

Nota Parkeernormen Gemeente Veere 2024

1. Inleiding

In deze nota parkeernormen is het parkeernormenbeleid van de gemeente Veere opgenomen. Dit document bevat beleidsregels als bedoeld in artikel 4:81, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht.

1.1. Aanleiding

De gemeente Veere heeft in 2022 een nota parkeernormen opgesteld gebaseerd op de CROW publicatie 381. In 2024 heeft het CROW een nieuwe versie parkeernormen gepubliceerd, publicatie 744. Om aan te sluiten bij de landelijke publicatie heeft de gemeente Veere publicatie 744 gebruikt als evaluatiemoment om de huidige nota parkeernormen 2022 te herzien. Met deze nieuwe normen wil de gemeente Veere meer ruimte bieden voor woningbouw en voorkomen dat afwijken van de vastgestelde parkeernorm gewenst is.

1.2. Doel

Het overkoepelende doel van de gemeente is dat bij het mogelijk maken van een ruimtelijke ontwikkeling wordt voldaan aan een goede ruimtelijke inpassing.

Voor een goede ruimtelijke inpassing van een ontwikkeling mogen géén significante nadelige gevolgen ontstaan voor de omgeving, ook voor de aspecten parkeren. Deze nota geeft inzicht in de normen die hiervoor gebruikt worden in de gemeente Veere.

Om die goede ruimtelijke inpassing aan te tonen zijn veel toets-aspecten van belang, zo ook het aspect parkeren. Bij het aspect parkeren geldt dat de parkeervraag en het parkeeraanbod met elkaar in balans moeten zijn. Deze nota parkeernormen biedt hulp bij het bepalen van de parkeervraag en biedt beleidsuitgangspunten voor het bepalen van het parkeeraanbod.

Het aspect parkeren heeft ook raakvlakken met andere vakdisciplines. Vanuit de ruimtelijke kwaliteit en vormgeving van de openbare ruimte is de wens om niet al te veel parkeerplaatsen op maaiveld niveau te realiseren. Tegelijkertijd zijn vanuit het oogpunt van ruimtelijke bereikbaarheid voldoende parkeerplaatsen gewenst. Daarnaast spelen ook de gemeentelijke financiën een rol bij het aanleggen van parkeervoorzieningen. Daarom zijn de afgelopen twee jaar gebruikt om ervaring op te doen met de nota uit 2022, tijdens overleggen voor verschillende projecten met andere vakdisciplines is de bruikbaarheid en duurzaamheid van de nota uit 2022 uitgebreid getoetst en besproken.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridisch- en beleidskader opgenomen dat op deze nota van toepassing is. In het juridisch kader is onder andere de overgangsregeling opgenomen voor lopende ruimtelijke ontwikkelingen. Verder geeft het beleidskader inzicht in welke beleidsplannen en beleidsuitgangspunten van toepassing zijn. Vervolgens is in hoofdstuk 3 een toelichting gegeven op de vertaalslag naar de autoparkeernormen. In hoofdstuk 4 gebeurt dit voor de fietsparkeernormen. In hoofdstuk 5 is uitgelegd hoe met de parkeernormen een parkeerbalans opgesteld wordt met een stappenplan.

In onderstaande tabel vindt u een overzicht van de bijlagen bij deze nota.

Tabel 1. Overzicht bijlagen

Bijlagennummer	Omschrijving
Bijlage 1	Begrippenlijst
Bijlage 2	Autoparkeernormen
Bijlage 3	Fietsparkeernormen
Bijlage 4	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 5	Maximaal acceptabele loopafstanden
Bijlage 6	Omrekeningsfactoren POET

2. Juridisch en beleidskader

In dit hoofdstuk is aangegeven wanneer deze nota van toepassing is, wanneer hier van afgeweken wordt en welke interdisciplinaire relaties er zijn.

De nota parkeernormen en het toepassen daarvan is alleen geldend voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of nieuwe functies binnen bestaande ruimtelijke ontwikkelingen. De nota is niet van toepassing op eerder vastgestelde functies en ontwikkelingen.

2.1. Omgevingswet/fysieke leefomgeving (1 januari 2024 het omgevingsplan)

De Omgevingswet is het instrument om ruimtelijke behoeften als wonen, werken, recreëren, mobiliteit, water en natuur in samenhang te verdelen. Juridische borging van het ruimtelijk beleid vindt plaats in onder andere het omgevingsplan van de gemeente. De nota parkeernormen heeft daarom een directe relatie met dit omgevingsplan. Het omgevingsplan biedt de mogelijkheid om een planregel op te nemen, waarbij de uitoefening van een daarbij gegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Op deze manier hoeft het omgevingsplan zelf geen concrete normen te bevatten, maar kan er in het omgevingsplan worden verwezen naar gemeentelijk beleid dat parkeernormen bevat. Bij de uitwerking van nieuwe plannen wordt, voor de bepaling van het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen, verwezen naar voorliggende nota parkeernormen gemeente Veere 2024.

2.2. Afwijkingsbevoegdheid

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is de inherente afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarover een bestuursorgaan beschikt. Omdat deze afwijkingsbevoegdheid alleen van toepassing is op situaties waarin één of meerdere belanghebbenden door toepassing van het beleid onevenredig worden benadeeld, bevat deze nota een extra afwijkingsbevoegdheid:

‘Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk afwijken van de auto- en fietsparkeernormen, als het voldoen aan de parkeernormen op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.’

2.3. Overgangsregeling

In deze nota parkeernormen is geen overgangsregeling opgenomen. De reden hiervoor is dat de gemeente Veere direct na vaststelling wil aansluiten bij de normen uit de publicatie van het CROW. Dit betekent dat de nota parkeernormen 2024, na vaststelling, geldt voor iedere aanvraag die wordt ingediend voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

Een uitzondering op het bovenstaande is gevormd door eerder schriftelijk vastgelegde afspraken over de hoogte en toepassing van parkeernormen tussen aanvragers en het college of de gemeente Veere. Deze afspraken kunnen bijvoorbeeld in een haalbaarheidsstudie of vooroverleg tot stand zijn gekomen. Als deze afspraken afwijken van de in deze nota opgenomen parkeernormen, dan gelden de gemaakte afspraken.

2.4. Parkeerbeleidsplan 2020 en uitzonderingsgevallen

In het parkeerbeleidsplan 2020 van de gemeente Veere zijn beleidsuitgangspunten opgenomen voor het parkeerbeleid. In hoofdzaak wordt in dat beleidsplan inzage gegeven in de sturing op parkeerdruk in bestaande situaties. Voor situaties waarbij in de toekomst ontwikkelingen plaatsvinden is het volgende punt opgenomen.

Een initiatiefnemer van een nieuwe ontwikkeling moet (in beginsel) op eigen terrein of binnen het plangebied voor voldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets zorgen.

In deze passage zijn de woorden “in beginsel” gebruikt. Hiermee is bedoeld dat binnen het plangebied sprake moet zijn van een positieve of neutrale parkeerbalans. In sommige gevallen is dat ruimtelijk niet mogelijk of heeft dat negatieve effecten (zoals een verstoorde verkeersafwikkeling) op de omgeving. In die gevallen is maatwerk noodzakelijk en moeten de initiatiefnemer en de gemeente samen alternatieven onderzoeken.

2.5. GVVP 2017

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2017 geeft beleidsuitgangspunten voor parkeren in bestaande situaties. Voor beleidsuitgangspunten van toekomstige ontwikkelingen is verwezen naar deze nota parkeernormen.

2.6. Geldigheid nota parkeernormen bij nieuwe CROW kencijfers

Het autobezit en autogebruik is veranderlijk. De CROW brengt daarom met enige regelmaat nieuwe publicaties met andere kencijfers uit. Als een nieuwe publicatie wordt gepubliceerd wordt aangesloten bij die nieuwe kencijfers.

De kaders en beleidsuitgangspunten uit deze nota parkeernormen blijven dan geldend voor de vertaling van de nieuwe kencijfers naar voor de gemeente geldende parkeernormen.

2.7. Overige beleidsuitgangspunten

Voor het bepalen van de parkeerbalans gelden de volgende overige beleidsuitgangspunten:

- In ruimtelijke ontwikkelingen is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor het aanleveren van een sluitende parkeerbalans.
- De parkeerbehoefte wordt op eigen terrein opgevangen of binnen het plangebied. Als dit op zwaarwegende bezwaren stuit wordt in overleg met de gemeente naar alternatieven gezocht.
- Gebruik van (leegstaande) parkeercapaciteit in de openbare ruimte is mogelijk als dat met onderzoek aangetoond kan worden.

- Met leegstaande parkeercapaciteit wordt de leegstaande capaciteit bedoeld in de drukste periode.
- Bij transformatieontwikkelingen en functiewijziging mogen bestaande parkeerplaatsen in mindering (salderen) gebracht worden op de parkeervraag voor de nieuwe functie, de wijze van berekening is opgenomen in deze nota.
- Als blijkt dat parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden binnen het plan, de omliggende openbare ruimte of anderszins om een positieve of neutrale parkeerbalans te verkrijgen, dienen deze gerealiseerd te zijn bij de ingebruikname van de beoogde functies.

3. Autoparkeernormen

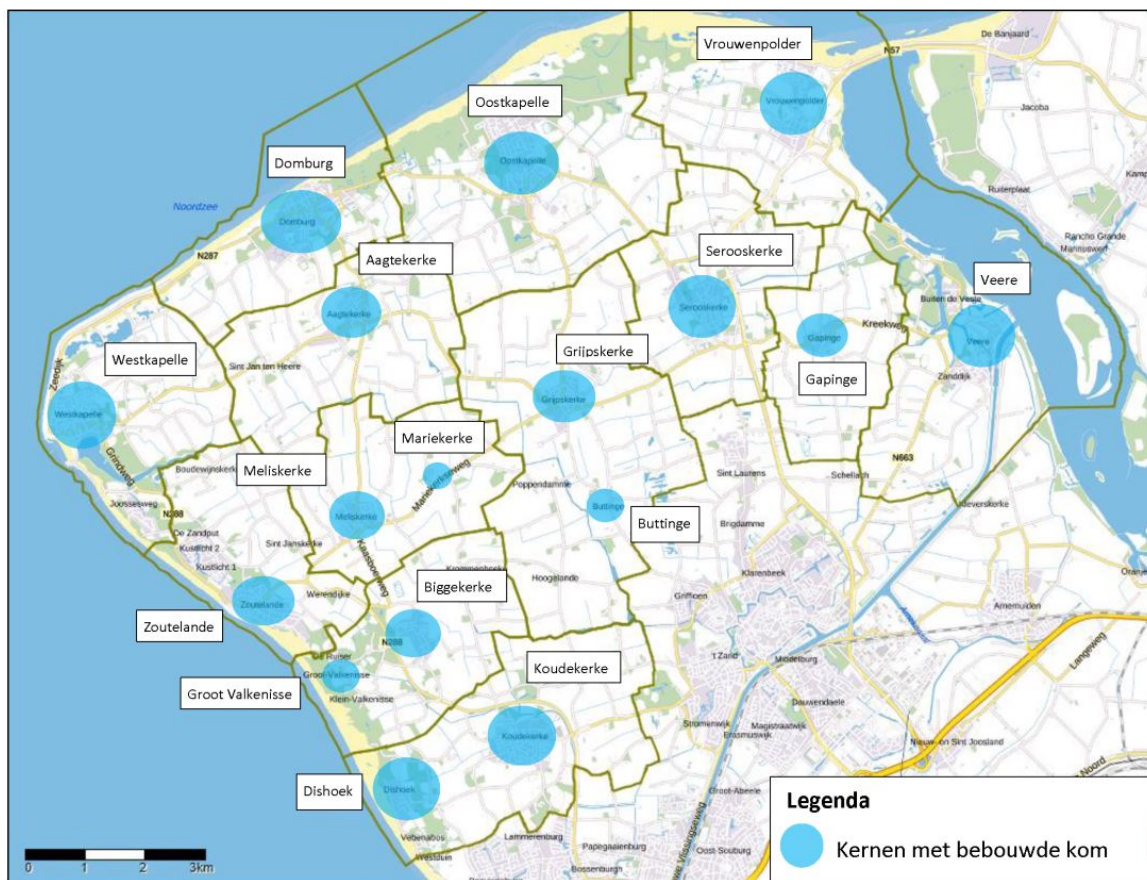
Voor de basis van de autoparkeernormen gebruikt de gemeente Veere de meest recente parkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in publicatie 744: 'Parkeerkencijfers 2024', uitgebracht door het CROW te Ede in augustus 2024. Om het juiste parkeerkerencijfer te gebruiken wordt rekening gehouden met de functie, de stedelijkheidsgraad, de stedelijke zone en een minimum, gemiddelde of maximum bandbreedte. In dit hoofdstuk is aandacht besteed aan die beïnvloedende factoren en het toepassen hiervan.

3.1. Parkeerkencijfers en achtergronden

De locatie waar de betreffende functie of voorziening zich bevindt, bepaalt de hoogte van de parkeervraag. De locatie zegt namelijk iets over het aanbod en de kwaliteit van de alternatieve vervoerswijzen. Zo kennen functies in een centrum of in de directe nabijheid ervan een lagere parkeervraag dan vergelijkbare functies elders in de bebouwde kom. Dit heeft te maken met (vaak) sturend parkeerbeleid, de beschikbaarheid en kwaliteit van vervoersalternatieven (lopen, fietsen, openbaar vervoer). Het tegenovergestelde geldt bij locaties (ver) buiten het centrum. Juist door het gebrek aan vervoersalternatieven zijn deze locaties eerder aangewezen op het gebruik van de auto. In de CROW zijn kencijfers opgenomen. Door rekening te houden met de beïnvloedende factoren die voor de gemeente Veere kenmerkend zijn, is de norm bepaald.

3.1.1. Stedelijke zones

De CROW systematiek nuanceert het bovenstaande door onderscheid te maken in stedelijke zones: centrum (het gebied van het kernwinkelapparaat), schil centrum, rest bebouwde kom (het overige stedelijke gebied) en buitengebied (alle gebieden gelegen buiten de bebouwde kom). Van (kern)winkelgebieden en/of stedelijke centra is in de Veerse dorpen en steden beperkt sprake. Als ze er al zijn, dan is de omvang beperkt en kleinschalig. Van een schil rondom het centrum is ook geen sprake. Om deze reden is gekozen om ontwikkelingen **binnen de bebouwde kom** van een kern te koppelen aan een stedelijke zone **rest bebouwde kom**. Alle ontwikkelingen **buiten de bebouwde kom** vallen onder de stedelijke zone **buitengebied**. In de parkeernormen zal dit resulteren in iets hogere normen voor het buitengebied dan in de rest bebouwde kom. Dit is ook wenselijk aangezien voorzieningen in het buitengebied minder nabij zijn en ook personeel van horeca en recreatie vaak een grotere afstand moeten afleggen dan in de kernen.



Figuur 3.1. Kernen met bebouwde kom

3.1.2. Stedelijkheidsgraad

Bij het te hanteren kencijfer is de stedelijkheidsgraad van invloed. De stedelijkheidsgraad is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid. Het gaat hierbij om de adressendichtheid zoals die op basis van het CBS is bepaald. Met een gemiddelde adressendichtheid van minder dan 500 adressen per vierkante kilometer heeft de gemeente Veere de stedelijkheidsgraad **niet stedelijk**.

3.1.3. Bepalen bandbreedte

De parkeerkerncijfers kennen bandbreedtes: minimaal en maximaal. Binnen de gemeente Veere wordt het **gemiddelde** van de bandbreedte voor de hele gemeente gebruikt. Voor de categorie recreatie passen we het **maximum** van de bandbreedte toe. Er zijn verschillende redenen om dit zo toe te passen. De afgelopen decennia is het autogebruik in Nederland alleen maar gestegen. In de gemeente Veere ligt dit autobezit volgens het CBS tussen de 1,2 en 1,5 auto per woning, afhankelijk van de kern. Hierdoor is het verantwoord om niet lager dan het gemiddelde van de bandbreedte te gaan, maar ook niet noodzakelijk om hoger dan het gemiddelde te gaan. Voor de recreatie sector is dit anders. De gemeente Veere kent volgens het Kenniscentrum Kusttoerisme ruim 18000 verblijfseenheden met een aandeel van ruim 40% Duitse gast. De bezoekers van buiten de provincie komen vrijwel allemaal met de auto en bezoeken de gemeente Veere in een periode van maart tot en met oktober waarbij er in juli en augustus een duidelijke recreatiepiek zichtbaar is. Hierdoor is het noodzakelijk om voor de sector recreatie het maximum van de bandbreedte toe te passen.

3.2. Autoparkeernormen en uitzonderingen

Bijlage 2 geeft het totaaloverzicht van functies en de daaraan gekoppelde autoparkeernormen. Het kan in de praktijk voorkomen dat voor een functie geen parkeernorm bestaat. Wanneer deze situatie zich voordoet, moet de parkeernorm gehanteerd worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als ook die niet bestaat vraagt dat om maatwerk. Ook zijn in de CROW-publicatie kencijfers opgenomen die een ruime marge hebben of gebaseerd zijn op bepaalde aannames. Het is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer om een aanneembare parkeervraag te bepalen.

De meeste normen in bijlage 2 zijn gebaseerd op de normen van de CROW. Er zijn ook enkele uitzonderingen. In deze paragraaf zijn die behandeld en nader toegelicht.

3.2.1. Recreatieve kamerverhuur, Bed en Breakfast

Als toeristische gemeente vindt in Veere relatief veel kamerverhuur plaats. De gemeenteraad heeft op 11 februari 2021 beleid voor recreatieve kamerverhuur vastgesteld. In dit beleid is ten aanzien van parkeren het volgende opgenomen:

- Per verhuurkamer is één parkeerplaats beschikbaar.
- Als recreatief nachtverblijf wordt aangeboden aan meer dan 3 personen moeten er twee parkeerplaatsen beschikbaar zijn.
- Die parkeerplaatsen moeten op eigen terrein aanwezig zijn, op het perceel van de woning waar de kamerverhuur plaatsvindt en aanvullend aan de eventueel voor de bewoner(s) van de woning op eigen terrein al aanwezige parkeerplaats of -plaatsen.
- Een parkeerplaats moet bereikbaar en toegankelijk zijn. De afmeting van de parkeerplaats moet ten minste 2,5 bij 5 meter groot zijn.

3.2.2. Domburgse vakantiewoningen

In gemeente Veere geldt de mogelijkheid om op een perceel met een woonbestemming één vakantiewoning te realiseren. Veelal betreft het hier de ombouw van een schuur naar een vakantiewoning. Deze zijn over het algemeen bedoeld voor maximaal 1 huishouden, waardoor een parkeernorm van 1 parkeerplaats per Domburgse vakantiewoning gebruikelijk is. Voor grotere vakantiewoningen, geschikt voor meer dan 3 personen, geldt een norm van 2 parkeerplaatsen per woning. Dit is ook passend bij de inhoud van geldende omgevingsplannen.

3.2.3. Hotels 3* en 4*

De cijfers uit de publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024' van het CROW bepaald op basis van een stedelijkheidsgraad de hoogte van de parkeernorm. Voor het bepalen van een parkeernorm bij een hotel ontwikkeling wordt daarbij rekening gehouden met onder andere bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Gezien de beperkte mogelijkheden om op locatie te komen op Walcheren met het openbaar vervoer en de recreatiepiek die Walcheren kent is het wenselijk om af te wijken van de voorgestelde parkeernorm uit CROW publicatie 744. De gemeente Veere hanteert daarom 1,0 parkeerplaats per kamer in de kernen en 1,2 parkeerplaats per kamer in het buitengebied voor hotels met 3 of 4 sterren.

3.2.4. Chalets, vakantiewoningen, bungalows, lodges en verhuur stacaravans

Voor deze verblijfsrecreatie wordt deels aangesloten bij de parkeernorm die geldt voor bungalowparken (huisjescomplexen). Als echter recreatie-eenheden worden beoogd voor meer dan 6 personen moet per 1 tot 3 extra personen rekening gehouden worden met 1 extra parkeerplaats.

4. Fietsparkeernormen

De fietsparkeernormen in voorliggende nota zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in de 'Leidraad fietsparkeren 2023'. De kencijfers bevatten, net als de autoparkeerkencijfers, een bandbreedte. De minimum bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een laag fietsgebruik, de maximum bandbreedte past bij gemeenten met een hoog fietsgebruik. De gemeente Veere heeft een hoog (toeristisch) fietsgebruik en een gemiddeld fietsgebruik door bewoners, werknemers of bezoekers. Bij de totstandkoming van de fietsparkeernormen is de volledige bandbreedte opgenomen zodat maatwerk per realisatie mogelijk is. In bijlage 3 is het overzicht opgenomen van de fietsparkeernormen.

In het CROW is aangegeven hoe betrouwbaar (valide) de cijfers zijn. De meeste cijfers zijn aangeduid als minimaal valide. De cijfers in de bijlage worden daarom als richtinggevend beschouwd. Per ontwikkeling moet daarom op maat nagegaan worden wat de fietsparkeerbehoefte is en hoe dat opgevangen wordt.

In ruimtelijke ontwikkelingen lost de initiatiefnemer de volledige fietsparkeerbehoefte in beginsel op eigen terrein of binnen het plangebied op. Als het niet mogelijk is de fietsparkeerbehoefte volledig in te vullen op eigen terrein van de initiatiefnemer, dan kan een beroep worden gedaan op de openbare ruimte. Hiervoor dient op kosten van de initiatiefnemer het aanbod fietsparkeren te worden uitgebreid.

5. Bepalen parkeerbalans

Bij een goede ruimtelijke inpassing van een nieuwe ontwikkeling mogen géén significante nadelige gevolgen ontstaan voor de omgeving, ook niet voor het aspect parkeren. Met een positieve of neutrale parkeerbalans is geen sprake van nadelige gevolgen voor de omgeving. De parkeerbalans wordt bepaald

met een berekening waarbij de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod ten opzichte van elkaar worden vergeleken. In dit hoofdstuk is aangegeven hoe zo een parkeerbalans bepaald wordt met een stappenplan.

5.1. Bepalen parkeerbehoefte 5.1.1. Stap 1. de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen, voert de initiatiefnemer voor iedere te realiseren functie de berekening: functie * parkeernorm uit.

In de parkeernormen is voor iedere functie rekening gehouden met de bijbehorende zaken die voor die functie van belang zijn. Bijvoorbeeld: de normen voor de functie horeca bevatten naast de parkeerbehoefte voor bezoekers ook die van de eigen werknemers. De initiatiefnemer moet de normatieve parkeerbehoefte en de onderliggende berekeningen per functie, ter onderbouwing, gespecificeerd aanleveren aan de gemeente Veere.

5.1.2. Stap 2. mobiliteitscorrectie (optioneel)

In ruimtelijke ontwikkelingen kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden die ertoe leiden dat de toepassing van de parkeernormen anders is dan in deze nota is opgenomen. Wanneer van deze situaties sprake is, kan door zowel de initiatiefnemer als de gemeente Veere een mobiliteitscorrectie worden onderbouwd en worden voorgelegd aan het college van Burgemeester en Wethouders. Een mobiliteitscorrectie kan bijvoorbeeld toegepast worden als in het plan deelauto's worden gerealiseerd of door andere maatregelen waaruit blijkt dat het autobezit zal afnemen.

5.1.3. Stap 3. dubbelgebruik

Ruimtelijke ontwikkelingen bestaan vaak uit verschillende functies die op verschillende momenten gebruikt worden. Zo hebben bijvoorbeeld bewoners, bezoekers aan bewoners, werknemers of bezoekers van winkels ieder hun eigen parkeergedrag. Iedere functie heeft daarmee zijn eigen aanwezigheidspercentage.

Zo geldt bijvoorbeeld voor een woonfunctie dat ongeveer de helft van de bewoners overdag thuis is (50% aanwezigheid) en dat voor een kantoorfunctie werknemers overdag 100% aanwezig zijn. De parkeernormen in deze nota gelden voor een aanwezigheidspercentage van 100%.

In ontwikkelingen met meerdere functies is het daarom mogelijk om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken. Dubbelgebruik kan leiden tot het verminderen van de parkeervraag. De functies moeten dan wel getoetst worden aan de acceptabele loopafstanden en de soort activiteit van de aanwezige functies.

In bijlage 4 zijn de aanwezigheidspercentages weergegeven waarmee gerekend mag worden. Met die aanwezigheidspercentages kan het moment berekend worden wanneer de parkeerbehoefte maximaal is, deze is dan leidend.

5.1.4. Stap 4. vaststelling parkeerbehoefte

Nadat een mobiliteitscorrectie en het dubbelgebruik zijn toegepast, wordt de parkeerbehoefte vastgesteld. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om de parkeerbehoefte op te vangen door een ontwikkeling.

5.2. Bepalen parkeeraanbod

Het te creëren parkeeraanbod kan op verschillende manieren plaatsvinden. In de stappen 5 t/m 8 zijn die manieren weergegeven.

5.2.1. Stap 5. salderen bij functiewijziging

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een nieuwe functie. In veel gevallen leidde de oorspronkelijke bestemming ook tot een parkeerbehoefte. De parkeerplaatsen bedoeld om deze parkeerbehoefte te faciliteren, kunnen worden hergebruikt om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te vangen. Dit principe wordt salderen genoemd.

Een aandachtspunt bij salderen is een mogelijke verschuiving van het moment waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert. Met de werkwijze die de gemeente Veere hanteert, wordt zo veel als mogelijk voorkomen dat onjuiste verrekeringen van de oude parkeerbehoefte worden gedaan. De oude en nieuwe parkeerbehoefte wordt voor ieder dagdeel gesaldeerd. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking stonden van de oude functie, kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerd.

5.2.2. Stap 6. aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein (POET)

Het primaire uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte wordt gefaciliteerd binnen de grenzen van het plangebied of door parkeerplaatsen aan te leggen in de openbare ruimte. Daarbij kan een combinatie van beiden nodig zijn. Bij het realiseren van woningen kan bijvoorbeeld parkeeraanbod worden gecreëerd op eigen terrein met een oprit of garage. In bijlage 6 is aangegeven waarmee gerekend mag worden. Bezoekers van die woningen zullen hun voertuig niet parkeren op de percelen van die woningen maar in de openbare ruimte.

Als blijkt dat dit andere negatieve effecten (zoals een verstoorde verkeersafwikkeling) met zich meebrengt, is onderzoek naar het te creëren parkeeraanbod op een andere locatie nodig. (zie stap 7).

5.2.3. Stap 7. gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte (optioneel)

De situatie kan zich voordoen dat het niet mogelijk is om de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein of op nieuw aangelegde parkeerplaatsen binnen het plangebied te faciliteren. Onder voorbehoud van goedkeuring van het college kan dan gebruik worden gemaakt van bestaande openbare parkeerplaatsen. Hierbij gelden enkele voorwaarden.

Maximale acceptabele loopafstanden

De parkeerplaatsen moeten binnen de maximaal acceptabele loopafstand liggen. In bijlage 5 zijn die loopafstanden t.o.v. verschillende functies weergegeven.

Parkeerdruk

De parkeerplaatsen mogen alleen worden gebruikt als sprake is van een acceptabele parkeerdruk. Bij de toedeling van parkeerplaatsen mag de bezettingsgraad in de eindsituatie overdag niet hoger zijn dan 85% en in de avond en nacht niet hoger dan 90%.

Door middel van een parkeeronderzoek kan door de initiatiefnemer de bestaande parkeerdruk inzichtelijk gemaakt worden. Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een parkeertelling uit te laten voeren, moet contact opgenomen worden met de gemeente. Het college stelt namelijk voorwaarden waar een parkeertelling aan moet voldoen. De opzet van het onderzoek is namelijk specifiek, zowel qua gebied als moment van onderzoek.

Parkeerregulering

Op verschillende locaties en op verschillende manieren wordt binnen de gemeente parkeerregulering toegepast. Denk hierbij aan betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, blauwe zones of anderszins. In principe geldt dat parkeerplaatsen uitsluitend mogen worden toebedeeld in parkeergebieden zonder gereguleerd parkeergebied. Als toch beroep gedaan wordt op gebruik en/of aanleg van parkeerplaatsen in het gereguleerde gebied moet eerst overeenstemming met de gemeente bereikt worden. Alleen dan kunnen parkeerplaatsen in de openbare ruimte meegenomen worden in de parkeerbalans.

5.2.4. Stap 8. andere manieren

Het kan voorkomen dat het niet mogelijk is om parkeeraanbod te creëren dat voldoet aan de gestelde randvoorwaarden. Dan kan gezocht worden naar andere manieren om een acceptabel aanbod te creëren. Voor die manieren dagen we de initiatiefnemers uit om te komen met oplossingen. De initiatiefnemer kan hier geen rechten aan ontleen. Het college is eenzijdig bevoegd om te beslissen over het wel of niet instemmen met een voorstel van de initiatiefnemer.

5.2.5. Stap 9. opstellen parkeerbalans

In deze stap worden alle voorgaande stappen bij elkaar gevoegd voor een totaal beeld. Als sprake is van een positieve of neutrale parkeerbalans wordt voldaan aan een goede ruimtelijke inpassing van de ontwikkeling.

Aldus vastgesteld tijdens de collegevergadering van 12 augustus 2025.

Domburg, 27 augustus 2025,

Burgemeester en Wethouders van Veere

Bijlage 1 Begrippenlijst

- a. Aanwezigheidspercentage: een percentage waarmee voor een functie, per dagdeel, de aanwezigheid van de bijbehorende doelgroepen wordt aangegeven. Een overzicht met aanwezigheidspercentages is opgenomen in Bijlage 4.
- b. Autoparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo).
- c. Bezoekersaandeel: het deel van de parkeervraag dat bestaat uit bezoekers.
- d. Bruto vloeroppervlak (bvo): het vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten, van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.
- e. CROW: een eigenaam voor een kennisplatform op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.
- f. Eigen terrein: grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit, dan wel in de directe nabijheid binnen de in Bijlage 5 genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke activiteit. Let op: openbaarheid in het kader van de Wegenwet staat los van eigendom.
- g. Fietsparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo).
- h. Gebruikersaandeel: het deel dat voortkomt uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers.
- i. Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend.
- j. Loopafstand: de kortst mogelijke (loop)route tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres.
- k. Parkeerbehoefte: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld moet worden ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling.
- l. Ruimtelijke ontwikkeling: een ontwikkeling zijnde nieuwbouw, transformatie en/of functiewijziging.

Bijlage 2 Autoparkeernormen

Wonen (norm is exclusief bezoekersaandeel)

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Kernen</i>	<i>Buiten gebied</i>	<i>Bezoek</i>
Koop, woning, vrijstaand	Per woning	2,0	2,0	0,2
Koop, woning, twee-onder-een kap	Per woning	1,9	1,9	0,2
Koop, woning, tussen/hoek	Per woning	1,8	1,8	0,2
Koop, appartement, duur	Per woning > 100 m ²	1,9	1,9	0,2
Koop, appartement, midden	Per woning 75–100 m ²	1,7	1,7	0,2
Koop, appartement, goedkoop	Per woning < 75 m ²	1,3	1,3	0,2
Huur, woning, vrije sector	Per woning	1,4	1,4	0,2
Huur, woning/appartement, sociale huur	Per woning	1,1	1,1	0,2
Huur, appartement, duur	Per woning > 100 m ²	1,4	1,4	0,2
Huur, appartement, midden/goedkoop	Per woning < 100 m ²	1,0	1,0	0,2
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)*	Per kamer	0,3	0,3	0,2
Kamerverhuur, studenten*	Per kamer	0,3	0,3	0,2
Aanleunwoning en serviceflat	Per woning	0,9	0,9	0,2
Kleine 1-persoonswoning (tiny house, mantelzorg)	Per woning	0,4	0,4	0,2

* Kamerverhuur als aanvulling op bestaand huishouden

Horeca en verblijfsrecreatie

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Kernen</i>	<i>Buiten gebied</i>	<i>% Bezoekers</i>
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	1,3	1,3	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	1,8	2,2	91%
Recreatieve verhuur kamers in woningen, B&B (≤3 personen)	Per kamer	1,0	1,0	n.v.t.
Recreatieve verhuur kamers in woningen, B&B (>3 personen)	Per kamer	2,0	2,0	n.v.t.
Domburgse vakantiewoning (≤3 personen)	Per woning	1,0	1,0	n.v.t.
Domburgse vakantiewoning (>3 personen)	Per woning	2,0	2,0	n.v.t.
Hotel 3* en 4*	Per kamer	1,0	1,2	73%
Hotel 5*	Per kamer	1,2	1,4	65%
Hotel (zaal) meer dan 6 bedden	Per 3 bedden	1,1	1,1	77%
Chalets, vakantiewoningen, bungalows, lodges en verhuur stacaravans (max. 6 pers)	Unit	1,8	2,2	91%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m ² bvo	8,0	8,0	90%
Restaurant	Per 100 m ² bvo	8,0	10,0	80%
Discotheek	Per 100 m ² bvo	22,8	22,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw	Per 100 m ² bvo	11,0	11,0	99%

Werken

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Kernen</i>	<i>Buiten gebied</i>	<i>% Bezoekers</i>
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m ² bvo	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening	Per 100 m ² bvo	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	Per 100 m ² bvo	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	Per 100 m ² bvo	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m ² bvo	2,0	2,0	
Opslagruimte (particulier)	Per vestiging	10	10	

Winkelen en boodschappen doen

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Kernen</i>	<i>Buiten gebied</i>	<i>% Bezoekers</i>
Buurtsupermarkt	Per 100 m ² bvo	4,3	4,3	89%

Fullservice supermarkt	Per 100 m ² bvo	6,2	6,2	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m ² bvo	8,8	8,8	84%
Groothandel specialist	Per 100 m ² bvo	6,8	6,8	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m ² bvo	7,4	7,4	80%
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m ² bvo	4,1	4,1	72%
Wijkcentrum (klein)	Per 100 m ² bvo	5,0	5,0	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m ² bvo	5,6	5,6	79%
Wijkcentrum (groot)	Per 100 m ² bvo	6,2	6,2	81%
Stadsdeelcentrum	Per 100 m ² bvo	6,9	6,9	85%
Kringloopwinkel	Per 100 m ² bvo	2,0	2,0	89%
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m ² bvo	8,2	8,2	92%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	Per 100 m ² bvo	2,0	2,0	91%
Meubelboulevard/ woonboulevard	Per 100 m ² bvo	2,5	2,5	93%
Winkelboulevard	Per 100 m ² bvo	4,5	4,5	94%
Outletcentrum	Per 100 m ² bvo	10,4	10,4	94%
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	2,4	2,4	87%
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	2,7	2,9	89%
Groencentrum	Per 100 m ² bvo	2,7	2,9	89%

Ontspanning (1/2)

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Kernen</i>	<i>Buiten gebied</i>	<i>% Bezoekers</i>
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	2,8	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	1,4	1,8	87%
Dansstudio	Per 100 m ² bvo	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m ² bvo	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m ² bvo	6,3	7,4	90%
Wellnesscentrum	Per 100 m ² bvo	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	Per 100 m ² bvo	6,8	7,3	99%
Sporthal	Per 100 m ² bvo	2,9	3,5	96%
Sportzaal	Per 100 m ² bvo	2,9	3,5	94%
Tennishal	Per 100 m ² bvo	0,5	0,5	87%
Squashhal/Padelhal	Per 100 m ² bvo	0,7	0,7	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m ² bvo	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m ² bvo	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs*	Per 100 m ² bvo	4,0	4,0	99%
Sportveld	Per ha. netto terrein	20,0	20,0	95%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m ² bvo	1,9	2,1	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m ² bvo	2,6	2,8	98%
Jachthaven	Per ligplaats	0,6	0,6	99%
Golfoefcentrum (pitch en putt)	Per centrum	51,1	56,2	93%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	96,0	118,3	98%

* Vaak onderdeel van vakantiepark

Ontspanning (2/2)

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Kernen</i>	<i>Buiten gebied</i>	<i>% Bezoekers</i>
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	1,2	1,4	97%
Museum	Per 100 m ² bvo	1,1	1,1	95%
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	11,2	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m ² bvo	7,9	9,9	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m ² bvo	9,8	12	87%
Musicaltheater	Per 100 m ² bvo	4,0	5,1	86%
Casino	Per 100 m ² bvo	6,5	8,0	86%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	Per 100 m ² bvo	4,7	5,1	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	Per 100 m ² bvo	5,6	6,1	98%
Kinderboerderij	Per boerderij	4,7	5,1	97%
Manege	Per box	0,4	0,4	90%
Attractie- en pretpark	Per ha. netto terrein	8,0	8,0	99%
Volkstuin	Per 10 tuinen	1,4	1,5	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per gem. tuin	10,5	13,5	99%

Gezondheid

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Kernen</i>	<i>Buiten gebied</i>	<i>% Bezoekers</i>
Huisartsenpraktijk	Per behandelkamer	3,3	3,3	57%
Apotheek	Per apotheek	3,4	3,4	45%
Fysiotherapiepraktijk	Per behandelkamer	2,0	2,0	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	2,2	2,2	50%
Consultatiebureau voor ou- deren	Per behandelkamer	2,0	2,2	38%
Tandartsenpraktijk	Per behandelkamer	2,6	2,7	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	2,4	2,4	55%
Ziekenhuis	Per 100 m ² bvo	1,9	2,0	29%
Crematorium	Per gelijke plechtigheid	30,1	30,1	99%
Begraafplaats	Per gelijke plechtigheid	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	3,3	3,7	97%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,2	0,2	60%
Verpleeg- en verzorgingste- huis	Per wooneenheid	0,6	0,6	57%

Onderwijs

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Kernen</i>	<i>Buiten gebied</i>	<i>% Bezoekers</i>
Kinderdagverblijf	Per 100 m ² bvo	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs*	Per leslokaal	0,8	0,8	0%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	4,9	4,9	11%
ROC	Per 100 leerlingen	5,9	5,9	7%
Hogeschool	Per 100 leerlingen	10,9	10,9	72%
Universiteit	Per 100 leerlingen	16,8	16,8	48%
Avondonderwijs	Per 10 leerlingen	6,9	10,5	95%

* exclusief Kiss en Ride

Bijlage 3 Fietsparkeernormen

Diverse functies (1/2)

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Heel Veere</i>
Rij- en vrijstaande woning	Per woning	5 – 6
Appartement (met fietsenberging)	Per woning	2 – 3
Appartement (zonder fietsenberging)	Per woning	0,5 – 1
Studentenhuis	Per kamer	1,0
Woningen bezoekers	Per woning	0,5 – 1
Hotel	Per kamer	1
Kantoor (personeel)	Per 100 m ² bvo	0,9 – 2,5
Kantoor met balie (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	3 – 8
Winkelcentrum	Per 100 m ² bvo	1,5 – 4
Supermarkt	Per 100 m ² bvo	1,6 – 4,3
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	0,1 – 0,4
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	0,1 – 0,4
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per leslokaal	7,5 – 12,5
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per leslokaal	8,8 – 14,5
Basisschool (>500 leerlingen)	Per leslokaal	10,8 – 18
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,2 – 0,7
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	6,0 – 16
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,2 – 0,7
ROC (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	8 – 14
ROC (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,6 – 1
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	4 – 10
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	2 – 7
Begraafplaats/crematorium	Per 100 zitplaatsen	3 – 8

Diverse functies (2/2)

<i>Functie</i>	<i>Eenheid</i>	<i>Heel Veere</i>
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	1 – 3
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,3 – 0,7
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	20 – 62
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	0,2 – 0,6
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,3 – 0,8
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	2 – 5
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	0,8 – 2,2
Fitness	Per 100 m ² bvo	1 – 3
Museum	Per 100 m ² bvo	0,5 – 1,4
Sporthal	Per 100 m ² bvo	1,4 – 3,9
Sportveld	Per ha terrein	30 – 85
Sportzaal	Per 100 m ² bvo	2,2 – 6,2
Stadion	Per 100 zitplaatsen	5 – 14
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	18 – 50
Theater	Per 100 zitplaatsen	10 – 28
Zwembad (openlucht)	Per 100 m ² bassin	15 – 43
Zwembad (overdekt)	Per 100 m ² bassin	11 – 32
Fastfoodrestaurant	Per 100 m ² bvo	2 – 5
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m ² bvo	3 – 20
Restaurant (luxe)	Per 100 m ² bvo	1 – 4
Café	Per 100 m ² bvo	3 – 10
Busstation	Per halterende buslijn	23 – 61
Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	0,5 – 1,3

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

	Werkdag- ochtend	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Koop- avond
Woningen bewoners	60	60	90	100	80
Woningen bezoekers	40	50	75	0	70
Bedrijven	100	100	5	0	5
Dienstverlening	100	100	5	0	75
Detailhandel	30	60	10	0	75
Supermarkt	50	60	40	0	80
Sportfuncties binnen	50	50	100	0	100
Sportfuncties buiten	25	25	50	0	50
Bioscoop/Theater	5	40	50	0	50
Sociaal Medisch	100	100	10	0	10
Verpleeghuis	100	100	50	25	50
Ziekenhuis	100	100	40	5	40
Restaurant	30	40	80	0	80
Dagonderwijs	100	100	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	0	100
	Vrijdag- middag	Vrijdag- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag - middag
Woningen bewoners	70	70	75	80	75
Woningen bezoekers	60	100	100	100	90
Bedrijven	60	0	0	0	0
Dienstverlening	100	5	0	0	0
Detailhandel	60	60	100	0	60
Supermarkt	80	80	100	40	60
Sportfuncties binnen	40	100	100	100	75
Sportfuncties buiten	25	50	100	25	100
Bioscoop/Theater	40	100	40	100	40
Sociaal Medisch	75	0	0	0	0
Verpleeghuis	100	50	100	100	100
Ziekenhuis	100	40	40	40	40
Restaurant	60	90	70	100	40
Dagonderwijs	100	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	100	0	0	0

Bijlage 5 Maximum acceptabele loopafstanden

Deze afstanden gelden alleen voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, bij functiewijziging in de bestaande ruimtelijke ontwikkelingen of voorbereiding van de bestaande functies. De acceptatie van deze loopafstanden is afhankelijk van verschillende factoren, zoals:

- de aantrekkelijkheid van de looproute;
- de sociale veiligheid en verkeersveiligheid van de looproute;
- de parkeerordering en de prijsstelling;
- de fysieke conditie van een voetganger;
- het motief van het bezoek;
- de duur van het verblijf/bezoek.

Doelgroepen

Vanaf geparkeerde auto naar woning
 Vanaf geparkeerde auto naar supermarkt
 Vanaf geparkeerde auto naar centrum
 Vanaf geparkeerde auto naar werklocatie
 Vanaf geparkeerde auto naar schoollocatie
 Vanaf geparkeerde auto naar horeca
 Vanaf geparkeerde auto naar zorglocatie
 Vanaf geparkeerde auto naar bioscoop/theater
 Vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie
 Bijzondere doelgroepen

Acceptabele loopafstand

100 – 250 meter
 100 - 250 meter
 200 - 600 meter
 200 - 800 meter
 100 - 300 meter
 100 - 500 meter
 100 - 250 meter
 100 – 600 meter
 100 - 300 meter
 100 meter

Bijlage 6 Omrekeningsfactoren POET

Omrekeningsfactoren Parkeren Op Eigen Terrein

Soort parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage(box)	1	1,0	Oprit minimaal 6 meter diep
Lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,0	Oprit minimaal 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage(box)	2	2,0	Oprit minimaal 5,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,5	-
Garage(box) (niet bij woning)	1	0,5	-
Garage(box) met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 6 meter diep
Garage(box) met lange oprit	3	1,5	-
Garage(box) met dubbele oprit	3	2,0	Oprit minimaal 5,5 meter breed
Privé parkeerterreinen- of garages	1	1,0	Niet openbaar toegankelijk