemeente. In dat geval lost de gemeente onder voorwaarden en voor rekening van initiatiefnemer (het resterende deel van) de normatieve parkeeropgave op (bijvoorbeeld door aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen in het openbaar gebied). In dat geval neemt de gemeente de verplichting over van de initiatiefnemer tegen een daartoe door de initiatiefnemer aan de gemeente te betalen marktconforme vergoeding.

De gemeente hanteert hierbij de volgende voorwaarden:

- 'Bijdragen' mag nooit een doel zijn. De mogelijkheden hiervoor moeten voor elke situatie afzonderlijk nader worden onderzocht. Dit betekent dat, voordat een bijdrageregeling voor een bepaalde ontwikkeling van toepassing kan worden verklaard, onder meer gekeken moet worden of de gemeente inderdaad de mogelijkheid heeft om parkeerplaatsen te realiseren (ruimtelijk, juridisch en gelijktijdig gereed met de oplevering van de ontwikkeling), tegen welke kosten (financieel) en of zij het daartoe behorende realisatieproces kan beheersen (organisatorisch).
- Als een bijdrageregeling mogelijk is én wenselijk wordt geacht, zullen afspraken ten minste in de omgevingsvergunning worden vastgelegd, zo nodig aangevuld met een anterieure overeenkomst. Indien een bijdrageregeling om één of meerdere redenen niet mogelijk is, wordt afgezien van het instellen van een dergelijke regeling.
- Een bijdrageregeling is alleen mogelijk voor nog niet bestaande, nog door de gemeente te realiseren parkeerplaatsen of reeds gerealiseerde parkeerplaatsen van de gemeente welke bij oprichting zijn gemotiveerd als parkeerplaatsen voor toekomstige ontwikkelingen.

Door een bijdrage te doen in het door de gemeente te realiseren deel van de normatieve parkeeropgave is er nog geen sprake van een 'om niet' verkregen parkeerrecht op die parkeerplaatsen. De gemeente draagt uitsluitend zorg (zelfstandig dan wel door derden) voor de realisatie en instandhouding van de betreffende parkeerplaatsen. In het geval op deze parkeerplaats(en) een parkeerregime van toepassing is of op enig moment van toepassing wordt (vergunningparkeren, betaald parkeren, blauwe zone), dan zal de gebruiker van die parkeerplaatsen onder de door de exploitant van de betreffende parkeerplaatsen benoemde gebruiksvoorwaarden (tariefstelling, gebruikstijden e.d.) gebruik kunnen maken van deze parkeerplaats(en).

Als richtlijn voor de marktconforme bijdrage wordt de gemiddelde reële stichtingskosten van de te realiseren parkeervoorziening gehanteerd. Zo wordt gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen als daar behoefte aan bestaat, zonder dat zij zelf extra

5) Bij langsparkeren zonder gemarkeerde parkeervakken geldt dat de parkeercapaciteit wordt bepaald door middel van een afstandsmeting, waarbij voor één langsparkerplaats een lengte van minimaal 6 meter geldt.

middelen beschikbaar hoeft te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt dat de aanleg van extra parkeerplaatsen kostenneutraal kan plaatsvinden. De hoogte van de bijdrage is dus gekoppeld aan de manier waarop de parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De aldus verkregen middelen zijn gekoppeld aan een expliciete verplichting. Het is niet mogelijk om deze gelden later anders te bestemmen dan voor het tijdig beschikbaar stellen van de afgesproken parkeercapaciteit in de afgesproken verschijningsvorm op de afgesproken locatie.

Resultaat stap 8: *het aantal, de ligging en verschijningsvorm van de door de gemeente tegen een vergoeding van de initiatiefnemer te realiseren parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld aan de ruimtelijke ontwikkeling is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 7.*

6.4 Wat als de parkeerbehoefte niet kan worden opgelost?

De situatie kan zich voordoen dat een initiatiefnemer er niet in slaagt om de vastgestelde fiets- en/of autoparkeerbehoefte van zijn ruimtelijke ontwikkeling op te kunnen lossen. Dit vormt in beginsel een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

Een initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het volledig oplossen van de parkeerbehoefte van zijn ruimtelijke ontwikkeling. Als de bovenstaande situatie zich voordoet, dan zal de initiatiefnemer in eerste instantie zelf naar alternatieve oplossingen moeten zoeken. Een voorbeeld hiervan is het wijzigen van het geplande ruimtelijke programma.

6.4.1 Afwijkingsbevoegdheid van het college

Op basis van de afwijkingsbevoegdheid volgens de Algemene wet bestuursrecht en daarop gebaseerde jurisprudentie heeft een bestuursorgaan de inherente bevoegdheid om van haar beleid af te wijken. Hierbij dient gemotiveerd te worden dat er sprake is van omstandigheden die op zichzelf, dan wel tezamen met andere omstandigheden, moeten worden aangemerkt als bijzondere omstandigheden die maken dat het handelen overeenkomstig het beleid onevenredige gevolgen heeft.

7. Borging van de parkeeroplossing

7.1 Vertaling van theorie naar praktijk

Het toepassen van fiets- en autoparkeernormen vormt een vrij theoretisch geheel waarin het soms lastig kan zijn om de vertaling naar de praktijk te maken. Tegelijkertijd geldt dat de mobiliteits- en parkeeroplossing die voor een ruimtelijke ontwikkeling wordt gevormd, in de praktijk goed moet functioneren. Dit geldt voor het eerste jaar, na tien jaar en tot het moment dat een gebouw wordt gesloopt, wordt gewijzigd of een andere functie krijgt. Om dit te bereiken wordt in deze paragraaf stilgestaan bij het vertalen van de theoretische parkeeroplossing naar de praktijk. Dit gebeurt in de vorm van een atelier: een werksessie waarin alle betrokken partijen zijn vertegenwoordigd (de initiatiefnemer, de toekomstige eigenaar, de gemeente en andere betrokken partijen zoals de aanbieder van eventuele deelauto's). Het atelier is gericht op de meer grootschalige gebiedsontwikkelingen.

De vertaalslag van theorie naar praktijk moet de initiatiefnemer doen voordat de aanvraag voor de omgevingsvergunning wordt ingediend. Uit het atelier kunnen wijzigingen naar voren komen in de bedachte parkeer- en mobiliteitsoplossing. Onderwerpen die in ieder geval in het atelier aan bod moeten komen zijn:

- Wie parkeert waar: op een plattegrond wordt de parkeer- en mobiliteitsoplossing uitgewerkt. Waar liggen de fiets- en autoparkeerplaatsen? Voldoen de (collectieve) fietsparkeervoorzieningen aan de gestelde kwaliteitseisen? Hoe zijn de parkeerplaatsen toegewezen aan de adressen? Waar worden eventueel de elektrische laadpalen geplaatst? Op welke locatie wordt een eventuele deelauto strategisch neergezet?
- Bezoekersparkeren: hoe krijgen bezoekers van de functies die worden ontwikkeld toegang tot parkeerplaatsen die op eigen terrein zijn gelegen? Hoe openen zij een hekwerk of slagboom?
- Communicatie: hoe worden de eindgebruikers geïnformeerd over de mobiliteits- en parkeeroplossing die voor hen wordt gerealiseerd?

7.2 Borging parkeren op eigen terrein (POET)

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.3 geldt in deze Nota maatwerk parkeernormen centrum het uitgangspunt dat de volledige fiets- en autoparkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost. In het bijzonder voor de auto geldt dat het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en in onze gemeentelijke systemen. In dit kader houdt de gemeente een

POET-lijst bij: een lijst met adressen die beschikken over parkeren op eigen terrein. Dit biedt duidelijkheid richting de toekomst (vooral in relatie tot parkeerregulering en het in aanmerking komen voor openbare parkeerrechten, zoals een parkeervergunning of een ontheffing voor de parkeerschijfzone).

Bijlage 1 Begripsbepaling

- a) **Autoparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
- b) **Autoparkeerbehoefte:** de totale behoefte naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling, rekening houdend met de gebiedsindeling en aanwezigheidspercentages;
- c) **Bezoekersaandeel:** het deel van de fiets- en autoparkeerbehoefte dat bestaat uit bezoekers;
- d) **CROW:** CROW is een landelijk kennisplatform over onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren.
- e) **Deelauto:** een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoonbaar dat deze op basis van een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden;
- f) **Eigen terrein:** grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling danwel in de directe nabijheid binnen de in Bijlage 6 Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke ontwikkeling;
- g) **Fietsparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
- h) **Fietsparkeerbehoefte:** de totale behoefte naar fietsparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling;
- i) **Vaste gebruikersaandeel:** het deel van de fiets- en autoparkeerbehoefte dat bestaat uit vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners of werknemers);
- j) **Kwaliteitseis:** een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeervoorziening;
- k) **Maatgevende parkeerbehoefte:** het moment waarop de verschillende functies binnen het programma gezamenlijk op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeerbehoefte hebben ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn;
- l) **Mobiliteitsplan:** een document waarin de mobiliteitsconcepten zijn uitgewerkt die door de initiatiefnemer worden ingezet om de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling op te lossen;
- m) **NEN:** Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut;
- n) **Openbare parkeerrechten:** de rechten die rusten op een adres voor het in aanmerking komen voor ontheffings- en vergunningsproducten (in gebieden waar parkeerregulering van kracht is).
- o) **Openbare ruimte:** de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorziene buitenruimte die binnen de gemeente Den Helder is gelegen;
- p) **Parkeerdruk:** het totale geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte of in de gebouwde openbare parkeervoorzieningen, uitgedrukt in een percentage;
- q) **POET-lijst:** een lijst met adressen waar parkeren op eigen terrein aanwezig is of was zoals vastgesteld in het verleden, met per adres de gevolgen die dit heeft voor het in aanmerking komen voor openbare parkeerrechten.
- r) **Programma:** het totaal aan verwachte aantal functies in een ruimtelijke ontwikkeling uitgedrukt in eenheden zoals die worden toegepast voor het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte;
- s) **Ruimtelijke ontwikkeling:** een omgevingsplanactiviteit zoals bedoeld in artikel 5.1 van de Omgevingswet;
- t) **Salderen:** het berekenen van de parkeereis op basis van het verschil tussen de parkeervraag fiets- of auto in de nieuwe situatie (na realisering van de ruimtelijke ontwikkeling) en de parkeervraag in de oude situatie (vóór realisering van de ruimtelijke ontwikkeling);
- u) **Sloop en nieuwbouw:** bij sloop en nieuwbouw wordt een bestaand gebouw eerst afgebroken en verwijderd – alleen de fundering kan optioneel in stand blijven – en wordt een nieuw gebouw gerealiseerd
- v) **Transformatie:** bij transformatie vindt functieverandering van een bestaande functie plaats (bijv. van een kantoor naar een woning) plaatsvindt en dient het gebouw waarin de functie is gesitueerd verbouwd te worden. Dit houdt aan de ene kant in het renoveren van de bestaande fundering en/of constructies en aan de andere kant nieuwe lagen toepassen op een bestaande constructie of een extra vleugel aanbouwen.

Bijlage 2 Fietsparkeernormen

Funcitie	Eenheid	Parkeernorm (eis)	Gemiddeld kencijfer (streven)	Percentage bezoekers
• Appartement, groter dan 160 m ²	Per wooneenheid	6,0	n.v.t.	n.v.t.
• Appartement, tussen 100 en 160 m ²	Per wooneenheid	5,0	n.v.t.	n.v.t.
• Appartement, tussen 60 en 100 m ²	Per wooneenheid	4,0	n.v.t.	n.v.t.
• Appartement, kleiner dan 60 m ²	Per wooneenheid	3,0	n.v.t.	n.v.t.
• Huisvesting voor arbeidsmigranten	Per bed	1,0	n.v.t.	n.v.t.
• Studentenhuis	Per kamer	1,0	1,0	n.v.t.
• Appartement, bezoekers	Per wooneenheid	0,5	1,0	n.v.t.
• Kantoor (personeel)	Per 100 m ² bvo	1,3	2,0	n.v.t.
• Kantoor met balie (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	3,0	6,0	n.v.t.
• Winkelcentrum	Per 100 m ² bvo	1,5	2,5	94%
• Supermarkt	Per 100 m ² bvo	1,6	2,7	93%
• Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	0,1	0,25	87%
• Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	0,1	0,25	89%
• Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,0	4,3	n.v.t.
• Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,5	5,0	n.v.t.
• Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	4,3	6,2	n.v.t.
• Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,2	0,4	n.v.t.
• Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	6,0	10,0	n.v.t.
• Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,4	0,4	n.v.t.
• ROC (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	8,0	12,0	n.v.t.
• ROC (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,6	0,9	n.v.t.
• Apotheek (bezoekers)	Per locatie	4,0	7,0	n.v.t.
• Apotheek (medewerkers)	Per locatie	2,0	4,0	n.v.t.
• Begraafplaats/creatorium	Per gelijktijdige plechtigheid	3,0	5,0	67%
• Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	1,0	1,3	n.v.t.
• Gezondheidscentrum (medew.)	Per 100 m ² bvo	0,3	0,4	n.v.t.
• Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	20,0	30,0	60%
• Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	0,2	0,4	n.v.t.
• Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,3	0,6	n.v.t.
• Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	2,0	3,0	97%
• Bioscoop	Per 100 m ² bvo	4,0	7,8	94%
• Fitness	Per 100 m ² bvo	3,5	6,0	90%
• Museum	Per 100 m ² bvo	0,5	0,9	95%
• Sporthal	Per 100 m ² bvo	1,4	2,5	96%
• Sportveld	Per ha netto terrein	30,0	50,0	95%
• Sportzaal	Per 100 m ² bvo	2,2	4,0	94%
• Stadion	Per 100 zitplaatsen	5,0	9,0	99%
• Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	18,0	32,0	99%
• Theater	Per 100 zitplaatsen	13,0	24,0	87%
• Zwembad (openlucht)	Per 100 m ² bassin	15,0	28,0	97%
• Zwembad (overdekt)	Per 100 m ² bassin	11,0	20,0	99%
• Fastfoodrestaurant	Per 100 m ² bvo	8,0	10,0	90%
• Restaurant/café/bar/cafetaria	Per 100 m ² bvo	3,0	7,0	80%

• Busstation	Per halterende buslijn	23,0	42,0	100%
• Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	0,5	0,8	100%

Bijlage 3 Autoparkeernormen

Hoofdgroep: wonen

Functie	Eenheid	Norm bewoner	Norm bezoeker
• Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,20	0,10
• Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1,10	0,10
• Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,00	0,10
• Koop, appartement, > 100 m2 bvo	Per woning	1,00	0,10
• Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,90	0,10
• Koop, appartement, < 75 m2 bvo	Per woning	0,80	0,10
• Huur, huis, vrije sector	Per woning	0,80	0,10
• Huur, huis, sociale huur	Per woning	0,60	0,10
• Huur, appartement, vrije sector, > 100 m2 bvo	Per woning	0,80	0,10
• Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,50	0,10
• Huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 bvo	Per woning	0,40	0,10
• Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 bvo	Per woning	0,50	0,10
• Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,40	0,10
• Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 bvo	Per woning	0,30	0,10
• Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m2 bvo	Per woning	0,10	0,10
• Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	Per kamer	0,00	0,10
• Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	Per woning	0,00	0,10
• Zorgwoning (geen automobilititeit bewoner)	Per woning	0,00	0,50

Hoofdgroep: werken

Functie	Eenheid	Norm totaal	Aandeel bezoekers
• Kantoor zonder baliefunctie	Per 100 m ² bvo	1,15	5%
• Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100 m ² bvo	1,55	20%
• Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	Per 100 m ² bvo	1,35	5%
• Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	Per 100 m ² bvo	0,65	5%
• Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m ² bvo	1,05	5%

Hoofdgroep: winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Norm totaal	Aandeel bezoekers
• Buurtsupermarkt	Per 100 m ² bvo	1,90	89%
• Fullservice supermarkt	Per 100 m ² bvo	3,30	93%
• Grote supermarkt (XL), > 2.500 m ²	Per 100 m ² bvo	5,90	84%
• Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	Per 100 m ² bvo	3,30	82%
• Wijkmarkt / klein buurtcentrum	Per 100 m ² bvo	0,20	85%
• Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m ² bvo	3,65	92%
• Woonwarenhuis/woonwinkel	Per 100 m ² bvo	1,15	95%

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Norm totaal	Aandeel bezoekers
• Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	0,45	97%

• Museum	Per 100 m ² bvo	0,40	95%
• Bioscoop	Per 100 m ² bvo	3,20	94%
• Filmtheater/filmhuis	Per 100 m ² bvo	2,60	97%
• Theater/schouwburg	Per 100 m ² bvo	7,30	87%
• Musicaltheater	Per 100 m ² bvo	2,90	86%
• Casino	Per 100 m ² bvo	5,70	86%
• Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,60	89%
• Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,85	87%
• Dansstudio	Per 100 m ² bvo	1,50	93%
• Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m ² bvo	1,40	87%
• Fitnesscentrum	Per 100 m ² bvo	1,70	90%
• Sauna, hammam	Per 100 m ² bvo	2,50	99%
• Sporthal	Per 100 m ² bvo	1,45	96%
• Sportzaal	Per 100 m ² bvo	1,05	94%
• Tennishal	Per 100 m ² bvo	0,30	87%
• Padelhal	Per 100 m ² bvo	0,35	87%
• Squashhal	Per 100 m ² bvo	1,60	84%
• Sportveld	Per ha. netto terrein	20,00	95%
• Stadion	Per zitplaats	0,12	99%
• Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m ² bvo	1,15	98%
• Jachthaven	Per ligplaats	0,60	99%
• Indoorspeeltuin, gemiddeld/klein (< 1.500 m ²)	Per 100 m ² bvo	2,90	97%
• Indoorspeeltuin, groot (1.500 < 3.500 m ²)	Per 100 m ² bvo	3,50	98%
• Indoorspeeltuin, zeer groot (> 3.500 m ²)	Per 100 m ² bvo	3,70	98%
• Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per boerderij	2,90	97%
• Dierenpark	Per ha. netto terrein	8,00	99%
• Attractie- en pretpark	Per ha. netto terrein	2,90	99%

Hoofdgroep: horeca en (verblijfs)recreatie

Funcie	Eenheid	Norm totaal	Aandeel bezoekers
• 1* hotel	Per 10 kamers	0,40	77%
• 2* hotel	Per 10 kamers	1,35	80%
• 3* hotel	Per 10 kamers	2,00	77%
• 4* hotel	Per 10 kamers	3,20	73%
• 5* hotel	Per 10 kamers	5,00	65%
• Café/bar/cafetaria	Per 100 m ² bvo	5,00	90%
• Restaurant	Per 100 m ² bvo	5,00	80%
• Discotheek	Per 100 m ² bvo	6,10	99%
• Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	Per 100 m ² bvo	4,00	99%

Toelichting: bij horecagelegenheden wordt geen parkeerbehoefte toegekend aan terrasoppervlakte. Een uitzondering geldt voor situaties waarin het terras tegen weer en wind is beschermd (overdekt en/of verwarmd), waardoor het terras ook bij mindere weersomstandigheden gebruikt kan worden. Toelichting: onder de functie 'Restaurant, fine-dining' worden restaurants in het hogere prijssegment verstaan. In dit type restaurants ligt de gemiddelde oppervlakte per gast hoger (tussen de 1,6 tot 1,8 m² per gast, waar dit bij een full-service restaurant tussen de 1,1 en 1,4 m² ligt).

Hoofdgroep: gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Funcie	Eenheid	Norm totaal	Aandeel bezoekers
• Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,05	57%
• Apotheek	Per apotheek	2,25	45%
• Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,25	57%
• Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,25	50%
• Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,30	38%
• Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,55	47%
• Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,55	55%
• Ziekenhuis	Per 100 m ² bvo	1,40	29%
• Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,65	97%

• Religiegebouw	Per zitplaats	0,15	60%
• Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,60	57%

Hoofdgroep: onderwijs

Functie	Eenheid	Norm totaal	Aandeel bezoekers
• Kinderdagverblijf (exclusief kiss & Ride)	Per 100 m ² bvo	0,90	0%
• Basisonderwijs (exclusief kiss & Ride)	Per leslokaal	0,75	0%
• Middelbare school	Per 100 leerlingen	3,30	11%
• ROC	Per 100 leerlingen	4,20	7%
• Hogeschool	Per 100 leerlingen	8,30	72%
• Universiteit	Per 100 leerlingen	11,70	48%
• Avondonderwijs	Per 10 leerlingen	4,00	95%

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

Toelichting: houd bij de toepassing van de onderstaande aanwezigheidspercentages rekening met de (commerciële) openingstijden van functies.

Functie	Werk- dag-och- tend	Werk- dag- middag	Werk- dag- avond	Werk- dag- nacht	Koop- avond	Vrij- dag- middag	Vrij- dag- avond	Zater- dag- middag	Zater- dag- avond	Zondag - mid- dag
• Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
• Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
• Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
• Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%	0%	0%
• Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
• Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
• 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/theater/podium/enzo- voort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
• Sociaal medisch:	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
• Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
• Ziekenhuis patiënten: inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
• Ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
• Restaurant	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%

Bijlage 5 Maximale acceptabele loopafstanden

Voor de volgende functies en doelgroepen zijn de volgende maximaal acceptabele loopafstanden van toepassing:

• Voor bewoners	200 meter
• Voor bezoekers van bewoners	300 meter
• Voor werkenden/personeel	600 meter
• Voor bezoekers van een	
◦ Supermarkt	150 meter
◦ Winkel/detailhandel	250 meter
◦ Horecafunctie	250 meter
◦ Bioscoop/theater	400 meter
◦ School	150 meter
◦ Zorgfunctie	150 meter

Noot:

De acceptabel geachte loopafstanden voor bewoners en bezoekers van bewoners zijn ruimer dan de door het CROW geadviseerde bandbreedten van loopafstanden. Den Helder kiest hier bewust voor om daarmee meer oplossingsruimte te creëren voor de normatieve parkeeropgave van projecten in het centrum.

De acceptabel geachte loopafstanden voor alle overige doelgroepen vallen binnen de door het CROW geadviseerde bandbreedten van loopafstanden.

Bijlage 6 Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein

Toelichting: zie voor een nadere toelichting op parkeren in de voor- en/of achtertuin paragraaf 3.2.3.

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Toelichting
Enkele oprit zonder garage of carport	1	1	Minimaal 6 meter diep en 3,5 meter breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,5	Minimaal 10 meter diep en 3,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage of carport	2	2	Minimaal 6 meter diep en 5,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0	-
Garagebox (niet bij woning)	1	0	-
Garage met enkele oprit	2	1	Minimaal 6 meter diep en 3,5 meter breed
Garage met lange oprit	3	1,7	Minimaal 10 meter diep en 3,5 meter breed
Garage met dubbele oprit	3	2	Minimaal 6 meter diep en 5,5 meter breed

Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Het gebruik van een fietsparkeervoorziening hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Er zijn voorbeelden van voorzieningen waar fietsers onvoldoende gebruik van maken, terwijl er in de omgeving toch grote behoefte aan fietsparkeerplaatsen is. De aanwezigheid van een fietsparkeervoorziening is dus geen garantie dat hij goed wordt gebruikt. Er kunnen diverse redenen zijn voor tegenvallend gebruik. Naast slechte vindbaarheid speelt slechte toegankelijkheid een rol: een moeizaam openende toegangsdeur, een te steile hellingbaan of een te steile trap met fietsgoot, lastig te nemen bochten, etc. Ook de routing binnen een gebouwde voorziening, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de(on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen (zie Leidraad Fietsparkeren, CROW-publicatie 741. H6 en voorzieningenbladen H8)

De Leidraad Fietsparkeren gaat uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsparkeervoorzieningen. Hieronder zijn ter toelichting en daarmee niet uitsluitend een aantal belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsparkeervoorzieningen zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de fietsparkeervoorziening duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De fietsparkeervoorziening heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming,
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de fietsparkeervoorziening tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de fietsparkeervoorziening is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een fietsparkeervoorziening op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.)
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een fietsparkeervoorziening waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in geparkeerd worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden
- Een gebruiker moet de toegang van een fietsparkeervoorziening gemakkelijk kunnen openen: automatisch, meteen eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.
- Voor bestemmingen voor kinderen moet rekening gehouden worden met het feit dat ze kleineren minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage van de trap.

Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsparkeervoorziening zijn:

- De fietsparkeervoorziening moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsparkeervoorziening naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de fietsparkeervoorziening rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de fietsparkeervoorziening.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichtingen bij voorkeur daglichttoetreding. Als een fietsparkeervoorziening openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de fietsparkeervoorziening kunnen passeren.
- Parkeersystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur (zie www.fietsparkeur.nl voor meer informatie) of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde fietsparkeervoorziening is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.

- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een parkeersysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag parkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De gangpaden in de fietsparkeervoorziening zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De fietsparkeervoorziening moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaardmaten:
- minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
- minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrekpassen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke parkeerplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
- De fietsparkeervoorziening biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

Nb. Stallingen waar scooters met verbrandingsmotoren mogen staan, moeten aan de geldende milieu- en bouwvoorschriften voldoen, waaronder eisen aan de veiligheid (brand), aan installaties (ventilatie van (rook)gassen) en aan de kwaliteit van de vloerafwerking (vloeastofdichtheid).

Disclaimer

©, Spark B.V.
info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam
tel +31 (0)70 31 77 005

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden vereenvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.