

**NOTITIE TOEPASSING PARKEERNORMEN**  
Gemeente Zeewolde, maart 2009

## NOTITIE TOEPASSING PARKEERNORMEN

### 1. Inleiding

Iedere bouwaanvraag moet op grond van de huidige bouwverordening, artikel 2.5.30, voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Toetsen aan dit artikel geeft op dit moment, door het ontbreken van een vastgesteld kader voor de te hanteren parkeernormen en het als gevolg daarvan berekenen van de totale parkeerbehoefte, problemen.

*Parkeernorm: een getal waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend. Met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie (dus bijvoorbeeld woning, kantoor of opslag)*

*Parkeerbehoefte: deze wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren functies in een bepaald plan. Uit de berekening volgt het totale aantal benodigde parkeerplaatsen*

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening in werking getreden. De stedenbouwkundige eisen uit de bouwverordening komen door de nieuwe Wro en de daarop gebaseerde overgangswet te vervallen. Een van de stedenbouwkundige eisen is het vereiste uit 2.5.30 van voldoende parkeergelegenheid. Voor bestaande plannen blijft de aanvullende werking van de bouwverordening (en dus ook de parkeereis) nog van kracht totdat de verplichting geldt om het plan op grond van de in de Wro genoemde termijn (tussen de 5 en 10 jaar) te herzien. Voor nieuwe plannen die in procedure worden gebracht betekent dit dat in elk bestemmingsplan zal moeten worden opgenomen hoe wordt omgegaan met de toetsing voor het aantal parkeerplaatsen.

De notitie heeft tot doel inzicht te geven in de toe te passen parkeernormen zowel nu op grond van het huidige artikel 2.5.30 van de bouwverordening als in de toekomst op grond van het bestemmingsplan. Om tot dit inzicht te komen zullen eerst de uitgangspunten duidelijk worden gemaakt om vervolgens met behulp van de normen te komen tot een standaard voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen.

## 2. Uitgangspunten

Om tot de normen te komen die in elke situatie worden toegepast zullen uitgangspunten moeten worden geformuleerd die het hoe en waarom van het op deze wijze toepassen van de parkeernorm kunnen uitleggen.

### ASVV

Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen opgesteld, deze zijn opgenomen in een bijlage van het ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoersrichtlijnen 2004). Deze richtlijnen zijn afkomstig van het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte CROW.

Bij het bepalen van het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt uitgegaan van publicatie 182 'parkeerkcijfers - basis voor parkeernormering' van het CROW welke als bijlage 1 bij deze notitie is gevoegd.

### *Parkeren op eigen terrein*

Elke initiatiefnemer van een plan is zelf verantwoordelijk voor het realiseren van zijn eigen parkeerbehoefte. Een nieuw initiatief (uitbreiding, nieuwbouw of functiewijziging) mag geen problemen veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat in beginsel de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden gerealiseerd. In uitzonderingssituaties kan de oplossing in de openbare ruimte worden gevonden. Aanvragers van een bouwvergunning zullen bij de aanvraag moeten aantonen hoeveel parkeerplaatsen er op eigen terrein worden gerealiseerd.

### *Bepalen parkeerbehoefte*

Voor de verschillende functies bestaan verschillende parkeernormen. Indien een bouwplan voorziet in de combinatie van meerdere functies (bijvoorbeeld kantoor, opslag en winkel) zal aan de hand van de aantallen m<sup>2</sup> bvo<sup>1</sup> per functie moeten worden berekend op welke wijze in de totale parkeerbehoefte kan worden voorzien.

Voor bestaande situaties waarbij sprake is van uitbreiding geldt bij reeds bestaande overcapaciteit van het aantal parkeerplaatsen voor de huidige functie dat het reeds aanwezige aantal parkeerplaatsen op eigen erf in mindering mag worden gebracht op de totale (bestaande bebouwing en uitbreiding) vast te stellen nieuwe parkeerbehoefte. Dus indien het bestaande aantal parkeerplaatsen meer is dan de functie voorschrijft mag dit aantal in mindering worden gebracht op de voor de uitbreiding benodigde parkeerplaatsen.

In alle overige situaties geldt dat de totale parkeerbehoefte wordt vastgesteld op basis van het aantal m<sup>2</sup> bvo aan uitbreiding. De voor de uitbreiding benodigde parkeerplaatsen worden berekend en opgeteld bij het huidige aantal parkeerplaatsen. Dat tezamen vormt het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen.

---

<sup>1</sup> Bvo staat voor bruto vloeroppervlakte

Bij volledige nieuwbouw of functiewijziging mag het aantal aanwezige parkeerplaatsen in mindering worden gebracht op de aan het bouwplan gekoppelde nieuwe parkeerbehoefte.

Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen wordt aan het eind van de berekening afgerond naar boven. Reden hiervoor dat bij afronding naar beneden het aantal aan te leggen parkeerplaatsen niet overeenkomt met de totale parkeerbehoefte.

#### *Alternatieven*

Wanneer een initiatiefnemer van een ontwikkeling niet voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein kan realiseren moet er worden gezocht naar alternatieven. Alternatieven kunnen bijvoorbeeld worden gezocht in de nabije omgeving op openbaar gebied of in een gezamenlijke (duurzame) oplossing van meerdere bedrijven.

Indien er alternatieven voorhanden zijn, dan wel de mogelijkheid en bereidheid vanuit alle partijen bestaat om extra parkeerplaatsen in het openbaar gebied aan te leggen, kan, mits onderbouwd, afgeweken worden van de verplichting om de parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren.

De alternatieve locaties moeten wel binnen een acceptabele loopafstand van het (bouw)perceel aanwezig zijn dan wel kunnen worden gerealiseerd. In bijlage 1 bij deze notitie publicatie 182 'parkeercijfers - basis voor parkeernormering' wordt inzicht gegeven in de acceptabele loopafstanden per functie. Zo is voor de functies werken en winkelen een loopafstand tussen de 200 en 600 meter acceptabel, terwijl voor gezondheidszorg 100 meter een acceptabele afstand is. Het is niet aannemelijk dat parkeerplaatsen buiten de voor de functie genoemde straal ook daadwerkelijk ten behoeve van de functie zullen worden gebruikt.

In het centrumgebied is het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein niet aan de orde, aangezien hier wordt uitgegaan van een totale behoefte aan (openbare) parkeerplaatsen passend bij de combinatie van functies in het centrum. Bij nieuwe ontwikkelingen (zoals een uitbreiding van het centrum of verandering van functies) zal de totale parkeerbehoefte en daarmee de aanwezige parkeerplaatsen op openbaar gebied opnieuw moeten worden beoordeeld. Hierbij dient eveneens rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages.

#### *Afmeting parkeerplaats*

Voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen moet uit worden gegaan van standaardmaten. Zo geldt er een andere afmeting voor een gestoken parkeerplaats dan voor een parkeerplaats bestemd voor langs parkeren. Dus niet alleen het aantal parkeerplaatsen is van belang, er moet ook sprake zijn van bruikbare parkeerplaatsen.

De breedte van het parkeervak moet bij gestoken parkeren minimaal 2,50 meter zijn en bij langs parkeren minimaal 2,20. De lengte (diepte) van het parkeervak moet bij gestoken parkeren minimaal 5,00 meter zijn en bij langs parkeren minimaal 7,00 meter.

Er dient sprake te zijn van bruikbare parkeerplaatsen. Dit betekent dat de ruimte om de parkeerplaats te kunnen bereiken wel reëel moet zijn en dat de afstanden tussen parkeerplaatsen onderling en tussen parkeerplaatsen en gebouwen voldoende moet zijn om daadwerkelijk gebruik te kunnen maken van de parkeerplaatsen. Het ASVV geeft richtlijnen voor de minimale wegbreedte die aanwezig dient te zijn voor het op een verantwoorde manier kunnen in- en uitdraaien bij de parkeerplaatsen. Voor deze richtlijnen wordt verwezen naar paragraaf 12.2.15 tot en met 12.2.20 van de ASVV 2004.

Bij publieke voorzieningen geldt dat voldoende parkeerplaatsen voor minder valide gebruikers moeten worden aangelegd. Het betreft hier de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Voor deze richtlijnen wordt verwezen naar paragraaf 8.6.2 (pagina 389) en paragraaf 15.1.1 tot en met 15.1.3 van het ASVV 2004.

### 3. Uitwerking parkeernormen

Bij iedere nieuwe oprichting, verandering van functie of uitbreiding van het bestaande gebruik moet worden beoordeeld of in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien. Uitgangspunt bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen zijn de in deze notitie opgenomen normen. Voorzover in deze notitie geen norm voor een functie is opgenomen gelden de normen genoemd in bijlage 1 publicatie 182 'parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering'.

<b>Functie</b>	<b>aantal parkeerplaatsen</b>
Detailhandel	3,0 per 100 m2 bvo
Opslag/ Groothandel/ Transportbedrijf	0,9 per 100 m2 bvo
Industrie	2,7 per 100 m2 bvo
Kantoor	1,7 per 100 m2 bvo
Dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,8 per 100 m2 bvo
Horeca	6,0 per 100 m2 bvo
Woning <sup>2</sup>	1,8 per woning

#### *Overige functies*

Voor de overige functies wordt een algemene norm, gelet op de verscheidenheid aan activiteiten die hieronder kunnen worden geschaard, niet wenselijk geacht. Voorbeeld hiervan zijn functies als maatschappelijk of cultuur en ontspanning.

Voor de niet eerder genoemde functies geldt dat voor de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen moet worden uitgegaan van de normen zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze notitie publicatie 182 'parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering'.

Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen op basis van bijlage 1 dient te worden uitgegaan van de kolom 'rest bebouwde kom' en van de rij 'matig stedelijk'. Vervolgens dient te worden uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte die wordt aangegeven.

#### *Parkeernorm per woningbouwcategorie*

Een algemene parkeernorm voor een woning heeft tot doel dat bij (half) vrijstaande woningen wordt gegarandeerd dat de parkeerplaatsen op eigen terrein in stand blijven bij complete nieuwbouw of gedeeltelijk verbouw van de woning. Met andere woorden de vervanging of de verandering van een bestaande woning mag niet ten koste gaan van het aantal parkeerplaatsen dat hoort bij die categorie woningen. Hiervoor is een gemiddelde norm

---

<sup>2</sup> verwezen wordt naar de uitleg onder het kopje parkeernorm per woningbouwcategorie

opgenomen.

De norm die wordt gehanteerd voor een woning, zal echter in nieuw te ontwikkelen gebieden en bij herontwikkeling afhangen van de woningbouwcategorie die wordt toegepast. Dit heeft tot gevolg dat in de regel uitgegaan kan worden van de norm zoals hierboven opgenomen, maar dat bij herontwikkeling van gebieden dan wel nieuwe ontwikkelingen uitgegaan moet worden van de volgende normen:

Goedkoop	totaal benodigde pp	1,4
	pp openbaar	1,3
	pp op eigen erf	0,1
Middenduur	totaal benodigde pp	1,8
	pp openbaar	0,8
	pp op eigen erf	1,0
Duur	totaal benodigde pp	2,2
	pp openbaar	0,4
	pp op eigen erf	1,8

#### *Regeling in toekomstige bestemmingsplannen*

In de bestemmingsplannen zal een regeling moeten worden opgenomen waarmee kan worden gewaarborgd wordt dat het initiatief voldoet aan de notitie toepassing parkeernormen. Hiervoor zal in elk bestemmingsplan een nadere eisen regeling of een algemene parkeerregel worden opgenomen zodat bij iedere nieuwe oprichting, verandering van functie of uitbreiding van het bestaande gebruik in voldoende parkeergelegenheid moet worden voorzien overeenkomstig de in deze notitie opgenomen uitgangspunten. De notitie zal als apart toetsingsdocument naast het bestemmingsplan worden gebruikt.

#### 4. Procedure notitie

Deze notitie wordt als beleidsdocument vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. Het kan echter pas als beleid in werking treden als het ook als zodanig bekend is gemaakt. De 'Notitie toepassing parkeernormen maart 2009' zal als beleidsregel op grond van artikel 3:42 van de Algemene wet bestuursrecht worden gepubliceerd en permanent ter inzage worden gelegd bij de Servicebalie.

Dit beleid vormt de basis voor de toets aan artikel 2.5.30 van de bouwverordening en de toekomstige bestemmingsplannen. Dit beleid zal worden verwerkt in de toekomstige bestemmingsplannen door of een nader eisen regeling op te nemen of een algemene parkeerregel toe te passen.