

# *Nota Parkeernormen Noordoostpolder 2016*



*gemeente*  
**NOORDOOSTPOLDER**

# Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	4
1.1	Achtergrond .....	4
1.2	De aanleiding voor een nota parkeernormen .....	4
1.3	Opbouw Nota Parkeernormen .....	5
2.	Uitvoering parkeerverplichting .....	6
2.1	Voldoen aan gemeentelijke parkeernormen .....	6
2.2	Stappenplan bepalen parkeerplaatsverplichting .....	6
2.3	Afwijkingsbevoegdheid college van B&W .....	11
2.4	Overgangsregeling .....	11
2.5	Slotbepaling .....	12
2.6	Verankering parkeernormen in bestemmingsplannen .....	12
3.	Parkeernormen Noordoostpolder .....	13
3.1	Hoofdfunctie wonen .....	13
3.2	Hoofdfunctie werken .....	13
3.3	Hoofdfunctie winkels en boodschappen .....	14
3.4	Hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning .....	14
3.5	Hoofdfunctie horeca en (verblijfs)recreatie .....	15
3.6	Hoofdfunctie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen .....	15
3.7	Hoofdfunctie onderwijs .....	16
3.8	Fietsparkeren .....	17



# Documentatiepagina

Citeertitel rapport : Nota Parkeernormen Noordoostpolder 2016

Status : Definitief

Datum inwerkingtreding : na vaststelling door de gemeenteraad

Auteur(s) : H. Zuiver (Mobycon)  
: W. Balster (Mobycon)  
: H. Cnossen (gemeente)  
: J. Bijlsma (gemeente)  
: M. Ribbink (gemeente)

Contact persoon : Hans Cnossen  
: cluster Ruimtelijke Ontwikkeling

## Gemeente Noordoostpolder

Postbus 155

8300 AD Emmeloord

T: +31 (0)527 63 34 12

E: [info@noordoostpolder.nl](mailto:info@noordoostpolder.nl)

W. [www.noordoostpolder.nl](http://www.noordoostpolder.nl)



# 1. Inleiding

## 1.1 Achtergrond

De Noordoostpolder is vanaf 1936 ingepolderd en vanaf 1942 ontwikkeld als tweede grote stap in de ontwikkeling van de IJsselmeerpolders. Het basismodel dat hieraan ten grondslag lag was het '*Centrale Plaatsen Model*' van Christaller. Dit model gaat uit van een gelaagde ruimtelijke organisatie, waarbij een hoofdplaats omringd wordt door nevenplaatsen, terwijl de hoofdplaats zelf weer een nevenplaats van een grotere kern vormt. Het geheel van agrarische kavels, verbindingswegen, dorpen en hoofdkern is als zorgvuldige eenheid ontworpen. Dit is terug te zien in de organisatie van Emmeloord als hoofdkern, met daaromheen de dorpen. De fiets stond bij de aanleg centraal. In het vooroorlogse ruimtelijk model werd nog geen rekening gehouden met de brommer, laat staan de auto.

Uiteraard heeft de tijd in de Noordoostpolder niet stilgestaan. Al snel na de Tweede Wereldoorlog werd de auto -net als in de rest van Nederland- gemeengoed. Op de relatief langere afstanden tussen de dorpen en Emmeloord verving deze in rap tempo de fiets. Tegenwoordig heeft de auto een zeer belangrijke plaats verworven in de dagelijkse mobiliteitsbehoefte. Het voorzieningenniveau in de dorpen is gering is en neemt verder af. Inwoners daarom steeds meer aangewezen op Emmeloord voor hun boodschappen en andere voorzieningen.

Vanwege de toegenomen automobilititeit zijn er op bepaalde plekken, op bepaalde momenten parkeerproblemen. Deze zijn de voorgaande jaren zo veel mogelijk opgepakt bij groot onderhoud, herinrichtingsplannen en via handhaving, zonder dat daar een duidelijk kader voor was. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is daarom opgenomen dat er een parkeerbeleidsplan moet worden opgesteld, inclusief parkeernormen op maat.

Voorliggende nota parkeernormen is een nadere uitwerking van het gemeentelijk parkeerbeleid.

## 1.2 De aanleiding voor een nota parkeernormen

Om bij ruimtelijke ontwikkeling een indicatie te krijgen van het aantal benodigde parkeerplaatsen werd voorheen gebruik gemaakt van de door het CROW opgestelde ervaringscijfers. Dit betreft een landelijke richtlijn en geen vastgesteld beleid.

Parkeernormen kunnen op diverse manieren worden vastgelegd om stedenbouwkundige plannen te kunnen toetsen. Parkeernormen kunnen enerzijds worden vastgelegd in bestemmingsplannen, anderzijds in de bouwverordening (artikel 2.5.30) of in apart beleid. Door de vaststelling van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) staan veranderingen op stapel als het gaat om het vastleggen van de parkeernormen als onderdeel van de stedenbouwkundige bepalingen. Per 1 juli 2018 komen de stedenbouwkundige bepalingen te vervallen en kunnen parkeernormen alleen nog via het bestemmingplan van kracht zijn door een voorwaardelijke verplichting.

Belangrijk is de nieuwe juridische verankering van de parkeernormen in bestemmingsplannen. Om die reden legt gemeente Noordoostpolder haar parkeernormen vast in een Nota Parkeernormen. De Nota Parkeernormen is een document waar vanuit bestemmingsplannen naar verwezen moet worden. Voorliggende nota omvat parkeernormen voor de ruimtelijke functies die het meest voorkomen.



### 1.3 Opbouw Nota Parkeernormen

Voor de verkeersaspecten bij ruimtelijke ontwikkelingen is het berekenen van de parkeerplaatsverplichting essentieel. De parkeerplaatsverplichting is het aantal parkeerplaatsen dat een initiatiefnemer moet aanleggen bij een voorgenomen ruimtelijke functie. Deze systematiek staat beschreven in het volgende hoofdstuk.

De parkeerplaatsverplichting wordt berekend aan de hand van vastgestelde parkeernormen. De parkeernormen die binnen de gemeente Noordoostpolder gelden zijn in hoofdstuk 3 'Parkeernormen voor auto's en fietsen' opgenomen.



## 2. Uitvoering parkeerverplichting

### 2.1 Voldoen aan gemeentelijke parkeernormen

Aan het invullen van de parkeerplaatsverplichting stelt de gemeente een aantal eisen. Zo zijn er regels over hoe parkeren op eigen terrein wordt meegeteld, ook is er een minimale fysieke maatvoering van parkeren op eigen terrein.

#### Onderscheid bij verbouw, nieuwbouw of functiewijziging

Er is onderscheid te maken tussen nieuwbouwplannen en verbouwplannen. Bij nieuwbouwplannen wordt de parkeerplaatsverplichting berekend aan de hand van de parkeernormentabel van hoofdstuk 3. Bij verbouwplannen, functiewijzigingen (zonder omgevingsvergunning) of uitbreidingsplannen wordt het aantal aantoonbaar toewijsbare parkeerplaatsen van de oude functie - met de bestaande bestemming - in mindering gebracht op de nieuwe parkeerplaatsverplichting (zoals berekend aan de hand van de parkeernormentabel van hoofdstuk 3). Dit is voldoende of levert een aanvullende parkeerplaatsverplichting of overschot op.

De aanvrager dient ten behoeve van de berekening aan te leveren uit welke functies en bijbehorende oppervlakten het plan is opgebouwd. Bij een uitbreiding van een locatie wordt in eerste instantie alleen de uitbreiding getoetst. Wanneer de totale locatie, inclusief de uitbreiding, als geheel voldoende parkeerplaatsen heeft, voldoet het plan aan de parkeerplaatsverplichting conform deze Nota Parkeernormen.

### 2.2 Stappenplan bepalen parkeerplaatsverplichting

Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van onderstaande vier stappen.

#### 2.2.1 Stap 1: bepalen parkeerbehoefte

##### A. gebiedstypologie gemeente Noordoostpolder

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km<sup>2</sup>), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is het aanbod - en de kwaliteit - van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. Daarnaast kan een onderscheid worden gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom, buitengebied) van een gemeente.

De Noordoostpolder valt qua stedelijkheidsgraad - in zijn geheel - in de categorie "matig stedelijk". Er is echter een duidelijk verschil tussen Emmeloord en de rest van de gemeente. De dorpen en het buitengebied hebben een veel lagere OAD dan Emmeloord. Daarom is onderstaande verdeling in stedelijkheidsgraad van toepassing, gebaseerd op de OAD.





Gebiedstype	Stedelijkheidsgraad	Omgevingsadressendichtheid
Emmeloord (bebouwde kom)	Matig stedelijk	1.000 tot 1.500 adressen per km <sup>2</sup>
Rest gemeente	niet stedelijk	minder dan 500 adressen per km <sup>2</sup> .

Tabel 2-1 Overzicht stedelijkheidsgraden Noordoostpolder

De hoogte van de parkeernorm wordt ook bepaald door te kijken naar de stedelijke zone (centrum, schil, overig, buitengebied) van een gebied. Hoe dichter bij het centrum, des te beter normaliter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager dus de parkeernorm. Noordoostpolder kenmerkt zich door een aantal te onderscheiden stedelijke zones. Dit zijn gebieden die qua geografische ligging, ruimtelijke kenmerken en stedelijke dichtheid zorgen voor een bepaald mobiliteitspatroon en bijbehorende parkeervraag. In onderstaande tabel zijn bovenstaande afwegingen overzichtelijk op een rij gezet.

Gebiedsindeling	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zones
Emmeloord centrum <sup>1</sup>	Matig stedelijk	Centrum
Emmeloord rest bebouwde kom	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
Overige kernen (bebouwde kom)	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Tabel 2-2 Overzicht gebiedsindeling naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zones Noordoostpolder.

### B. toepassing parkeernormen

Op basis van publicatie 317 van het CROW (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) is een lijst met parkeernormen voor de gemeente Noordoostpolder opgesteld. De gemeente werkt binnen de kaders van het verkeer en vervoerbeleid met 'vaste parkeernormen' (zonder bandbreedte). Dit biedt duidelijkheid voor alle betrokkenen. Bij de realisatie van nieuwe functies is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen (vraagvolgend). In deze nota parkeernormen wordt daarom uitgegaan van parkeernormen die gebaseerd zijn op de huidige situatie van functies (zie tabellen in hoofdstuk 3). Bij de toepassing van parkeernormen voor functies die niet in deze tabellen zijn opgenomen dient gebruik te worden gemaakt van de gemiddelde kencijfers zoals beschreven in publicatie 317 van het CROW.

<sup>1</sup> Emmeloord centrum omvat het gebied omgrensd door de volgende straat: Noordzijde, Kon. Julianastraat, Espelerlaan, Onder de Toren, Korte Dreef, Lange Dreef en Smedingplein.



### C. aanwezigheidspercentages bij dubbelgebruik parkeerplaatsen

Bij de berekening van de parkeerplaatsverplichting wordt bij de ontwikkelingen van meerdere (verschillende) functies gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers (bewoners, bezoekers, werknemers) aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds / nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager omdat een deel van de bewoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden.

Aanwezighheidspercentages (dubbelgebruik parkeervoorzieningen)

Functies	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg- of verzorgingstehuis/aanleun- woning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuispatiënten								
inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 2-3 Aanwezighheidspercentage Noordoostpolder (op basis van het CROW Publicatie 317)

### D. reductiefactor parkeerplaatsen op bijbehorend terrein

Een bouwplan dient in beginsel op eigen terrein aan de parkeerplaatsverplichting te voldoen. Met het begrip “parkeren op eigen terrein” wordt bedoeld: ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan. Parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen worden niet altijd volledig meegerekend in de gerealiseerde parkeerplaatsen. Deze plaatsen worden immers vaak voor andere doeleinden gebruikt dan parkeren van auto's (zie ook parkeerbeleidsplan). De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegerekend (afhankelijk van de parkeervoorziening) is opgenomen in onderstaande tabel.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage	1	0,8
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5
Garage met enkele oprit	2	1,0
Garage met lange oprit	3	1,3
Garage met dubbele oprit	3	1,8

Tabel 2-4 Parkeren op eigen terrein





Een parkeervoorziening op bijbehorend terrein bij een bouwplan moet voldoen aan de volgende fysieke maatvoering:

- een enkele oprit is minimaal 5m lang en 3,5m breed;
- een lange oprit is minimaal 10m lang en 3,5m breed;
- een dubbele oprit is minimaal 4,5 meter breed;
- een garage is minimaal 5m lang en 2,5m breed (binnenwerks);
- een dubbele garage is minimaal 5m lang en 4,5m breed (binnenwerks);

Ook moet de situering zodanig zijn dat het veilig in- en uitrijden is gewaarborgd.

#### E. Afronding naar volledige parkeerplaatsen

Het volgens deze parkeernormen berekende benodigde aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond tot een volledige parkeerplaats.

### **2.2.2 Stap 2: aantonen parkeren op bijbehorend terrein**

Een aanvraag omgevingsvergunning dient in beginsel op het bijbehorend terrein aan de parkeerplaatsverplichting te voldoen. Met het begrip “parkeren op bijbehorend terrein” wordt bedoeld: “ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan en de vigerende bestemming.”

Bij het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting op bijbehorend terrein, dient de aanvrager dit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen. Deze inspanningsverplichting betekent het aantonen dat het aanleggen van parkeerplaatsen op bijbehorend terrein fysiek in geen enkele vorm mogelijk is zonder dat dit het functioneren belemmert.

### **2.2.3 Stap 3: onderzoek gebruik bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte**

Een initiatief mag niet leiden tot een (toename van) parkeertekort in de openbare ruimte. Het kan echter voorkomen dat er in de openbare ruimte op loopafstand een restcapaciteit bestaat, waarvan gebruik gemaakt kan worden om de parkeervraag op te vangen. Een initiatiefnemer kan de gemeente verzoeken geen parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, maar gebruik te maken van restcapaciteit in de openbare ruimte. In deze situatie krijgt de initiatiefnemer geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht.

Als er bijvoorbeeld in de omgeving parkeerplaatsen voorhanden zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die niet meer bestaat of als er sprake is van overcapaciteit aan parkeerruimte, is te onderzoeken of deze ruimte mag worden meegeteld bij de parkeerverplichting voor het initiatief. Dit is alleen mogelijk als de parkeerdruk in de openbare ruimte op het maatgevende moment, met toevoeging van de ontwikkeling, onder de 80% voor het centrum van Emmeloord en 90% voor de rest van de gemeente blijft (zie ook het Parkeerbeleidsplan Noordoostpolder 2015-2025). Of deze ruimte er is, dient te blijken uit een door de initiatiefnemer aan te leveren representatief<sup>2</sup> parkeeronderzoek. Als er binnen 5 jaar ontwikkelingen

---

<sup>2</sup> Representatief onderzoek bestaat uit: een door een objectieve partij (bij voorkeur een verkeerskundig adviesbureau) uitgevoerde parkeerdrukmeting op verschillende momenten, dagen en tijden (buiten vakantieperiode) en zeker tijdens periodes wanneer aanspraak gedaan gaat worden door de nieuwe ontwikkeling op de parkeercapaciteit.



worden verwacht die de bezettingsgraad van het betreffende gebied beïnvloeden, moet ook hiermee rekening worden gehouden. De wijze van onderzoek moet vooraf met de gemeente gecommuniceerd zijn. De bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen in de omgeving wordt door de gemeente getoetst bij het verzoek om afwijking van (een deel van) de parkeervraag.

Wat een acceptabele loopafstand is, wordt beoordeeld bij de aanvraag omgevingsvergunning en is afhankelijk van de functie en haar gebruikers, het specifieke gebied waar het bouwplan gerealiseerd wordt en een aantal ruimtelijke aspecten aan een looproute zoals sociale veiligheid, aantrekkelijkheid et cetera. De richtlijnen van het CROW voor acceptabele loopafstanden worden hierbij als leidraad gebruikt en zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten) <sup>3</sup>
Winkelen	Ca. 400 meter (5 minuten)
Werken	Ca. 500 meter (6 minuten)
Ontspanning	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten)
Gezondheidszorg	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten)
Onderwijs	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten)

Tabel 2-5 Richtlijn acceptabele loopafstanden

#### 2.2.4 Stap 4: onderzoek realiseren nieuwe parkeerruimte in de openbare ruimte

De ingediende parkeerbehoefteberekening wordt door de gemeente gecontroleerd, zowel op de juiste toepasbaarheid van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages als op de afwijkingsgronden van parkeren op eigen terrein. Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeerdruk op te vangen met bestaande parkeerplaatsen, kan onderzocht worden of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:

- De loopafstanden zoals geformuleerd in bovenstaande tabel.
- De kwaliteit van de omgeving. De aanleg van extra parkeerplaatsen mag niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving. Er dient altijd een integrale afweging gemaakt te worden met bijvoorbeeld het ruimtelijk- en groenbeleid.

Het college gaat alleen akkoord met deze mogelijkheid op basis van de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaats kan ruimtelijk en verkeerstechnisch worden aangelegd. Maatgevend hierbij is onder andere de verkeersveiligheid en eventuele hinder die dit op kan leveren voor andere weggebruikers.
- De gemeente wil deze ruimte niet als reserve houden voor het opvangen van al bestaande parkeertekorten of andere doeleinden.
- Er vindt een ruimtelijke afweging plaats ten aanzien van de plaats en de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen in bijvoorbeeld een groenvoorziening.

<sup>3</sup> Bij een gemiddelde loopsnelheid van 5 kilometer per uur.



- De kosten die gemoeid zijn met de aanleg van deze parkeerplaatsen worden in principe volledig gefinancierd door de initiatiefnemer. Dit zal door een (realisatie)overeenkomst tussen de gemeente en de aanvrager moeten worden geregeld.

### **2.2.5 Vervolg: parkeeradvies**

Als een aanvraag omgevingsvergunning voorziet in voldoende parkeercapaciteit, dan wordt een positief advies afgegeven.

Wanneer er geen fysieke mogelijkheden zijn om de parkeereis op bijbehorend terrein te realiseren of op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte op te vangen of te realiseren conform de gestelde ontwerpeisen, dan wordt een negatief parkeeradvies voor de aanvraag omgevingsvergunning afgegeven op basis van het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting voor het betreffende bouwplan. De aanvraag omgevingsvergunning wordt op deze grond afgewezen. Het college van B&W kan eventueel via de hardheidsclausule afwijken van het negatieve parkeeradvies (zie paragraaf 2.3).

## **2.3 Afwijkingsbevoegdheid college van B&W**

Het college heeft de mogelijkheid af te wijken van de voorwaardelijke verplichting aangaande parkeren; “indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit”. Het verlenen van vrijstelling voor de aanleg van parkeerplaatsen is voorbehouden voor “zeer” bijzondere omstandigheden. Deze omstandigheden zullen voornamelijk maatschappelijk-economisch van aard zijn.

De afwijkingsbevoegdheid kan alleen door het college worden toegepast. Terughoudend gebruik van deze bevoegdheid is geboden. Er dient een zorgvuldige motivatie te worden opgesteld waarin de aantoonbare bijzondere omstandigheden en overwegende bezwaren uiteen worden gezet en waarom de afwijkingsbevoegdheid dan wordt toegepast.

## **2.4 Overgangsregeling**

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn niet van toepassing in de volgende gevallen:

- Initiatieven waarvoor het college vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met een parkeernorm welke is vastgelegd in een door het college geaccordeerd document, zoals een stedenbouwkundig plan c.q. programma van eisen / nota van uitgangspunten en/of in een intentie- of exploitatieovereenkomst. In deze gevallen gelden de parkeernormen zoals vastgelegd in het door het college geaccordeerde document.
- Initiatieven die passen binnen een (ontwerp)bestemmingsplan waarvan het college vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met terinzagelegging. In deze gevallen gelden de parkeernormen zoals opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan.
- Op een aanvraag om omgevingsvergunning, afwijking, ontheffing of toestemming anderszins, die is ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota en waarop op die datum nog niet is beschikt. In deze gevallen gelden de vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota geldende parkeernormen.



## 2.5 Slotbepaling

Daar waar deze Nota Parkeernormen niet in voorziet, is publicatie 317 van het CROW (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) of het ASVV2012 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) van toepassing. Hierbij dienen de stedelijkheidsgraden en gebiedsindelingen te worden aangehouden zoals beschreven in dit hoofdstuk en dient uitgegaan te worden van de 'gemiddelde parkeerkencijfers'. Afwijkingen op deze Nota Parkeernormen in bestemmingsplannen is mogelijk door gemotiveerd specifieke parkeerverplichtingen op te nemen.

## 2.6 Verankering parkeernormen in bestemmingsplannen

Bij het opstellen van bestemmingsplannen wordt in de regels (juridisch bindend) verankerd dat voldaan moet worden aan de parkeernormen van de gemeente. De juridische borging vindt bijvoorbeeld plaats door de volgende regeling op te nemen in de algemene gebruiksregels van een bestemmingsplan (voorwaardelijke verplichting): *“Parkeernormen: Indien de ligging, de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet volgens de gemeentelijke parkeernormen voldoende ruimte zijn aangebracht en in stand gehouden worden van parkeervoorzieningen in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort.”*

In de toelichting en bijlage van het bestemmingsplan wordt vervolgens verwezen naar de specifieke parkeernormen en toepassingsmethodiek die de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen bepalen. Dit betreft de voorliggende Nota Parkeernormen Noordoostpolder. Voor 1 juli 2018 moeten alle bestemmingsplannen voorzien zijn van deze regeling. Dit gebeurt bijvoorbeeld door voor de op dat moment nog niet geactualiseerde bestemmingsplannen een overkoepelend 'paraplu-bestemmingsplan' op te stellen die deze juridische waarborging per 1 juli 2018 regelt. Er wordt dan een artikel geformuleerd in de juridische regels van onderstaande strekking: *“het nieuw-, bij of verbouwen van panden of wijzigen van functies is alleen toegestaan indien voorzien wordt in voldoende parkeerplaatsen in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort volgens de gemeentelijke parkeernormen.”* In deze juridische regels wordt vervolgens verwezen naar een bijlage in het bestemmingsplan die de parkeernormen en de toepassingsmethodiek beschrijft.



## 3. Parkeernormen Noordoostpolder

### 3.1 Hoofdfunctie wonen

	Eenheid	Centrum Emmeloord	Rest Emmeloord	Overige Kernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers
koop vrijstaand	woning	1,8	2,2	2,3	2,4	0,3
koop twee-onder-een-kap	woning	1,7	2,1	2,2	2,2	0,3
koop, tussen/hoek	woning	1,5	1,9	2,0	2,0	0,3
koop, etage, duur	woning	1,6	2,0	2,1	2,1	0,3
koop, etage, midden	woning	1,4	1,8	1,9	1,9	0,3
koop, etage goedkoop	woning	1,3	1,6	1,6	1,6	0,3
huurhuis, vrije sector	woning	1,5	1,9	2,0	2,0	0,3
huurhuis, sociale huur	woning	1,3	1,6	1,6	1,6	0,3
huur, etage, duur	woning	1,4	1,8	1,9	1,9	0,3
huur, etage, midden/goedkoop	woning	1,1	1,4	1,4	1,4	0,3
kamerverhuur, zelfstandig	kamer	0,6	0,7	0,7	0,7	0,2
aanleunwoning/serviceflat	Woning	1,0	1,1	1,2	1,2	0,3

Voor een beroep aan huis / bedrijf aan huis wordt naast bovenstaande parkeervraag één extra parkeerplaats geëist. Hierbij is uitgegaan van beroepsuitoefening van één persoon zonder personeel welke beperkt bezoek ontvangt.

### 3.2 Hoofdfunctie werken

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



### 3.3 Hoofdfunctie winkels en boodschappen

	Einheid	Centrum Emmeloord	Rest Emmeloord	Overige Kernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers
buurtsupermarkt	100 m2 bvo	1,9	3,5	4,3	-	89%
discountsupermarkt	100 m2 bvo	3,3	6,5	7,8	-	96%
fullservice supermarkt	100 m2 bvo	3,4	5,2	6,2	-	93%
grote supermarkt	100 m2 bvo	6,0	7,7	8,8	-	84%
groothandel in levensmiddelen	100 m2 bvo	-	6,4	7,4	-	80%
buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo	-	3,7	4,1	-	72%
wijkcentrum (klein)	100 m2 bvo	-	4,5	5,0	-	76%
wijkcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo	-	5,1	5,6	-	79%
weekmarkt	m1 kraam	0,20	0,20	0,23	-	85%
kringloopwinkel	100 m2 bvo	-	1,9	2,0	2,3	89%
bruin- en witgoedzaken	100 m2 bvo	4,0	7,9	8,2	9,3	92%
woonwinkel	100 m2 bvo	1,3	1,9	2,0	2,0	91%
meubel/woonboulevard	100 m2 bvo	-	2,4	2,5	-	93%
bouwmarkt	100 m2 bvo	-	2,4	2,4	2,5	87%
tuin-, groencentrum	100 m2 bvo	-	2,6	2,7	2,9	89%

### 3.4 Hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning

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





### 3.5 Hoofdfunctie horeca en (verblijfs)recreatie

	Einheid	Centrum Emmeloord	Rest Emmeloord	Overige Kernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers
camping	standplaats	-	-	-	1,2	90%
bungalowpark	bungalow	-	1,7	1,7	2,1	91%
café/bar/cafetaria	100 m <sup>2</sup> bvo	5,0	6,0	7,0	-	90%
restaurant	100 m <sup>2</sup> bvo	9,0	13,0	15,0	-	80%
discotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	6,9	20,8	20,8	20,8	99%
hotel 1 ster	10 kamers	0,4	2,4	2,5	4,5	77%
hotel 2 sterren	10 kamers	1,4	4,1	4,3	6,3	80%
hotel 3 sterren	10 kamers	2,1	5,0	5,2	6,8	77%
hotel 4 sterren	10 kamers	3,4	7,2	7,5	9,0	73%
hotel 5 sterren	10 kamers	5,3	10,6	11,0	12,6	65%

### 3.6 Hoofdfunctie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

	Einheid	Centrum Emmeloord	Rest Emmeloord	Overige Kernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers
huisartsenpraktijk	behandelkamer	2,1	3,0	3,3	3,3	57%
apotheek	apotheek	2,3	3,2	3,4	-	45%
fysiotherapiepraktijk	behandelkamer	1,3	1,8	2,0	2,0	57%
consultatiebureau	behandelkamer	1,4	1,9	2,2	2,2	50%
consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer	1,3	1,9	2,0	2,2	38%
tandartsenpraktijk	behandelkamer	1,6	2,4	2,6	2,7	47%
gezondheidscentrum	behandelkamer	1,6	2,2	2,5	2,5	55%
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2	-	
verpleeg- en verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,6	0,6	-	60%
ziekenhuis	100m <sup>2</sup> bvo	1,4	1,7	1,9	2,0	29%



### 3.7 Hoofdfunctie onderwijs

	Einheid	Centrum Emmeloord	Rest Emmeloord	Overige Kernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers
kinderdagverblijf (exclusief K&R)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,0	1,4	1,4	1,5	0%
basisonderwijs (exclusief K&R)	per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	
middelbare school	100 leerlingen	3,7	4,9	4,9	4,9	11%
ROC	100 leerlingen	4,7	5,8	5,9	5,9	7%
avondonderwijs	10 studenten	4,5	6,8	6,9	10,5	95%

#### Halen en brengen bij scholen en dagverblijven: Kiss and Ride

Het met de auto halen en brengen van kinderen naar kinderdagverblijven en basisscholen heeft door de steeds groter wordende groep tweeverdieners een vlucht genomen. Hierdoor is ook de behoefte ontstaan om bij nieuwe ontwikkelingen parkeerplaatsen aan te leggen om deze parkeerders te kunnen faciliteren en parkeeroverlast bij schoolomgevingen te voorkomen. In bovenstaande tabel is alleen een norm opgenomen voor het parkeren van medewerkers van een basisschool, peuterspeelzaal en een buiten schoolse opvang.

Het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van Kiss and Ride wordt voor een school berekend op basis van een formule. Maatwerk is hierbij altijd mogelijk. De percentages en reductiefactoren uit de formule zijn terug te vinden in onderstaande tabel.

- *Onderbouw (groep 1 tot en met 3):* aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur<sup>4</sup> x reductiefactor aantal kinderen per auto.
- *Bovenbouw groep 4 tot en met 8:* aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur<sup>5</sup> x reductiefactor aantal kinderen per auto.
- *Kinderdagverblijf en Buitenschoolse Opvang:* aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur<sup>6</sup> x reductiefactor aantal kinderen per auto.

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

Tabel 3-1 Gegeven t.b.v. berekening halen en brengen

<sup>4</sup> Groepen 1 t/m 3 parkeren gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten. De reductiefactor is hiermee 0,5.

<sup>5</sup> Groepen 4 t/m 8 parkeren gemiddeld 2,5 minuut in een periode van 10 minuten. De reductiefactor is hiermee 0,25.

<sup>6</sup> Kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = reductiefactor 0,25.



### 3.8 Fietsparkeren

De maatvoering van een fietsparkeerplaats moet voldoende zijn om een fiets te parkeren/stallen. Ook voor het plaatsen van de fiets is voldoende (manoeuvreeer)ruimte nodig. Daarbij moet niet alleen gedacht worden aan ruimten bij nieuwe woningen of nieuwe halten voor openbaar vervoer, maar ook aan voorzieningen. Onderstaande fietsparkeernormen zijn gebaseerd op landelijke gemiddelden per functie zoals beschreven in publicatie 317 'Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie' van het CROW.

#### 3.8.1 Ligging fietsparkeervoorzieningen

De fietsparkeervoorzieningen moeten aantrekkelijk zijn gelegen. Bij solitaire bestemmingen waar men kort hoeft te zijn (supermarkt, bank etc.) moet de afstand tussen parkeerplaats en bestemming een beperkt aantal meters zijn. Als de verblijftijd langer is (bijvoorbeeld centrumbezoek – meerdere voorzieningen), mag de loopafstand langer zijn. De fietsparkeervoorzieningen dienen dan geconcentreerd op de (drukt bereiden) aanrijroutes te worden gerealiseerd.

#### 3.8.2 Fietsparkeernormen

Onderstaande tabel beschrijft het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen bij voorzieningen, kantoren en recreatie. Het volgens deze fietsparkeernormen berekende benodigde aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond tot een hele parkeerplaats. Dit sluit aan bij de gemeentelijke ambitie het fietsen aantrekkelijker te maken, Fietsparkeernormen zijn overigens bedoeld voor solitaire gebieden. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals het centrumgebieden. Hier is maatwerk vereist.

	Eenheid	Centrum Emmeloord	Rest Emmeloord	Overige Kernen	Buitengebied	
kantoor medewerkers	100 m2 bvo	1,7	1,2	1,2	0,7	
kantoor bezoekers	100 m2 bvo	5,0	5,0	5,0	5,0	<i>Minimaal 10</i>
Basisschool leerlingen <250	10 leerlingen	4,3	4,3	4,3	-	
Basisschool leerlingen 250-500	10 leerlingen	5,0	5,0	5,0	-	
Basisschool leerlingen >250		6,2	6,2	6,2	-	
Basisschool medewerkers	10 leerlingen	0,4	0,4	0,4	-	
Middelbare school (leerlingen)	10 leerlingen	1,4	1,4	1,4	-	
Middelbare school (medewerkers)	10 leerlingen	0,6	0,4	0,4	-	
ROC leerlingen	10 leerlingen	12	12	12	-	
ROC medewerkers	10 leerlingen	0,9	0,9	0,9	-	
Winkelcentrum	100m2 bvo	2,7	2,7	2,7	-	
Supermarkt	100 m2 bvo	2,9	2,9	2,9	-	
Bouwmarkt	100m2 bvo	0,25	0,25	0,25	-	



Tuincentrum	100m2 bvo	0,4	0,4	0,4	0,1	
Fastfood restaurant	Locatie	29	10	10	5	
Restaurant (eenvoudig)	100 m2 bvo	18	18	18	15	<i>Terras meetellen</i>
Restaurant (luke)	100 m2 bvo	4	4	4		
Bibliotheek	100 m2 bvo	3	3	3		
Bioscoop	100 m2 bvo	7,8	1,4	1,4		
Fitness	100 m2 bvo	5,0	2,0	2,0		
Museum	100 m2 bvo	0,9	0,9	0,9		
Sporthal	100 m2 bvo	2,5	2,5	2,5		
Sportveld	Ha netto terrein	61	61	61		
Sportzaal	100 m2 bvo	4,0	4,0	4,0		
Begraafplaats		-	5	5	5	
Kerk / moskee	100 plaatsen	40	40	40		
Gezondheidscentrum bezoekers	100 m2	1,3	1,3	1,3		
Gezondheidscentrum medewerkerkers	100 m2	0,4	0,4	0,4		
Theater	100 zitplaatsen	24	18	18		
Stedelijk evenement	100 bezoekers	32	32	32		
Zwembad (openlucht)	100 m2 bassin	28	28	28		
Zwembad (overdekt)	100 m2 bassin	20	20	20		
Rij- en vrijstaande woning	Kamer	1	1	1		+0,5 voor bezoek
Appartement	Kamer	0,75	0,75	0,75		+ 0,5 voor bezoek
Busstation	Halterende buslijn	42				

In de kengetallen van het CROW is een marge van 20% verwerkt (uitgezonderd woningen). Deze extra stallingscapaciteit wordt door het CROW toegepast omdat fietsers de beschikbare stallingsplaatsen plekken ook moeten kunnen vinden. Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een kleine groei van het fietsgebruik op te kunnen vangen.

