BVA
FARADAYSTRAAT 2A • POSTBUS 40089 • 8004 DB ZWOLLE • T 038-4606747 • F 038-4604912

Parkeerbeleidsplan

- **naar integraal parkeerbeleid** -

Gemeente Heerde

hde-121
5 oktober 2012

Parkeerbeleidsplan

- **naar integraal parkeerbeleid** -

Gemeente Heerde

projectnummer: hde-040

Inhoudsopgave

1. Inleiding 1
1.1. Waarom parkeerbeleid voeren? 1
1.2. Parkeernormen 2
1.3. Opbouw parkeerbeleidsplan 2

2. Inventarisatie 3
2.1. Beleidskaders 3
2.1.1. Algemeen 3
2.1.2. Landelijk beleid 3
2.1.3. Provinciaal beleid 4
2.1.4. Regionaal beleid 4
2.1.5. Gemeentelijk beleid 4
2.2. Parkeren in de huidige situatie 5
2.2.1. Centrum Heerde 5
2.2.2. Centrum Wapenveld 6
2.3. Klachteninventarisatie 6

3. Beleidsregels centrumgebied 8
3.1. Algemeen 8
3.2. Gebruikers en toekomstige ontwikkelingen 8
3.3. Bezoekers 8
3.4. Bewoners 9
3.5. Werknemers 9

4. Beleidsregels woongebieden 10
4.1. Algemeen 10
4.2. Bestaande woongebieden 11
4.3. Te ontwikkelen woonwijken 13

5. Beleidsregels randgebied centrum 14
5.1. Algemeen 14
5.2. Bestaande wijken 14
5.3. Inbreiding 14

6. Beleidsregels bedrijventerreinen 15
6.1. Algemeen 15
6.2. Bestaande locaties 15
6.3. Te ontwikkelen locaties 15

7. Beleidsregels bestemmingsgebonden parkeren 17
7.1. Algemeen 17
7.2. Bestaande voorzieningen 17
7.3. Nieuw te ontwikkelen voorzieningen 18
7.4. Schoolomgevingen 18

8. Beleidsregels specifieke doelgroepen 20
8.1. Algemeen 20
8.2. Zakelijk belanghebbenden 20
8.3. Gehandicaptenparkeren 20
8.4. Parkeren grote voertuigen 21
8.5. Caravans/campers 22
8.6. Elektrische voertuigen 22
8.7. Fietsen 22

9. Parkeerfonds 24
9.1. Functie van een parkeerfonds 24
9.2. Voorwaarden en uitgangspunten 24

1. Inleiding

1.1. Waarom parkeerbeleid voeren?

De auto is in deze tijd niet meer uit het straatbeeld weg te denken, zowel rijdend als stilstaand. Het stilstaan, oftewel het parkeren, gebeurt vaak in de openbare ruimte. De één vindt het prettig om de auto dicht bij huis te parkeren, de andere ziet liever meer groen en/of bijvoorbeeld speelvoorzieningen. Hiermee is het parkeren dan ook meteen een onderwerp waar veel mensen een mening over hebben.

Wanneer er een helder beleidskader aanwezig is, geeft dit duidelijkheid aan de verschillende gebruikers van de openbare ruimte. Omdat het parkeren een sterke relatie heeft met diverse ruimtelijke aspecten is het parkeerbeleidsplan geen plan "op zichzelf", maar is het een onderdeel van de benutting van de openbare ruimte.

Doordat het autobezit in de loop der jaren sterk is toegenomen, komt er meer druk te staan op de bereikbaarheid van sommige gebieden. Een groter aantal geparkeerde auto's legt steeds meer beslag op de (beperkte) ruimte. Dit gaat ten koste van de ruimte voor andere activiteiten dan parkeren. Een te hoge parkeerdruk in centra is van negatieve invloed op het winkelklimaat. Te veel geparkeerde voertuigen in woonwijken leiden tot minder ruimte "op straat", wat op gespannen voet staat met de kwaliteit van de woonomgeving.

Om (eventuele) bestaande parkeerproblemen op te lossen, maar ook antwoord te geven op nieuwe parkeervraagstukken is adequaat parkeerbeleid noodzakelijk. Wanneer er een helder beleidskader aanwezig is, geeft dit duidelijkheid aan de gebruikers. Vraagstukken van burgers, winkeliers en andere belanghebbenden over het parkeren kunnen hiermee consequent worden beantwoord, waardoor er minder ad-hoc beslissingen nodig zijn.

Een ontwikkeling die de behoefte aan een integraal parkeerbeleidsplan heeft versterkt, is het voornemen van de gemeente Heerde om een parkeerfonds op te zetten. De uitgangspunten voor het parkeerfonds zijn onderdeel van het parkeerbeleidsplan.

De gemeente Heerde heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd om een parkeerbeleidsplan voor de komende circa 10 jaar op te stellen, waarin (integraal) parkeerbeleid is geformuleerd voor de hele gemeente. Met het voorliggende parkeerbeleidsplan beschikt de gemeente Heerde over een helder en transparant instrument, waarin strategische beleidskeuzes worden gemaakt ten aanzien van parkeren.

Met nadruk merken wij op dat voorliggende nota uitsluitend beleidsregels bevat voor de diverse doelgroepen, gericht op specifieke gebieden. Het is echter geen visie op toekomstige ontwikkelingen, maar is uitsluitend een weergave van de wij-

ze waarop met parkeren moet worden omgegaan in de verschillende onderscheiden gebieden. Met andere woorden deze nota bevat de voorwaarden waaraan het aantal parkeerplaatsen en de locatie hiervan moet voldoen, maar zegt niet over de exacte locatie of over spreiding of concentratie.

1.2. Parkeernormen

Bij het plannen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is de parkeervraag altijd een punt van discussie. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig om de geplande ontwikkelingen te laten voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Om voor alle mogelijke ontwikkelingen parkeernormen te hebben die kunnen worden toegepast is een "separate" parkeernormennota opgesteld ("Parkeernormennota gemeente Heerde" kenmerk: hde-122 d.d. 5 oktober 2012). In dit parkeerbeleidsplan zal voor de parkeernormering dan ook worden verwezen naar de parkeernormennota.

1.3. Opbouw parkeerbeleidsplan

In hoofdstuk 2 worden de huidige beleidskaders van hogere overheden op het gebied van parkeren beschreven. Daarnaast wordt ingegaan op de huidige parkeersituatie en de al bekende parkeerknelpunten. Vanaf hoofdstuk 3 komen de beleidsregels aan de orde voor achtereenvolgens:

- het centrumgebied;
- de randzone van het centrum;
- de woongebieden;
- bedrijventerreinen;
- voorzieningen in woonwijken.

Het betreft het nieuw te formuleren parkeerbeleid met in achtneming van de in hoofdstuk 2 beschreven beleidskaders van de hogere overheden. In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op het parkeren door specifieke doelgroepen zoals parkeren van grote voertuigen, recreatieve voertuigen, invalidenvoertuigen en (brom)fietsers. Tot slotte komen in hoofdstuk 9 de uitgangspunten die voor het parkeerfonds van toepassing zijn aan de orde.

2. Inventarisatie

2.1. Beleidskaders

2.1.1. Algemeen

Bij het opstellen van een nieuw parkeerbeleidsplan is afstemming op de beleidskaders van 'hogere' overheden (landelijk, provinciaal, regionaal) essentieel. In dit hoofdstuk worden de voor Heerde relevante onderdelen uit de genoemde beleidskaders beschreven.

2.1.2. Landelijk beleid

- ***Nota Mobiliteit***

Het landelijke beleid op het gebied van verkeer en vervoer is verwoord in de Nota Mobiliteit. Op het gebied van parkeren worden in deze nota geen concrete afspraken of doelstellingen beschreven. Wel worden er enkele opmerkingen gemaakt over parkeren, parkeerbeleid en IT-ontwikkelingen. Zo wordt gesproken over het mogelijke ruimtegebrek voor parkeren door groei van de mobiliteit, vooral in stedelijke gebieden. Parkeerproblemen kunnen uiteindelijk gunstig zijn voor het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Daarnaast wordt de financiële kant van parkeren aangestipt, waarbij parkeerheffing gebruikt kan worden voor het financieren van maatregelen. Ook wordt het belang van samenwerking onderstreept, bijvoorbeeld bij mobiliteitsproblemen rond stedelijke knooppunten. Hieruit is onder andere de ontwikkeling van een IT-project voortgevloeid, waardoor actuele informatie aan weggebruikers kan worden aangeboden over reistijden, routes en parkeren in de regio.



In het kabinetsstandpunt wordt nader ingegaan op de rol van overheden en dus ook gemeenten. Om de vraag naar mobiliteit te sturen en in te richten, is er mobiliteitsmanagement nodig. Mobiliteitsmanagement zal een onlosmakelijk deel moeten zijn van voornamelijk gemeentebeleid, waarin dan ook het parkeerbeleid wordt uitgewerkt.

Gemeenten zullen een actief en onderling op elkaar afgestemd parkeerbeleid moeten voeren, gericht op een goede parkeerregulering en het tegengaan van parkeeroverlast. Hierbij kunnen parkeernormen worden opgesteld, die bijdragen aan de lokale bereikbaarheid en economie. In beginsel is het aan de gemeenten zelf om hieraan een invulling te geven.

2.1.3. Provinciaal beleid

- ***Tweede Provinciale Verkeers- en Vervoersplan Gelderland***

Het tweede Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP-II) van de provincie Gelderland is vastgesteld in 2005. In het PVVP-II is het verkeers- en vervoersbeleid van de provincie Gelderland beschreven tot 2014. Het plan bevat een visie over de wijze waarop de provincie Gelderland steden, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar wil houden. In een samenwerking van het rijk, de provincie, gemeenten en maatschappelijke organisaties wordt er gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid, met aandacht voor de leefomgeving en verkeersveiligheid.

De aanwezige vervoersmodaliteiten en de netwerken van de verschillende wegbeheerders binnen de provincie Gelderland worden als één geheel beschouwd. Er zijn verschillende regio's aangewezen die het verkeers- en vervoersbeleid op regionaal niveau verder hebben uitgewerkt in een netwerkanalyse. Vanuit de opgestelde netwerkanalyses zijn regio specifieke afspraken gemaakt over onder andere het parkeerbeleid. Concrete beleidsdoelstellingen ten aanzien van het parkeren worden in het PVVP-II niet beschreven.

2.1.4. Regionaal beleid

- ***Regionaal ActieProgramma Verkeer en Vervoer 2009***

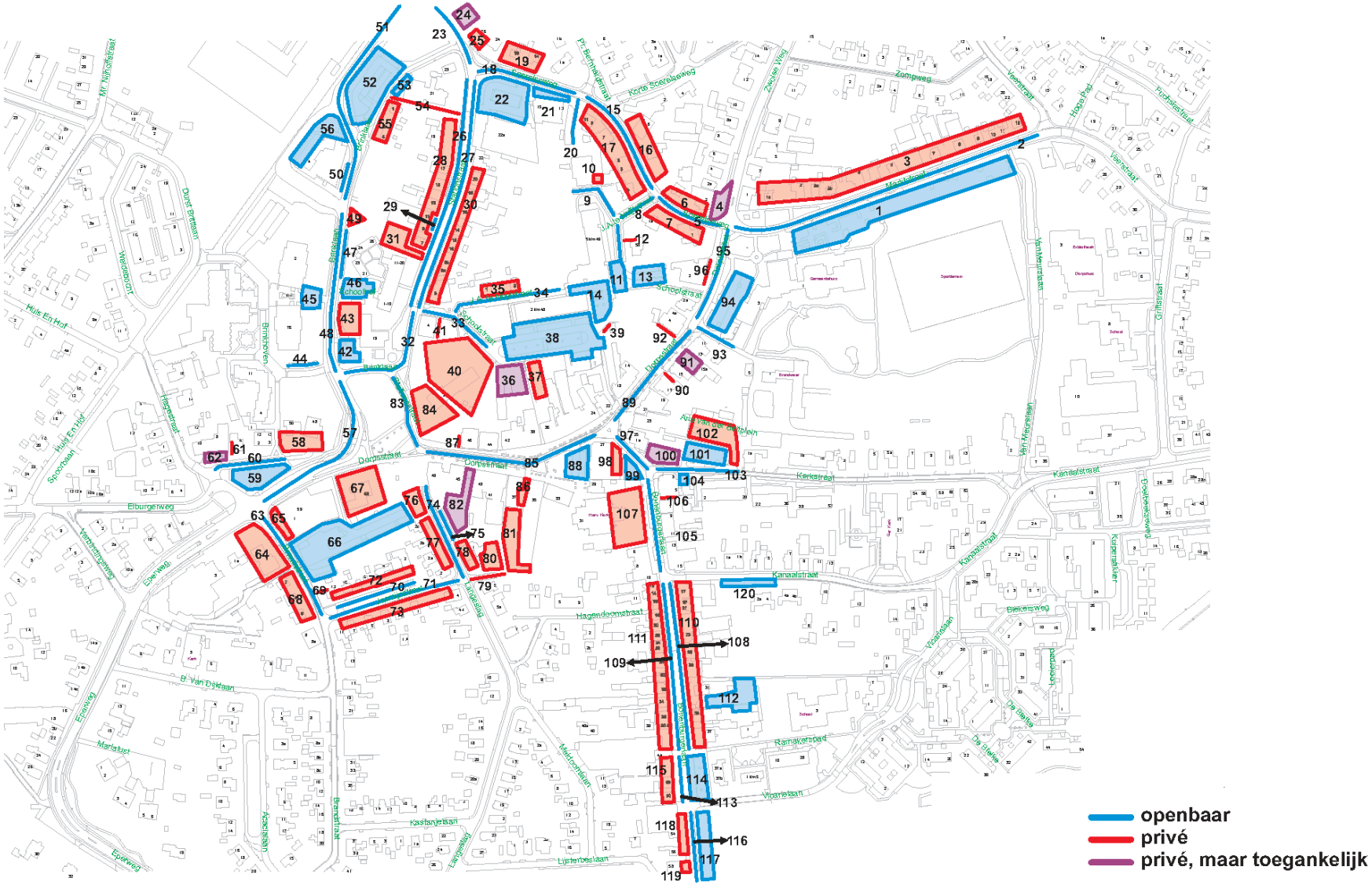
In het Regionaal ActieProgramma (RAP) zijn voor de regio Noordwest-Veluwe, waar de gemeente Heerde onder valt, de regionale opgaven geformuleerd die vanuit de netwerkanalyses naar voren zijn gekomen. Deze opgaven zijn vertaald in concrete projecten. Ten aanzien van het parkeren worden voor de gemeente Heerde geen specifieke projecten beschreven.

2.1.5. Gemeentelijk beleid

- ***Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan gemeente Heerde***

In 2007 is het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) gemeente Heerde vastgesteld. In het GVVP zijn de gemeentelijke beleidsdoelstellingen ten aanzien van verkeer en vervoer beschreven. Voor het parkeren zijn er geen specifieke doelstellingen opgenomen. Wel wordt er ingegaan op de invloed van het parkeren op de verkeerssituatie in het centrum van Heerde.

De verkeerssituatie in het centrum van Heerde is "structureel chaotisch" op drukkere momenten. Dit is voor een belangrijk deel te wijten aan de parkeersituatie. Er mag namelijk in de huidige situatie vrijwel overal en altijd geparkeerd worden. De gebruikers zijn geneigd om voor de deur van de winkel te parkeren, wat op drukkere momenten leidt tot veel zoekverkeer en daarmee de nodige overlast. Om dit probleem aan te pakken zijn oplossingen aangedragen, waaronder parkeerregulering. Reguleringsmaatregelen, zoals het instellen van een parkeerschijfzone (blau-



Figuur 1: *Secties parkeeronderzoek centrum Heerde*

we zone) of betaald parkeren zijn met verschillende belanghebbenden besproken. Uit deze overleggen is echter gebleken dat er geen draagvlak was voor dergelijke oplossingen.

2.2. Parkeren in de huidige situatie

2.2.1. Centrum Heerde

- ***Algemeen***

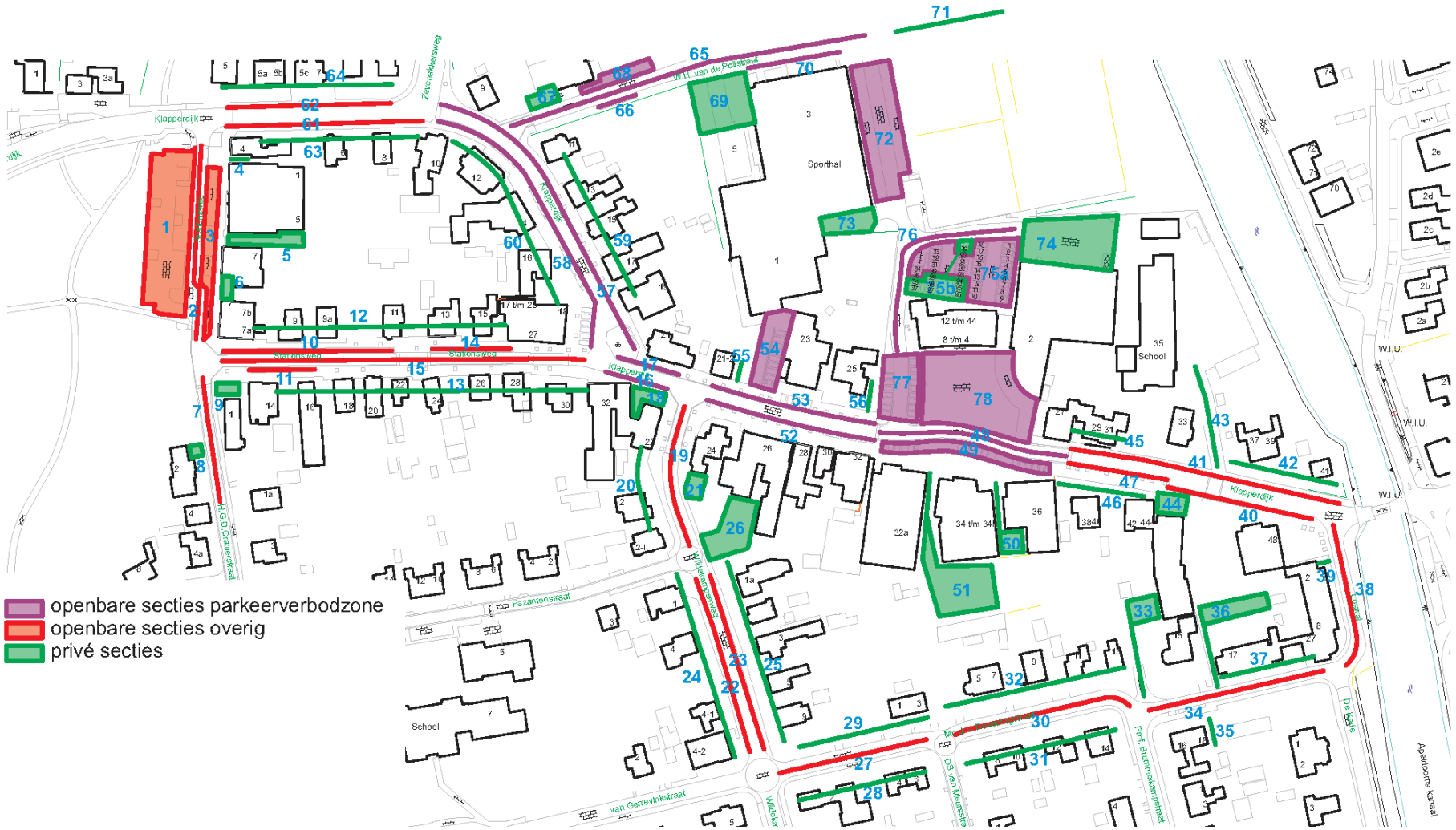
In 2006 is in het centrum van Heerde door BVA Verkeersadviezen een parkeerduuronderzoek uitgevoerd, waarmee de 'huidige' parkeersituatie in het centrumgebied is vastgesteld. De resultaten van het onderzoek zijn beschreven in "Parkeeronderzoek Heerde" kenmerk: hde-063 d.d. 13 januari 2007. Door het uitvoeren van het parkeeronderzoek is voor het centrumgebied inzicht verkregen in:

- de beschikbare parkeercapaciteit;
- de parkeerdruk;
- de bezettingsgraden;
- de parkeerduur;
- het parkeermotief.

Een overzicht van het onderzochte gebied is weergegeven in figuur 1. Zoals in paragraaf 2.1.5 is beschreven mag in het centrum van Heerde (vrijwel) overal vrij geparkeerd worden. In totaal is er in het onderzoeksgebied een reguliere parkeercapaciteit van 1.266 parkeerplaatsen aanwezig. Een deel van de parkeerplaatsen is privé. Hierbij is onderscheid gemaakt in de 'echte' privéparkeerplaatsen (o.a. opritten bij woningen) en min of meer openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.

- ***Bezettingsgraden***

Aan de hand van de resultaten van het parkeeronderzoek is geconcludeerd dat in het centrum van Heerde over het geheel gezien nog sprake is van een acceptabele parkeersituatie. We spreken nog van een acceptabele parkeersituatie wanneer de bezettingsgraad in een centrumgebied minder dan 85% bedraagt. Een analyse van afzonderlijke deelgebieden wijst uit dat in het noordelijke deel van het centrum het acceptabele niveau van 85% bezetting op bepaalde momenten wordt overschreden. Dit is het geval in (de omgeving van) de Dorpsstraat en de Stationsstraat. Hier kan worden gesproken van een tekort aan parkeerplaatsen op bepaalde momenten. Daarnaast komt ook de Bonenburgerlaan als knelpunt naar voren. Naast het feit dat er onvoldoende capaciteit aanwezig is, wordt er ook veel "illegaal" geparkeerd.



Figuur 2: *Secties parkeeronderzoek centrum Wapenveld*

2.2.2. Centrum Wapenveld

- ***Algemeen***

Vanwege een aantal voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum van Wapenveld is in 2008 door BVA Verkeersadviezen in opdracht van de gemeente Heerde de huidige parkeersituatie vastgesteld en de toekomstige parkeerbehoefte berekend. Op basis hiervan is een parkeerbalans opgesteld om te komen tot een evenwicht in de toekomstige parkeervraag en het aanbod aan parkeervoorzieningen. Een overzicht van de aanwezige parkeervoorzieningen in het centrumgebied van Wapenveld zijn opgenomen in figuur 2. De resultaten van het parkeeronderzoek zijn beschreven in de rapportage "Parkeerbalans Wapenveld" kenmerk: hde-072 d.d. 13 juni 2008.

- ***Bezettingsgraden***

Geconcludeerd is dat in de huidige situatie de bezettingsgraden in het totale centrumgebied niet heel hoog zijn. De hoogste bezettingsgraad is geregistreerd in het centrale deel van het centrum en bedraagt 82% op een groot deel van de ochtend op zaterdag. Hierbij is er nog (net) voldoende restcapaciteit om dit gebied qua parkeren goed te laten functioneren. In het centrum van Wapenveld zijn er op basis van het parkeeronderzoek geen parkeerknelpunten vastgesteld.

2.3. Klachteninventarisatie

De klachteninventarisatie geeft een overzicht van de bij de gemeente Heerde gemelde of bekende parkeerknelpunten. In tabel 1 is een overzicht van de parkeerknelpunten opgenomen. De knelpunten kunnen verschillend van aard zijn en hebben betrekking op een tekort aan parkeercapaciteit en/of overlast door fout en/of illegaal parkeren, et cetera.

Tabel 1: *Overzicht parkeerknelpunten gemeente Heerde*

Nr.	Locatie
Parkeren in straten - Heerde	
1	Postweg / Hogepad
2	Roskamp (Hogepad)
3	Bijlakker (Hogepad)
4	Kuipersakker
5	De Ploeg
6	Spoorlaan
7	Bonenburgerlaan
8	De Heare
9	Godefriduslaan
Parkeren in straten - Wapenveld	
1	Annenkamp/Eessenkamp

Naast de specifieke locaties zijn er ook klachten bekend over het parkeren rondom de scholen in Heerde (Wilhelminaschool, Horsthoekschool en Parkschool). Doordat de betreffende scholen worden opgenomen in een brede school zullen deze knelpunten in dat kader (moeten) worden opgelost.

Laatste knelpunt met betrekking tot het parkeren betreft de parkeeroverlast tijdens evenementen. Concreet betreft het, het Jazz festival en de Skeelerwedstrijden. Dit zijn incidentele situaties waarvoor geen structurele (infrastructurele) maatregelen kunnen worden getroffen. Het oplossen van deze parkeerproblemen valt onder de verantwoordelijkheid van de evenementencommissies. De wijze waarop het parkeren tijdens deze evenementen in goede banen wordt geleid dient onderdeel uit te maken van het evenementendraaiboek.

Voor de gemelde situaties geldt dat gemeente Heerde maatregelen moet overwegen wanneer de gebruikers hier om hebben verzocht. Door middel van onderzoek zal vastgesteld worden of er sprake is van een knelpunt en wat de omvang van het probleem is. Maatregelen ten behoeve van het parkeren zullen pas worden overwogen wanneer de bezettingsgraad in een gebied structureel hoger ligt dan de maximaal acceptabel. Voor centrumgebieden bedraagt deze maximaal acceptabele bezettingsgraad 85% en voor woongebieden wordt 100% als maximaal toelaatbaar aangehouden. Met structureel wordt bedoeld dat de maximale bezettingsgraad op meerdere momenten in de week wordt overschreden (zie ook figuur 3 paragraaf 4.2).

Voor de gemeente Heerde is er geen monitoringsplicht van toepassing op het functioneren van het parkeren in de verschillende gebieden. Mocht uit onderzoek blijken dat maatregelen noodzakelijk zijn dan dienen de beleidsrichtlijnen zoals deze zijn opgenomen in dit parkeerbeleidsplan te worden nageleefd.

3. Beleidsregels centrumgebied

3.1. Algemeen

De centra van Heerde en Wapenveld vervullen voornamelijk een lokale functie en kunnen worden gekenmerkt als boodschappengebied. De winkelvoorzieningen in het centrumgebied van Heerde concentreren zich langs de Bonenburgerlaan, de Stationsstraat en de Dorpsstraat. In Wapenveld zijn de winkelvoorzieningen voornamelijk gelegen aan de Klapperdijk en de Stationsweg.

3.2. Gebruikers en toekomstige ontwikkelingen

In het centrumgebied zijn verschillende functies aanwezig en daarmee ook verschillende typen parkeerders. De winkelfunctie overheerst in het centrumgebied, maar er wordt ook gewoond en gewerkt. In het centrumgebied zijn de volgende gebruikersgroepen te onderscheiden:

1. Bezoekers;
2. Bewoners;
3. Werknemers.

In de volgende paragrafen worden de beleidsregels voor bovengenoemde gebruikersgroepen beschreven. De prioriteit in het aanbod van parkeervoorzieningen ligt zoals in voorgaande opsomming is weergegeven.

Naast de gebruikers is het voor toekomstige ontwikkelingen van belang dat de parkeervraag die een ontwikkeling oproept voor de gebruikersgroepen past binnen het centrumgebied. De gemeente hanteert hierbij het uitgangspunt dat de huidige parkeerdruk de referentiesituatie is. Een verslechtering van deze situatie wordt als niet wenselijk gezien. De huidige parkeerbalans is het uitgangspunt bij het toetsen van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de centrumgebieden.

3.3. Bezoekers

Het functioneren van het winkelgebied in het centrum van Heerde en Wapenveld is mede afhankelijk van het aantal bezoekers. Het is daarom wenselijk dat de parkeervoorzieningen voor bezoekers goed bereikbaar zijn. Daarnaast is een kleine loopafstand van en naar het directe winkelgebied van belang.

Onderstaand zijn de beleidsregels voor bezoekers weergegeven:

1. Het parkeeraanbod voor winkelbezoekers wordt geconcentreerd in de directe omgeving van het centrum.
   - Als acceptabele loopafstand tussen parkeervoorzieningen en de winkelvoorzieningen wordt 100 – 200 meter aangehouden;

2. In het gehele centrum is sprake van vrij parkeren. Dat betekent dat in principe overal (op de aangegeven locaties) geparkeerd mag worden.

Om scheiding mogelijk te maken tussen winkelbezoekers en werknemers in het centrum staan reguleringsmaatregelen (parkeerschijfzone of betaald parkeren) ter beschikking. Uit eerdere processen, waaronder het opstellen van het GVVP, is echter gebleken dat er onder de diverse belanghebbenden onvoldoende draagvlak is voor het instellen van reguleringsmaatregelen in het centrum van Heerde. Om die reden blijft het vrij parkeren in principe gehandhaafd. Indien een te hoge parkeerdruk in het centrum van Heerde als gevolg van een sterk onevenwichtig gebruik van de parkeervoorzieningen leidt tot problemen, dan zullen reguleringsmaatregelen alsnog worden overwogen.

3.4. Bewoners

Kenmerk van woningen in een centrumgebied is dat er vaak geen of nauwelijks parkeervoorzieningen op eigen terrein zijn. Het parkeren voor bewoners moet dan ook hoofdzakelijk plaatsvinden in de openbare ruimte. In het algemeen kan worden gesteld dat bewoners op andere tijden aanwezig zijn in het centrum dan winkelbezoekers. Hierdoor bestaat de mogelijkheid om (een deel van) de parkeervoorzieningen in het centrum 'dubbel' te gebruiken.

Onderstaand zijn de beleidsregels voor het bewonersparkeren beschreven:

1. Het bewonersparkeren in het centrumgebied vindt plaats:
   - Op een bij de woning (op eigen terrein) gelegen parkeervoorziening, of;
   - Op enige (acceptabele) loopafstand van de woning. Een afstand van 100 meter wordt als acceptabel beschouwd;
2. Indien nodig kan het bewonersparkeren incidenteel worden afgedwongen door het instellen van belanghebbenden parkeren.

3.5. Werknemers

Werknemers in het centrum van Heerde en Wapenveld werken in het algemeen bij de in het centrum gelegen winkelvoorzieningen of bedrijven. Hiermee zijn de werknemers op dezelfde tijden in het centrum aanwezig als de winkelbezoekers. In het algemeen wordt door werknemers langer geparkeerd (> 4 uur) dan door bezoekers. Voor eventuele toekomstige ontwikkelingen is het van belang om bij de berekening van de parkeervraag rekening te houden met het gegeven dat er ook door personeel een parkeervraag is en dat deze ook meetellen in de totale parkeervraag.

4. Beleidsregels woongebieden

4.1. Algemeen

In wijken, buurten en straten waar gewoond wordt staan veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid centraal. De ene bewoner vindt het prettig om de auto dicht bij huis te parkeren, de ander ziet liever meer groen en/of bijvoorbeeld speelvoorzieningen en is dan ook bereid om de auto op enige afstand van de woning te parkeren. Kortom het parkeren in woonwijken is een element waar verschillende meningen over bestaan. Geprobeerd wordt om een evenwicht te vinden tussen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

In woonwijken is er vaak sprake van verschillende typen parkeervoorzieningen. Er kan bijvoorbeeld op straat (langs het trottoir) geparkeerd worden, maar er kunnen ook aangelegde parkeervoorzieningen aanwezig zijn. Sommige woningen hebben tevens de beschikking over een parkeervoorziening op eigen terrein, bijvoorbeeld in de vorm van een garage, carport, oprit of een combinatie van het voorgaande. Een deel van de bewoners parkeert hun voertuig dan ook (vaak) op eigen terrein.

> ***Algemene beleidslijn voor woonwijken (bestaand en nieuw)***
> Bewoners moeten hun voertuig op aanvaardbare afstand van hun woning kunnen parkeren. Hierbij wordt een afstand van 100 meter tussen woning en parkeervoorziening als acceptabel beschouwd.

Vooral in bestaande woonwijken kan het voorkomen dat het aantal te parkeren voertuigen hoog is ten opzichte van het beschikbare aantal parkeervoorzieningen (hoge bezettingsgraad). Dit is vaak het geval in ‘oudere’ woonwijken. Ten tijde van de realisatie van deze woonwijken was het autobezit kleiner en was er minder behoefte aan parkeercapaciteit dan in de huidige situatie.

> ***Parkeeroverlast bestaande woonwijken***
> Bij structurele parkeeroverlast (bezettingsgraad > 100% op meerdere momenten per week) zal onderzoek plaatsvinden naar de oorzaak van de parkeeroverlast. Afhankelijk van de oorzaak kunnen maatregelen worden getroffen.

Bij nieuw te ontwikkelen woningen/woonwijken geldt dat de benodigde parkeerruimte kan worden ingecalculeerd bij de planvorming. Dit kan zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte. Daarnaast moet ook openbare parkeerruimte beschikbaar zijn voor bijvoorbeeld bezoekers.

4.2. Bestaande woongebieden

De mogelijkheden om parkeervoorzieningen in bestaande woonwijken uit te breiden zijn vaak beperkt. Het parkeerbeleid in de bestaande woonwijken zal daarom op een pragmatische wijze worden vormgegeven. Onderstaand zijn de beleidslijnen voor de bestaande woongebieden beschreven:

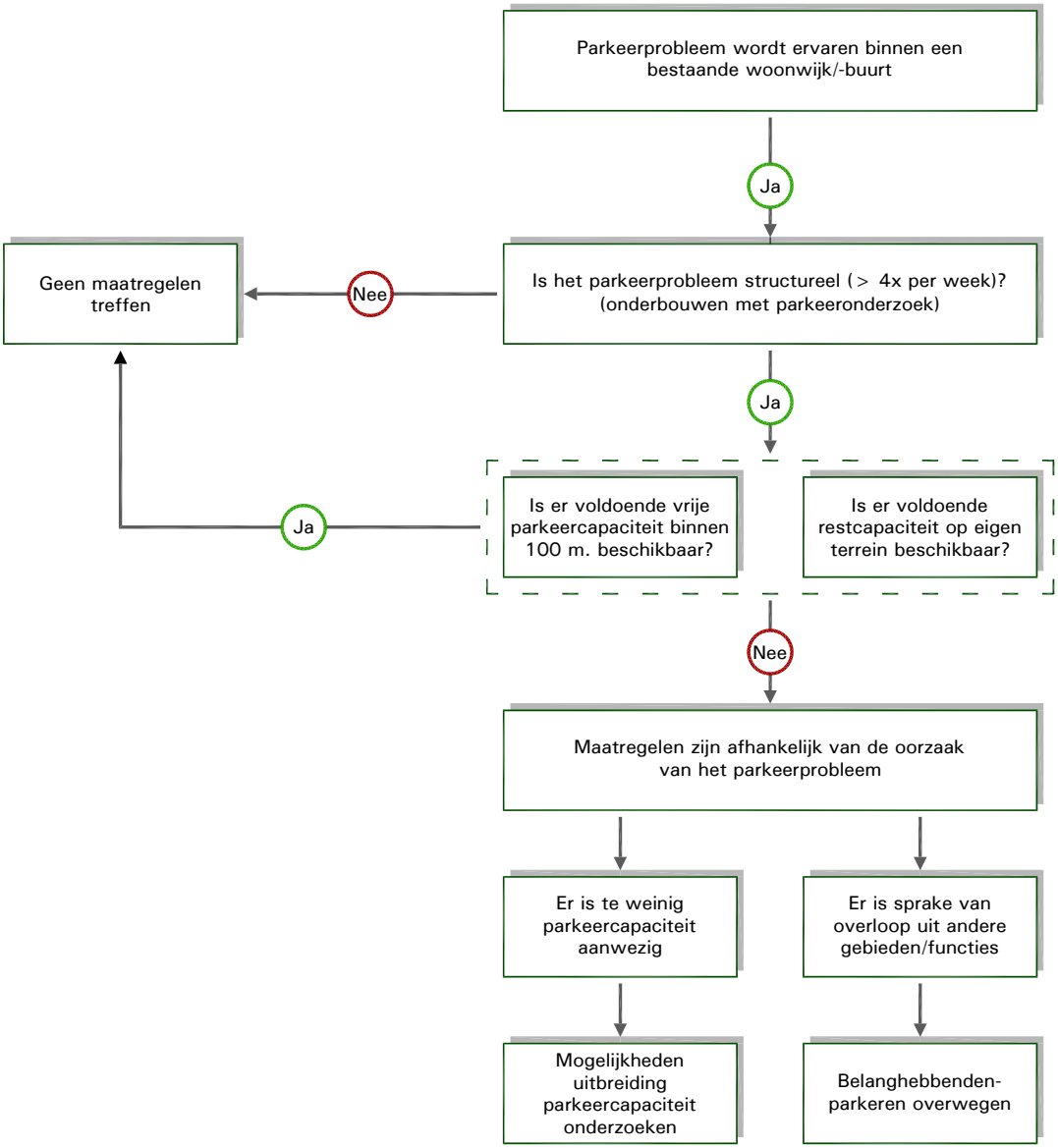
1. Bewoners moeten op redelijke afstand van hun woning kunnen parkeren. Hierbij moet geaccepteerd worden dat geen garantie kan worden gegeven dat een parkeerplaats 'voor de deur' aanwezig is;
   - Een loopafstand van 100 meter wordt als acceptabel beschouwd;
2. Maatregelen ten behoeve van het parkeren zullen pas worden overwogen wanneer de bezettingsgraad in een gebied structureel hoger ligt dan 100%. Met structureel wordt bedoeld dat de bezettingsgraad op meerdere (vier) momenten in de week (zowel in het weekend als doordeweeks) hoger ligt dan 100%;
   - Maatregelen zullen pas worden overwogen nadat bewoners hier bij de gemeente Heerde om hebben verzocht;
   - Voor de gemeente Heerde is er geen monitoringsplicht van toepassing op het functioneren van het parkeren in woongebieden.
3. Parkeren op het trottoir en andere ongewenste plaatsen kan door fysieke maatregelen worden tegengegaan.

- ***Parkeerproblematiek bestaande woonwijken***

De oorzaak van eventueel aanwezige parkeerproblemen kan drieledig zijn: Ten eerste kan het aantal parkeervoorzieningen in een woonwijk te beperkt zijn ten opzichte van het autobezit in de wijk. Als tweede bestaat de mogelijkheid dat er sprake is van onevenwichtig gebruik van de parkeervoorzieningen in de wijk. Dit houdt in dat er bijvoorbeeld sprake is van 'overloop' uit een nabijgelegen gelegen gebied of van een bestemming met een andere functie dan wonen. Ten derde bestaat de mogelijkheid dat bewoners niet of nauwelijks gebruik maken van parkeervoorzieningen op eigen terrein. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat alle parkeervoorzieningen op straat bezet zijn, maar dat de parkeervoorzieningen op eigen terrein niet of nauwelijks worden gebruikt. De maatregelen voor het verminderen van deze problemen zijn dan ook verschillend:

Beperkte parkeervoorzieningen (geen onevenwichtig gebruik)

Wanneer de oorzaak van de parkeerproblematiek in een bestaande woonwijk het tekort aan parkeervoorzieningen betreft, zonder dat deze parkeervoorzieningen onevenwichtig worden gebruikt, zal worden onderzocht of het mogelijk is de parkeercapaciteit uit te breiden. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit wordt zoveel mogelijk gecombineerd met herinrichtings-/rioleringswerkzaamheden. Hiermee kunnen de kosten voor het uitbreiden van het aantal parkeervoorzieningen worden



Figuur 3: *Stroomschema beleidsregels bestaande woonwijken*

beperkt. Indien dit niet mogelijk is, zal worden gekeken of extra parkeervoorzieningen, met geringe financiële middelen, kunnen worden aangelegd.

Bovengenoemde maatregelen zullen alleen worden overwogen wanneer 'alle' parkeervoorzieningen (inclusief parkeervoorzieningen op eigen terrein) structureel vol staan.

Beperkt gebruik parkeervoorzieningen op eigen terrein

In situaties waarbij de parkeerdruk in de openbare ruimte structureel hoog is, maar er nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de parkeervoorzieningen op eigen terrein, zullen geen aanvullende parkeermaatregelen worden getroffen. Door middel van het opstellen van een parkeerbalans voor de betreffende buurt/wijk zal inzichtelijk worden gemaakt dat niet alle beschikbare parkeervoorzieningen worden gebruikt. In dat geval zal een informatiebrief in de buurt worden verspreid.

De beschikbaarheid van het aantal parkeervoorzieningen in de openbare ruimte wordt bepaald op basis van het daadwerkelijk beschikbaar aantal parkeervoorzieningen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de mogelijkheden van het parkeren langs de rijbaan.

Onevenwichtig gebruik parkeervoorzieningen

Indien uit onderzoek blijkt dat de parkeervoorzieningen in een bestaande woonwijk onevenwichtig worden gebruikt, kan worden besloten tot het invoeren van belanghebbenden parkeren. Bij het instellen van belanghebbenden parkeren zal de prioriteit liggen bij het bewonersparkeren en vervolgens zakelijk belanghebbenden, bezoekers en werknemers.



In figuur 3 zijn de beleidsregels in een stroomschema weergegeven.

- ***Reconstructiewerkzaamheden in woonwijken***

In het geval van reconstructiewerkzaamheden in woonwijken, wordt geadviseerd om, indien er sprake is van parkeerproblemen, het aantal parkeervoorzieningen op een acceptabel niveau te brengen. Bij reconstructiewerkzaamheden in woonwijken kan vaak met relatief beperkte financiële middelen het parkeerarsenaal worden uitgebreid. De vraag hierbij is of, en zo ja welke, parkeernormen moeten worden gehanteerd.

Het parkeren in oudere woonwijken is in het algemeen gebaseerd op de parkeernormering die destijds gold. Gezien het toegenomen autobezit in de afgelopen jaren, zijn deze parkeernormen voor een groot deel achterhaald. Hierom is het wenselijk om bij reconstructiewerkzaamheden in wijken het aantal parkeervoorzieningen op niveau te brengen op basis van de huidige parkeernormering.

Hierbij moet opgemerkt worden dat de structuur van en de beperkte beschikbare ruimte in sommige wijken zodanig is dat het op niveau brengen van de parkeervoorzieningen niet altijd mogelijk is. Ook speelt hierbij een samenspel met de ruimtelijke en 'groene' invulling een rol. Bij het op niveau brengen van het aantal parkeervoorzieningen worden de in de parkeernormennota opgenomen parkeerkencijfers gehanteerd.

- ***Tuinparkeren***

Niet alle woningen hebben de beschikking over een parkeervoorziening op eigen terrein. In sommige van deze gevallen is het mogelijk om alsnog een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren in de vorm van bijvoorbeeld een garage/carport en/of oprit: tuinparkeren. Het tuinparkeren heeft dus alleen betrekking op de percelen die in de huidige situatie niet over een parkeerplaats op eigen terrein beschikken. Woningen die dit al wel hebben, zoals veelal de vrijstaande woningen en twee onder-een-kappers die beschikken over een eigen oprit en parkeermogelijkheid (op de oprit, onder een carport of in een garage) vallen hier dus niet onder. Het realiseren van een parkeerplaats kan bijvoorbeeld aan de zijkant van de woning, maar ook in de voortuin. Omdat parkeren voor de voorgevel het uiterlijk aanzien van een straat sterk vermindert, is dit niet toegestaan. Het realiseren van een parkeermogelijkheid naast de woning is echter wel toegestaan. Hierbij dient het voertuig volledig naast de woning te kunnen staan.

4.3. Te ontwikkelen woonwijken

In nieuw te ontwikkelen woonwijken is ruimte voor het parkeren vaak 'dure' ruimte. Ruimte voor het parkeren in openbaar gebied kan niet op een andere wijze worden uitgegeven. Daarnaast kan het parkeerbeleid in nieuwe woonwijken ook bijdragen aan de leefbaarheid en veiligheid in woonwijken. De benodigde parkeerruimte in nieuwe woonwijken kan zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De benodigde parkeerruimte kan worden bepaald door het hanteren van parkeernormen.

Bij de ontwikkeling van nieuwbouwplannen gelden de volgende beleidsregels:

1. Voor wonen worden de parkeerkencijfers gehanteerd zoals deze zijn opgenomen in de parkeernormennota;
2. Het parkeren ten behoeve van bewoners kan plaatsvinden op eigen terrein of in de openbare ruimte;
3. Het parkeren van bezoekers vindt plaats in de openbare ruimte;
4. Waar mogelijk en/of wenselijk wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor verschillende functies toegepast.

5. Beleidsregels randgebied centrum

5.1. Algemeen

De randzone van het centrum is in het algemeen een gewone woonwijk. Dit gebied wordt voor het overgrote deel hetzelfde behandeld als de overige woonwijken. Echter gezien de mogelijke overloopeffecten van het centrumgebied gelden voor deze randgebieden enkele aanvullende voorwaarden. De beleidslijn voor de randzone blijft hetzelfde als voor overige woonwijken:

> ***Algemene beleidslijn randgebied centrum***
> Bewoners moeten hun voertuig op aanvaardbare afstand van hun woning kunnen parkeren. Hierbij wordt een afstand van 100 meter tussen woning en parkeervoorziening als acceptabel beschouwd.

Ook in het randgebied van het centrum geldt, evenals in 'gewone' woonwijken, dat de beschikbare parkeerruimte beperkt kan zijn in relatie met het huidige autobezit. In de randgebied bestaat een groter risico op overloop vanuit het centrumgebied. Indien er sprake is van overloop zijn in het randgebied eveneens de beleidsregels voor 'gewone' woonwijken van toepassing. Daarnaast kan het wenselijk zijn om preventief maatregelen te treffen ter voorkoming van overloop vanuit het centrum.

5.2. Bestaande wijken

De beleidsregels voor de randgebieden van het centrumgebied zijn in principe hetzelfde als voor de 'overige' woonwijken. Echter in de randgebieden kan eerder worden overwogen om parkeren voor belanghebbenden in te voeren. Dit kan wanneer bijvoorbeeld sturing van het parkeren voor werknemers ten behoeve van het centrum gewenst is. Om het risico uit te sluiten dat werknemers in de randgebieden gaan parkeren, kan worden overwogen om preventief belanghebbenden parkeren in te voeren.

5.3. Inbreiding

Inbreiding in de randzone kan worden gelijkgesteld aan het ontwikkelen van nieuwe woningen, maar dan in een bestaande omgeving. Hierom zijn bij inbreiding in de randzone van het centrum eveneens de beleidsregels van toepassing zoals deze zijn beschreven in paragraaf 4.3 (te ontwikkelen woningen/woonwijken). In principe dienen de parkeervoorzieningen op eigen terrein worden gerealiseerd.

6. Beleidsregels bedrijventerreinen

6.1. Algemeen

Op bedrijventerreinen is veel werkgelegenheid. Werkgelegenheid is van belang voor het functioneren van een dorp/stad. Een goede bereikbaarheid speelt hierbij ook een grote rol. Zowel in 'bewegende' vorm (bereikbaarheid over de weg) als in stilstaande vorm (parkeren). Het parkeerbeleid op bedrijventerreinen dient zich te richten op het in stand houden en het bevorderen van de bereikbaarheid.

> ***Algemene beleidslijn***
> De algemene beleidslijn voor bedrijventerreinen is dat in de eigen parkeerbehoefte (werknemers en bezoekers) op eigen terrein moet worden voorzien. Er wordt geen parkeren op de openbare weg toegestaan (met uitzondering van de straten waar het vrachtwagenparkeren is toegestaan).

6.2. Bestaande locaties

Zoals bovenstaand is beschreven richt het parkeerbeleid op bedrijventerrein zich er op dat er in principe niet op straat wordt geparkeerd. Wanneer er sprake is van een parkeerprobleem zal een oplossing moeten worden gevonden op eigen terrein of binnen de eigen organisatie (vervoers- en/of parkmanagement).

Bij het beoordelen van de parkeersituatie op bedrijventerreinen, gelden de volgende beleidsregels:

1. Zowel werknemers als bezoekers moeten op eigen terrein van de betreffende organisatie parkeren;
2. Bij klachten over het parkeren op een bestaand bedrijventerrein, worden maatregelen overwogen als de doorstroming of de verkeersveiligheid op het bedrijventerrein in het geding is.
3. Indien er sprake is van 'overloop' van het werknemers en/of bezoekersparkeren naar nabijgelegen woongebieden, gelden de beleidsregels zoals die zijn verwoord voor woonwijken.

Indien er sprake is van parkeerproblematiek bij (grote) bedrijven kan worden gekeken of in samenwerking met andere bedrijven een vorm van mobiliteitsmanagement mogelijk is.

6.3. Te ontwikkelen locaties

Voor nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen geldt dat er voldoende parkeergelegenheid voor werknemers en bezoekers op eigen terrein moet worden gerealiseerd. De parkeersituatie voor nieuw te ontwikkelen bedrijven zal worden getoetst aan de in parkeernormennota opgenomen parkeerkentallen. Wanneer niet aan deze

kentallen wordt voldaan zullen door de gemeente aanvullende maatregelen worden geëist.

Voorgaande is verwoord in de volgende beleidsregels:

1. Bedrijven zullen, om de verkeersveiligheid en de doorstroming te garanderen, de benodigde parkeerruimte (werknemers en bezoekers) op eigen terrein moeten faciliteren.
2. Bouwplannen worden getoetst aan de kentallen zoals die zijn opgenomen in de Parkeernormennota.
3. Indien na verloop van tijd blijkt dat de vraag naar parkeerplaatsen groter is dan het aanbod, zullen door het bedrijf extra parkeervoorzieningen op eigen terrein moeten worden aangelegd.

Bij te ontwikkelen bedrijven op bedrijventerreinen of op nieuwe bedrijventerreinen kan worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn om te komen tot integraal mobiliteitsmanagement.

7. Beleidsregels bestemmingsgebonden parkeren

7.1. Algemeen

Naast voorzieningen op bedrijventerrein liggen ook diverse voorzieningen in woonwijken. Te denken valt aan winkels, kantoren, huisartsenpraktijk en scholen. Deze voorzieningen hebben ook een bepaalde parkeerbehoefte. Deze parkeerbehoefte leidt vaak tot een hogere parkeerdruk in de woonwijken. Net als op bedrijventerrein geldt dat voorzieningen gelegen in woonwijken in de eigen parkeerbehoefte moeten voorzien.

> ***Algemene beleidslijn***
> Bestaande en nieuw te ontwikkelen voorzieningen in woonwijken (zoals winkels, kantoren, scholen) moeten in principe in hun eigen parkeerbehoefte voorzien.

Bij bestaande voorzieningen is het voorzien in de eigen parkeerbehoefte vaak lastig. Deze voorzieningen zijn vaak al geruime tijd aanwezig in de woonwijk en gebruiken (een deel van) de openbare ruimte. In paragraaf 7.2 zijn beleidsregels opgesteld voor parkeerproblemen betreffende bestaande voorzieningen in woonwijken. Bij nieuw te ontwikkelen voorzieningen in woonwijken kan het nastreven van de beleidslijn worden gedaan door het stellen van parkeernormen. De beleidsregels voor nieuw te ontwikkelen voorzieningen zijn beschreven in paragraaf 7.3.

7.2. Bestaande voorzieningen

De mogelijkheden om parkeervoorzieningen bij voorzieningen uit te breiden in bestaande wijken zijn vaak beperkt. Het parkeerbeleid hieromtrent zal daarom op een pragmatische wijze worden vormgegeven.

- Bij voorzieningen in woonwijken wordt het parkeren in principe niet gereguleerd;
- Alleen als er sprake is van overlast voor bewoners, kunnen maatregelen worden overwogen;
- Andere overlast, zoals een tekort voor bijvoorbeeld werknemers, zal op eigen terrein moeten worden opgelost;
- Bij uitbreiding, verbouw of het wisselen van functies in woongebieden zullen aanvullende parkeervoorzieningen worden geëist indien de uitbreiding/verbouw (in bruto vloeroppervlak) groter is dan 100 m^2.

Enkele voorzieningen, zoals basisscholen, kennen tijdens bepaalde momenten alleen een grote parkeerbehoefte. Deze grote parkeerbehoefte concentreert zich rond het in- en uitgaan van de school. Het parkeerbeleid ten aanzien van het brengen en halen van kinderen bij basisscholen wordt in paragraaf 7.4 beschreven.

7.3. Nieuw te ontwikkelen voorzieningen

De algemene beleidslijn bij nieuw te ontwikkelen voorzieningen is dat het parkeren in principe op eigen terrein moet worden gefaciliteerd. Op basis van parkeernormen wordt de benodigde parkeerbehoefte bepaald.

1. Voor nieuw te ontwikkelen voorzieningen gelden de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in de parkeernormennota;
2. De parkeervraag die de voorzieningen oproepen dient op eigen terrein te worden opgelost;
3. Wanneer na verloop van tijd blijkt dat de vraag naar parkeerruimte groter is dan het aanbod, ligt de verantwoordelijkheid om de parkeervoorzieningen uit te breiden bij het betreffende bedrijf/voorziening.

7.4. Schoolomgevingen



Bij veel (basis)scholen leidt het brengen en halen van kinderen tijdens het in- en uitgaan van de school tot chaotische situaties. Veel kinderen worden met de auto gebracht en gehaald, terwijl er vaak maar beperkte parkeerruimte beschikbaar is. In sommige gevallen kan de situatie rond het in- en uitgaan van de school leiden tot klachten van omwonenden. Het is dan ook zaak om de overlast bij bestaande scholen zoveel mogelijk te beperken en bij nieuw te bouwen scholen zoveel mogelijk in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien.

- ***Bestaande locaties***

In bestaande situaties kan, zoals vermeld, het brengen en halen van kinderen tot overlast leiden voor bijvoorbeeld bewoners. Maar ook kan bijvoorbeeld de doorstroming of de verkeersveiligheid in het geding komen. Er zijn enkele klachten bekend bij bestaande schoollocaties, het is daarom wenselijk om deze locaties nader te bekijken. Hierbij geldt echter dat de klachten hoofdzakelijk worden veroorzaakt door begeleiders van de schoolgaande kinderen zelf. De gemeente Heerde neemt daarom het uitgangspunt in dat problemen tijdens het halen en brengen in eerste instantie een zaak is tussen ouders en schoolleiding. Als er sprake is van een objectieve een ongevallenconcentratie bij de school, dan zal de gemeente een actievere rol spelen in de oplossing van het verkeersveiligheidsprobleem.

- ***Nieuwe locaties***

Bij nieuwbouw van een (brede)school zal aan de parkeernorm moeten worden voldaan. Daarbij geldt dat de parkeerbehoefte voor zowel de leerkrachten als van de begeleiders van schoolgaande kinderen tijdens het halen en brengen zoveel mogelijk op eigen terrein moet worden opgevangen. Ook hier kan worden ingezet op

bijvoorbeeld gedragsverandering, zodat meer kinderen, anders dan met de auto, worden gebracht en gehaald. Spreiding van de schooltijden kan hierin ook een rol spelen.

8. Beleidsregels specifieke doelgroepen

8.1. Algemeen

Diverse groepen en personen zijn sterk afhankelijk van de auto. Dit kan zijn om zakelijke redenen, maar ook om sociale en maatschappelijke redenen. De algemene beleidslijn is om terughoudend om te gaan met de aanleg en/of het reserveren van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen. Het reserveren van parkeerplaatsen houdt in dat de betreffende parkeerplaats nog slechts toegankelijk is voor 'die' specifieke doelgroep/persoon. Hierdoor kan de parkeerdruk op de overige parkeervoorzieningen in de buurt toenemen.

Algemene beleidslijn
Met de aanleg van of het reserveren van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen wordt terughoudend omgegaan. Er zijn mogelijkheden om parkeerplaatsen te reserveren voor onderstaande doelgroepen:

- Zakelijk belanghebbenden;
- Gehandicapten (algemeen);
- Gehandicapten (bij woning);
- Elektrische voertuigen.

8.2. Zakelijk belanghebbenden

Zakelijke commerciële diensten/instellingen/personen hebben geen recht op een gereserveerde parkeerplaats. Verzoeken hiertoe zullen worden geweigerd. Beroepsgroepen in de medische sector kunnen in bepaalde gevallen wel in aanmerking komen voor een gereserveerde parkeerplaats. Hierbij valt te denken aan huisartsen met een praktijkruimte. In dringende gevallen moet een arts direct de beschikking kunnen hebben over een auto. In onderstaande gevallen kan worden overwogen om een parkeerplaats in de openbare ruimte te reserveren:

1. De parkeerdruk in de directe omgeving van de praktijkruimte is hoger dan 70%;
2. Bij de praktijk is geen mogelijkheid tot het realiseren van een parkeergelegenheid op eigen terrein.

8.3. Gehandicaptenparkeren

- ***Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij openbare voorzieningen***

Minder validen kunnen vaak een beperkte afstand lopend overbruggen. Hierom is het wenselijk om bij publieksaantrekkende voorzieningen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aan te leggen/te reserveren.

- ***Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen bij woningen***

Ook in de woonomgeving zijn minder validen gebaat bij een parkeervoorziening dicht bij hun woning. Voor minder validen wordt daarom de mogelijkheid geboden om een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats (op kenteken) aan te vragen. Hier zijn echter wel bepaalde voorwaarden aan verbonden:

- De aanvrager is in het bezit van een gehandicaptenparkeerkaart B (bestuurders);
- Er is geen parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig;
- Er kan niet op redelijke wijze een parkeervoorziening op eigen terrein worden aangelegd;
- Er is binnen 100 meter vanaf de woning een mogelijkheid om een bestaande parkeerplaats te reserveren;
- Er zijn, met uitzondering van de te reserveren parkeerplaats voldoende parkeervoorzieningen aanwezig voor algemeen gebruik.


01-GPP-1

Er wordt bewust voor gekozen om personen met een 'passagiers' gehandicaptenparkeerkaart niet in aanmerking te laten komen voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats. Dergelijke personen kunnen in principe bij de woning worden afgezet, waarna de auto door de bestuurder kan worden geparkeerd. In schrijnende gevallen zijn uitzonderingen mogelijk.

8.4. Parkeren grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen in woonwijken staat de laatste jaren onder druk. Het wordt maatschappelijk niet meer geaccepteerd dat deze grote voertuigen worden geparkeerd in straten met overwegend een woonfunctie of nabij publieke voorzieningen zoals scholen.

In de huidige situatie is er binnen de bebouwde kom van Heerde en Wapenveld een Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van kracht voor het parkeren van grote (uitzichtbelemmerende) voertuigen. Voor de beide kernen geldt dat het verboden is grote voertuigen te parkeren binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de bedrijventerreinen en de specifiek daarvoor aangegeven voorzieningen. In de huidige situatie zijn er binnen de gemeente Heerde twee locaties aangewezen waar grote voertuigen geparkeerd mogen worden. Onderstaand is de algemene beleidslijn voor het parkeren van grote voertuigen beschreven:

Algemene beleidslijn

- Binnen de bebouwde kom van Heerde en Wapenveld is het parkeren van grote voertuigen verboden, met uitzondering van de bedrijventerreinen en de specifiek aangegeven parkeervoorzieningen.
- Voor de overige kernen geldt dat bij klachten over het parkeren van grote voertuigen een verbod hierop wordt overwogen.

8.5. Caravans/campers

Het parkeren van recreatieve voertuigen zoals caravans en campers in woonwijken, kan verschillende problemen met zich mee brengen. Naast het feit dat het uiterlijk aanzien van het straatbeeld wordt verstoord, nemen deze voertuigen als ze op de openbare weg worden geparkeerd een deel van de "reguliere" parkeercapaciteit in. Om die reden geldt de onderstaande beleidslijn ten aanzien van het parkeren van recreatieve voertuigen:

Algemene beleidslijn

- Binnen de bebouwde kom van Heerde en Wapenveld is het parkeren recreatieve voertuigen (caravans, campers et cetera) niet langer dan 3 achtereenvolgende dagen toegestaan op de openbare weg (opgenomen in de APV Artikel 5.1.5).
- Bij klachten over het parkeren van recreatieve voertuigen kan een verbod hierop worden overwogen.

8.6. Elektrische voertuigen

Om het elektrisch rijden te stimuleren dienen oplaadpunten aanwezig te zijn binnen de gemeente. Gezien de over het algemeen langere tijd die nodig is voor het opladen van voertuigen, dienen deze oplaadpunten te worden gerealiseerd op locaties waar over het algemeen lang wordt geparkeerd. Als er sprake is van de aanwezigheid van een oplaadpunt is de bijbehorende parkeerplaats zijn uitsluitend bestemd voor elektrisch voertuigen die daadwerkellijk worden opgeladen. In een nadere uitwerking moet worden bepaald hoeveel van deze oplaadpunten wenselijk zijn en op welke locaties deze kunnen worden gerealiseerd.

8.7. Fietsen

Een goede bereikbaarheid betekent niet alleen een goede bereikbaarheid op de route naar, maar ook bij de bestemming (parkeren). Dit geldt voor alle modaliteiten, waaronder de fiets. Fietsparkeerknelpunten kunnen zijn: te weinig fietsparkeervoorzieningen (een te hoge parkeerdruk), fietsvoorzieningen gelegen op een verkeerde locatie, een slechte kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen of overlast door (fout) geparkeerde fietsen en diefstal van fietsen. Deze aspecten hebben een negatieve invloed op het fietsgebruik en dienen zo veel mogelijk te worden voorkomen. Gedegen fietsparkeerbeleid draagt bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Ten eerst geldt de voorwaarde dat bij de (belangrijk) herkomst en of bestemmingspunten in het fietsnetwerk voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. Ten tweede moeten deze fietsparkeervoorzieningen voldoende kwaliteit hebben en op de juiste locatie te zijn gelegen. Kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen voorkomen ook dat de angst voor diefstal of beschadiging van de fiets af neemt en mensen meer gaan fietsen.

Het fietsparkeerbeleid is echter niet alleen de verantwoordelijkheid van de gemeente Heerde, ook bedrijven en instellingen kunnen door middel van het voeren van mobiliteitsmanagement een steentje bijdragen. Ten aanzien van het fietsparkeren gelden de volgende beleidsuitgangspunten:

1. Fietsers moeten op acceptabele afstand van hun bestemming kunnen parkeren, welke afhankelijk is van het type voorziening:
   - Een loopafstand van maximaal 50 meter wordt als acceptabel beschouwd;
2. Er dienen altijd voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig te zijn, die voldoende kwaliteit hebben. Om dit uitgangspunt te monitoren voert de gemeente regelmatig visuele stallingstellingen uit in de centra van de kernen en bij voorzieningen. Als wordt geconstateerd dat er een structureel tekort aan fietsparkeervoorzieningen ontstaat, dan zullen aanvullende voorzieningen worden gerealiseerd.
3. Diefstal van fietsen dient zoveel mogelijk worden tegengegaan. De gemeente speelt hierop in door fietsparkeervoorzieningen aan te bieden waarbij de fietser de mogelijkheid heeft om de fiets op een eenvoudige wijze aan de voorziening op slot te kunnen zetten.
4. Om het elektrisch fietsen te faciliteren dienen oplaadpunten te worden gerealiseerd. Nader onderzoek moet uitwijzen hoeveel oplaadpunten gewenst zijn en welke locaties hiervoor het meest geschikt zijn.

9. Parkeerfonds

9.1. Functie van een parkeerfonds

Bouwplannen van derden lopen steeds vaker vast op het feit dat niet kan worden voldaan aan de verplichting om (voldoende) parkeercapaciteit op eigen terrein te kunnen realiseren. Deze verplichting is momenteel vastgelegd in de Bouwverordening. In sommige gevallen kan geen bouwvergunning worden verleend of moet het bouwplan worden gewijzigd, vanwege het feit dat niet wordt voldaan aan de verplichting tot het realiseren van de parkeervoorzieningen op eigen terrein. Dit is vooral het geval bij inbreidingsprojecten, waarbij de beschikbare ruimte op de te ontwikkelen locatie (zeer) beperkt is.

Wanneer niet kan worden voldaan aan de normen die gelden voor het realiseren van parkeervoorzieningen op eigen terrein kan het college van B&W, om de ontwikkelingen (door derden) toch mogelijk te maken, een ontheffing verlenen. Met deze ontheffing ontstaat wel de verplichting om een financiële bijdrage te leveren aan het realiseren van parkeervoorzieningen op gemeentegrond. Deze financiële middelen worden door de gemeente verzameld en beheerd in een parkeerfonds. Vanuit dit parkeerfonds wordt de aanleg van parkeervoorzieningen gefinancierd. Gebruik maken van de parkeerfondsregeling is alleen mogelijk indien nadrukkelijk is aangetoond dat het faciliteren van de parkeervraag op eigen terrein niet mogelijk is.

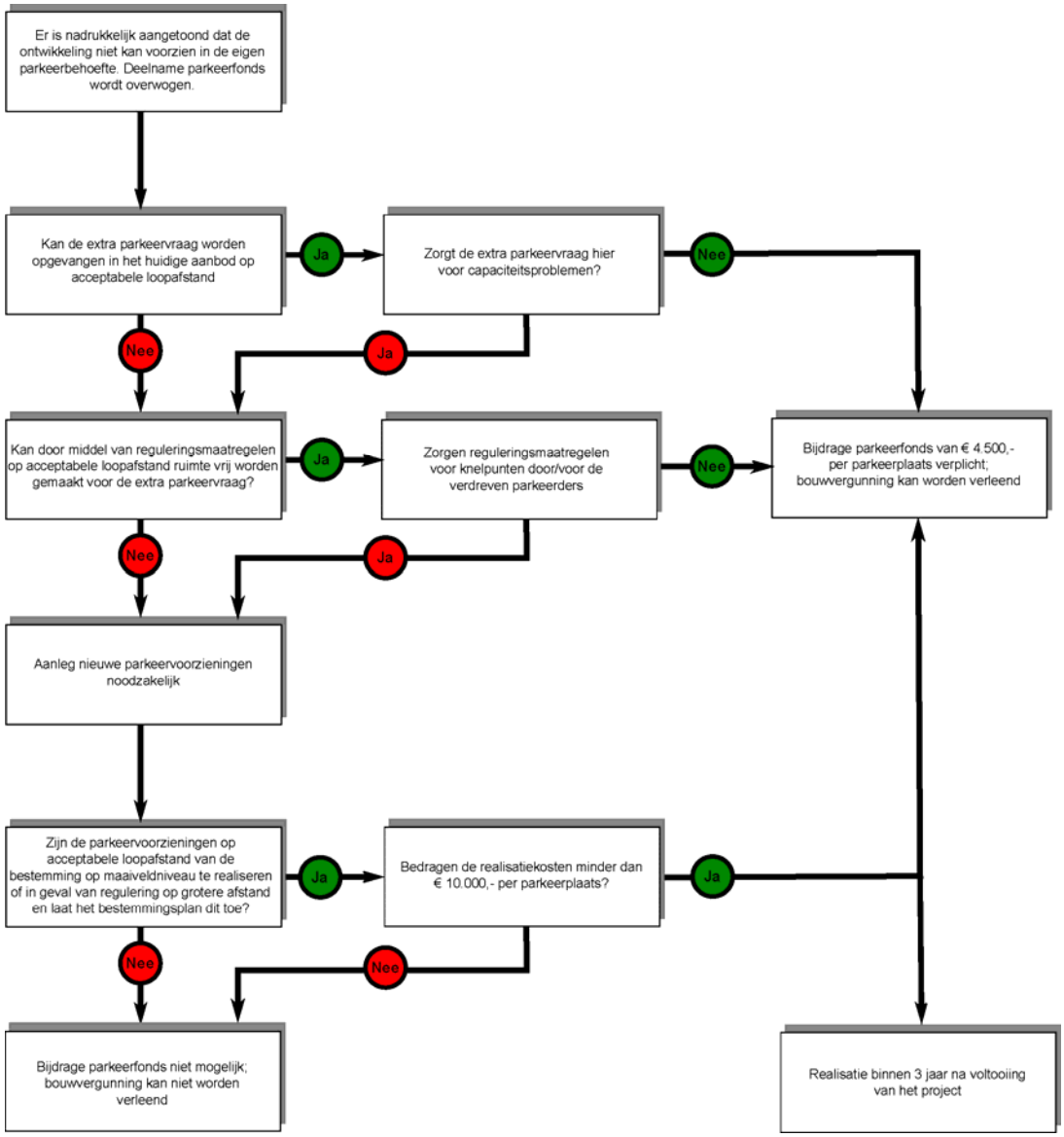
9.2. Voorwaarden en uitgangspunten

- ***Notitie "Parkeren bij plannen derden"***

Vooruitlopend op het parkeerbeleidsplan is een eerste aanzet gegeven tot het opzetten van een parkeerfonds in de notitie "Parkeren bij plannen van derden". Als hoofduitgangspunten zijn in de notitie omschreven:

> ***Algemeen beleid***
> - Bij plannen van derden dient minimaal 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein te worden gerealiseerd;
> - De overige volgens de geldende parkeernorm aan te leggen parkeerplaatsen mogen in openbaar gebied worden gerealiseerd (onder bepaalde voorwaarden);
> - Per parkeerplaats dient de ontwikkelaar een bedrag aan de gemeente te betalen ter compensatie voor het aanleggen en onderhouden van de parkeerplaats. Dit bedrag wordt gestort in het parkeerfonds.

De bovengenoemde uitgangspunten zijn in dit parkeerbeleidsplan verder gespecificeerd. De voorwaarden en uitgangspunten die gelden bij eventuele deelname zijn opgenomen in een keuzeschema. Indien geen of onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein (kunnen) worden gerealiseerd, kan op basis van dit schema worden



Figuur 4: *Stroomschema parkeerfonds*

bepaald of deze tekortkoming kan worden afgekocht door een storting in het parkeerfonds, waardoor alsnog een bouwvergunning kan worden afgegeven.

De realisatiekosten van parkeervoorzieningen zijn sterk afhankelijk van de locatie waar deze voorzieningen worden aangelegd. Met de aanleg van parkeervoorzieningen in centra zijn vaak (veel) hogere kosten gemoeid dan met het aanleggen van parkeervoorzieningen in de overige gebieden. Om geen onderscheid te maken tussen verschillende ontwikkelingen wordt voor de bijdrage aan het parkeerfonds uitgegaan van één vast bedrag van € 4.500,- per parkeerplaats. Dit bedrag zal in verband met fluctuerende grondprijzen en inflatie periodiek geïndexeerd worden.

- ***Keuzeschema***

In figuur 4 is een keuzeschema opgenomen waarmee een afweging kan worden gemaakt voor specifieke parkeervraagstukken van derden. Aan de hand van het schema kan worden bepaald of deelname aan het parkeerfonds wordt toegestaan. Hierbij dient eerst nadrukkelijk te worden aangetoond dat het realiseren van (voldoende) parkeerruimte op eigen terrein niet tot de mogelijkheden behoort.

Indien geen of onvoldoende parkeerruimte op eigen terrein kan worden gerealiseerd zal worden bekeken of de (extra) parkeervraag kan worden opgevangen in het huidige parkeeraanbod in de directe omgeving van de nieuw te ontwikkelen functie. Daarbij geldt de voorwaarde dat de parkeervoorzieningen op acceptabele loopafstand van de nieuwe bestemming liggen. De acceptabele loopafstand wordt bepaald door de functie en de gebruikers. Daarnaast mag de extra parkeerbezetting niet tot gevolg hebben dat er lokaal parkeerproblemen ontstaan. Dit kan worden vastgesteld door het uitvoeren van een parkeeronderzoek en het opstellen van een parkeerbalans (balans tussen de parkeervraag en het aanbod). Dit dient in opdracht van of door de aanvrager te worden verzorgd. De kosten hiervoor komen voor rekening van de aanvrager. Op het moment dat de extra parkeervraag niet tot een parkeerprobleem leidt kan de geplande ontwikkeling doorgang vinden. Hierbij geldt wel de verplichting tot de financiële bijdrage aan het parkeerfonds voor het aantal niet gerealiseerde parkeerplaatsen.

Als er in de directe omgeving onvoldoende capaciteit beschikbaar is om de extra vraag op te vangen dan zal worden bekeken of door te reguleren parkeercapaciteit “vrij gemaakt” kan worden. Dit is bijvoorbeeld mogelijk wanneer er op een locatie sprake is van veel langparkeren en de nieuw te realiseren functie capaciteit voor kortparkeerders vraagt. Door het instellen van bijvoorbeeld een maximale parkeerduur kunnen langparkeerders worden “verdreven” naar andere locaties. Deze locaties moeten uiteraard wel liggen op acceptabele loopafstand voor de verdreven parkeerders en in voldoende mate beschikbaar zijn. Ook met deze oplossing is een financiële bijdrage aan het parkeerfonds verplicht. Is er onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig voor de verderven parkeerders dan behoort deelname aan het parkeerfonds niet tot de mogelijkheden.

Als blijkt dat er onvoldoende mogelijkheden zijn om de extra parkeervraag op te vangen door benutting van de bestaande en beschikbare parkeerplaatsen dan wordt het aanleggen van nieuwe parkeervoorzieningen overwogen. Hiervoor geldt dat deze parkeerplaatsen moeten kunnen worden gerealiseerd op acceptabele loopafstand van de nieuwe voorziening of, in het geval er sprake is van regulering en verdrijving van parkeerders, op een locatie waar de verdreven parkeerders een plek kunnen vinden. Uiteraard geldt ook in het laatste geval dat er sprake moet zijn van een acceptabele loopafstand voor deze groep parkeerders. Als aan een van beide voorwaarden kan worden voldaan dan is afkoop van parkeerplaatsen door een bijdrage in het parkeerfonds mogelijk. De gemeente zal deze parkeerplaatsen dan binnen drie jaar na voltooiing van de bouwwerkzaamheden van het betreffende project realiseren.

De gemeente stelt zich vrij van de verplichting tot het aanleggen van nieuw parkeervoorzieningen indien de aanlegkosten van parkeervoorzieningen meer € 10.000,- per parkeerplaats bedragen. In dat geval zal niet worden overgegaan tot realisatie van parkeervoorzieningen en zal geen bouwvergunning worden verleend.

BVA
FARADAYSTRAAT 2A • POSTBUS 40089 • 8004 DB ZWOLLE • T 038-4606747 • F 038-4604912

Parkeernormennota

- **naar integraal parkeerbeleid** -

Gemeente Heerde

hde-123
5 oktober 2012

Parkeernormennota

- **naar integraal parkeerbeleid** -

Gemeente Heerde

projectnummer: hde-040

Inhoudsopgave

1. Inleiding 1
1.1. Waarom een parkeernormennota? 1
1.2. Wat is een parkeernormennota? 1
1.3. Hoe omgaan met parkeerkencijfers? 1
1.4. Leeswijzer 2

2. Gebiedsindeling 3

3. Parkeernormen 4
3.1. Algemeen 4
3.2. Aanvullende richtlijnen wonen 4
3.3. Aanvullende richtlijnen onderwijs 5
3.4. Invaliden 6
3.5. Fietsers 6

Bijlagen:
1: Parkeernormen hoofdfunctie wonen
2: Parkeernormen hoofdfunctie winkel
3: Parkeernormen hoofdfunctie werken
4: Parkeernormen hoofdfunctie leisure
5: Parkeernormen hoofdfunctie gezondheidszorg
6: Parkeernormen hoofdfunctie onderwijs
7: Parkeernormen hoofdfunctie overig

1. Inleiding

1.1. Waarom een parkeernormennota?

Bij voorziene ruimtelijke ontwikkelingen is de parkeerbehoefte die deze ontwikkelingen met zich meebrengen vaak een punt van discussie. Ruimte reserveren voor parkeren betekent een claim op de ruimte die, vaak om exploitatieve redenen, bij voorkeur voor andere doeleinden gebruikt wordt. Om discussies bij iedere afzonderlijke ontwikkeling te voorkomen is het gewenst een instrument te hebben waarin de parkeerbehoefte voor (nagenoeg) alle denkbare voorzieningen is vastgelegd. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van de CROW kengetallen, maar het is ook mogelijk deze kengetallen voor de specifieke situatie binnen een gemeente vast te leggen. Hierdoor kan maximaal rekening worden gehouden met lokale kenmerken. Het vastleggen van deze parkeernormen kan in de vorm van een parkeernormennota.

1.2. Wat is een parkeernormennota?

Met het opstellen van de parkeernormennota zijn de kaders vastgelegd voor het bepalen van het benodigde (gewenste) parkeeraanbod bij bijvoorbeeld bouwplannen, herontwikkelingen of in het kader van bestemmingplannen. De parkeernormennota is een instrument waarmee de gemeente Heerde bij ruimtelijke ontwikkelingen transparante en eenduidige keuzes kan maken ten aanzien van het aantal te realiseren parkeervoorzieningen. Dit dient te gebeuren met inachtneming van de gemeentelijke beleidskaders die zijn geformuleerd in het parkeerbeleidsplan.

1.3. Hoe omgaan met parkeerkencijfers?

In CROW publicatie 182 “Parkeerkencijfers – basis voor de parkeernormering” zijn de kencijfers voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen opgenomen die landelijk kunnen worden toegepast. Deze parkeerkencijfers vormen de basis voor de parkeernormen in deze nota. De kencijfers zijn gebaseerd op praktijksituaties, maar geven geen kant-en-klaar antwoord op hoeveel parkeerplaatsen er in een specifieke situatie gerealiseerd dienen te worden (richtlijnen). Het is daarom aan te bevelen deze kencijfers op basis van een parkeeronderzoek te valideren.

Uit een parkeeronderzoek kan worden afgeleid hoe de huidige parkeercapaciteit wordt benut. Dit geeft inzicht in de parkeerbehoefte die in de praktijk aanwezig is. Mede aan de hand van de landelijke kentallen kan dan een (huidige) theoretische parkeerbehoefte worden berekend. Hiervoor worden de CROW parkeerkencijfers gekoppeld aan de huidige sociaal economische vulling (SEG) van het onderzochte gebied. De uitkomst van de theoretisch bepaalde behoefte (onderverdeeld in parkeermotiefgroep) kan vervolgens worden vergeleken met de uitkomsten van het parkeeronderzoek. Deze validatieslag leidt ertoe dat er parkeerkencijfers (of par-

keernormen) beschikbaar komen die op de huidige situatie in de gemeente Heerde van toepassing zijn. Deze kencijfers kunnen vervolgens worden doorvertaald naar de toekomstige situatie.

1.4. Leeswijzer

Om te kunnen komen tot de parkeernormen voor de gemeente Heerde wordt er in hoofdstuk 2 allereerst een gebiedsindeling gedefinieerd. Waarna in hoofdstuk 3 de parkeerkencijfers voor de desbetreffende voorzieningen zijn opgenomen.

2. Gebiedsindeling

De parkeerkencijfers die voor de gemeente Heerde van toepassing zijn, zijn afhankelijk van een aantal invloedsfactoren, waaronder de bereikbaarheidskenmerken van de locatie, de specifieke kenmerken van de functie, mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van de voorziening en het gemeentelijke parkeerbeleid. De bereikbaarheidskenmerken van een gebied worden bepaald door de mate van verstedelijking, het type gebied en het aanbod van alternatieve vervoerswijzen. De onderverdeling naar stedelijkheidsgraad en gebiedszone wordt gemaakt, omdat de parkeervraag (en dus ook de parkeernorm) verschilt per type gebied.

Landelijk gezien worden de onderstaande stedelijkheidsgraden onderscheiden:
- zeer sterk stedelijk;
- sterk stedelijk;
- matig stedelijk;
- weinig stedelijk;
- niet stedelijk.

De stedelijkheidsgraad wordt bepaald door de omgevingsadressendichtheid (het aantal adressen per km^2). Op gemeenteniveau valt Heerde valt onder de noemer “weinig stedelijk”.

Voor het gebiedstype wordt onderscheid gemaakt in:
- centrum;
- schil/overloop centrum;
- rest bebouwde kom.

Deze indeling wordt ook voor de gemeente Heerde gehanteerd. Voor het buitengebied zijn geen parkeernormen opgenomen. De kleinere kernen en buurtschappen in het buitengebied vallen in de categorie rest bebouwde kom.

3. Parkeernormen

3.1. Algemeen

Zoals eerder beschreven geven de parkeerkencijfers opgenomen in CROW publicatie 182 een indicatie van de parkeerbehoefte per functie en gebied. Hierbij is een bandbreedte gegeven voor het kencijfer (een minimale en een maximale parkeerbehoefte). Omdat er in de gemeente Heerde geen uitgebreide parkeeronderzoeken hebben plaatsgevonden op basis waarvan de landelijke kentallen kunnen worden gevalideerd, worden de kentallen zoals die in genoemde CROW publicatie zijn opgenomen gehanteerd.

Hierbij is de parkeernorm voor Heerde afgeleid uit de landelijke kentallen, waarbij voor woningen het gemiddelde tussen de minimale en maximale waarde als norm is vastgesteld. Voor alle overige voorzieningen geldt de minimale waarde uit genoemde CROW publicatie als norm. In bijlage 1 t/m 7 zijn de parkeernormen voor alle voorzieningen opgenomen. Voor een aantal specifieke functies geldt een aantal aanvullende richtlijnen. Deze komen in paragraaf 3.2 t/m 3.5 aan de orde.

3.2. Aanvullende richtlijnen wonen

- ***Parkeervoorzieningen op eigen terrein***

Woningen met parkeervoorziening(en) op eigen terrein hebben theoretisch parkeerruimte voor één of meerdere voertuigen. In de praktijk blijkt dat deze ruimte (praktisch) niet in alle gevallen wordt gebruikt. Bij het opstellen van een parkeerbalans voor te ontwikkelen woningen/woonwijken worden de volgende berekeningsaantallen voor parkeervoorzieningen op eigen terrein aangehouden:

Tabel 1: *Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen*

Parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal	opmerking
Oprit			
– enkele oprit (zonder garage)	1	0,8	oprit minimaal 5,0 meter diep
– lange oprit (zonder garage/carport)	2	1,0	oprit minimaal 10,0 meter diep
– dubbele oprit (zonder garage)	2	1,7	oprit minimaal 4,5 meter breed
garage			
– zonder oprit (bij woning)	1	0,4	-
– met enkele oprit	2	1,0	oprit minimaal 5,0 meter diep
– met lange oprit	3	1,3	oprit minimaal 10,0 meter diep
– met dubbele oprit	3	1,8	oprit minimaal 4,5 meter breed
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	-

3.3. Aanvullende richtlijnen onderwijs

- ***Bepaling parkeerbehoefte Kiss & Ride***

Ten behoeve van het halen en brengen van kinderen bij basisscholen is het lastiger om de parkeerbehoefte te bepalen. Ten eerste worden niet alle kinderen met de auto gebracht en gehaald. Daarnaast zijn niet alle ouders tegelijkertijd aanwezig, is de parkeerduur relatief kort en worden er meerdere kinderen per auto vervoerd. Dit zijn dus enkele factoren waar rekening mee moet worden gehouden bij de bepaling van de parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte tijdens het brengen en halen wordt berekend volgens onderstaand schema:

Berekeningsmethode Kiss & Ride

Groepen 1 t/m 3
aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $R_{parkeerduur}$ x $R_{aantal\ kinderen}$
+
Groepen 4 t/m 8
aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $R_{parkeerduur}$ x $R_{aantal\ kinderen}$
+
Kinderdagverblijf
aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $R_{parkeerduur}$ x $R_{aantal\ kinderen}$
=
totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen

$R_{parkeerduur}$ = Reductiefactor voor de parkeerduur
$R_{aantal\ kinderen}$ = Reductiefactor aantal kinderen per auto

* bron: Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering (CROW, publicatie 182, september 2008)

Een belangrijk onderdeel in de berekening van de parkeerbehoefte tijdens het brengen en halen is het percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht en gehaald. Dit is ondermeer afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de stedelijke zone en de gemiddelde afstand naar school.

In tabel 2 zijn hiervoor algemene waarden opgenomen. Deze waarden hebben echter een grote bandbreedte. Het is daarom wenselijk om onder de leerlingen een enquête uit te voeren over de manier waarop zij naar school komen. Zo wordt een voor de school specifieke oplossing aangedragen. In tabel 3 zijn ook nog enkele aanvullende reductiefactoren opgenomen ten behoeve van de berekening van de parkeerbehoefte voor Kiss & Ride.

Tabel 2: *Percentages leerlingen dat met de auto wordt gebracht en gehaald*

Groep	% dat met de auto wordt gebracht en gehaald	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto
1 t/m 3	30 – 60%	0,5 (gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten)	0,75
4 t/m 8	5 – 40%	0,25 (gemiddeld 2,5 minuten in een periode van 10 minuten)	0,85
kinderdagverblijf	50 – 80%	0,25 (gemiddeld 15 minuten in een periode van 60 minuten	0,75

3.4. Invaliden

Voor het aantal parkeerplaatsen voor invalidenvoertuigen geldt de algemene richtlijn dat bij publieke voorzieningen (bioscoop, bibliotheek, gemeentehuis et cetera) minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zijn. Voor openbare gebouwen, voor bestemmingen die voor mensen met een handicap toegankelijk zijn en voor aangepaste woningen moet ten minste 1 aangepaste parkeerplaats op minder dan 50 meter van de bestemming aanwezig zijn. Voor grotere parkeerterreinen geldt dat er 1 aangepaste parkeerplaats per 50 gewone parkeerplaatsen gerealiseerd dient te worden. De werkelijke parkeervraag voor gehandicapten kan worden bepaald door monitoring en/of overleg met de gehandicaptenorganisaties.

3.5. Fietsers

Ook voor het aantal benodigde fietsparkeervoorzieningen zijn in de landelijke richtlijnen kencijfers beschikbaar. Voor het fietsparkeren is dit beschreven in de publicatie “Leidraad fietsparkeren” CROW, publicatie 291 [december 2010]. De fietsparkeerkencijfers opgenomen in de publicatie dienen als uitgangspunt voor het bepalen van de parkeervraag voor fietsers.

Bijlagen

Bijlage 1: *Parkeernormen hoofdfunctie wonen*

voorziening	stedelijke zone			eenheid	aandeel bezoekers	opmerking
	centrum	schil/overloopgebied	rest bebouwde kom			
WONEN						
woning duur	1,6	1,8	2,1	woning	0,3 pp.	
woning midden	1,4	1,7	1,8	woning	0,3 pp.	
woning goedkoop	1,2	1,4	1,5	woning	0,3 pp.	
serviceflat/aanleunwoning	0,4	0,4	0,4	woning	0,3 pp.	zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen
kamer verhuur	0,4	0,4	0,4	woning	0,2 pp.	

Bijlage 2: *Parkeernormen hoofdfunctie winkel*

voorziening	stedelijke zone			eenheid	aandeel bezoekers	opmerking
	centrum	schil/overloopgebied	rest bebouwde kom			
WINKELEN						
wijk-, buurt- en dorpscentra, supermarkt	3,0	3,0	3,0	100 m2 bvo	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
bouwmarkt/tuincentrum/kringloopwinkel	-	2,2	2,2	100 m2 bvo		
showroom (auto's, keukens, meubels, caravans)	1,0	1,2	1,6	100 m2 bvo	35%	1 arbeidsplaats = 30-50 m2 bvo
grootschalige detailhandel	-	6,5	6,5	100 m2 bvo	85%	1 arbeidsplaats = 40 m2 bvo
(week)markt	0,18	0,18	0,18	1 m kraam	85%	1 m marktkraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder)

Bijlage 3: *Parkeernormen hoofdfunctie werken*

voorziening	stedelijke zone			eenheid	aandeel bezoekers	opmerking
	centrum	schil/overloopgebied	rest bebouwde kom			
WERKEN						
(commerciële) dienstverlening	2,3	2,8	3,0	100 m2 bvo	20%	1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo
kantoren (kantoren zonder baliefunctie)	1,2	1,5	1,7	100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo
arbeidsexentesieve/bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, transportbedrijf)	0,5	0,6	0,8	100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 30-50 m2 bvo
arbeidsintesieve/bezoekersextensieve bedrijven (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,2	1,7	2,5	100 m2 bvo	5%	1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo
bedrijfsverzamelgebouw	0,8	0,8	0,8	100 m2 bvo	10%	1 arbeidsplaats = 25-35 m2 bvo

Bijlage 4: *Parkeernormen hoofdfunctie leisure*

voorziening	stedelijke zone			eenheid	aandeel bezoekers	opmerking
	centrum	schil/overloopgebied	rest bebouwde kom			
LEISURE						
café/bar/discotheek/cafetaria	5,0	5,0	6,0	100 m2 bvo	90%	
restaurant	10,0	10,0	14,0	100 m2 bvo	80%	
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	4,0	5,0	6,0	100 m2 bvo	99%	
museum/bibliotheek	0,5	0,7	1,0	100 m2 bvo	95%	
bioscoop/theater/schouwburg	0,2	0,2	0,3	zitplaats		
jachthaven	0,5	0,5	0,5	ligplaats		
themapark/pretpark	4,0	4,0	4,0	ha. netto terrein	99%	
overdekte speeltuin/-hal	3,0	3,0	3,0	100 m2 bvo	90%	
cultureel centrum/wijkgebouw	2,0	2,0	2,0	100 m2 bvo	90%	
sporthal (binnen)	1,7	2,0	2,5	100 m2 bvo	95%	gymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag, bij sporthal met wedstrijdfunctie: +0,1-0,2

voorziening	stedelijke zone			eenheid	aandeel bezoekers	opmerking
	centrum	schil/overloopgebied	rest bebouwde kom			
LEISURE						
sportveld (buiten	13,0	13,0	13,0	ha. netto terrein	95%	exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten
dansstudio/sportschool	3,0	3,0	4,0	100 m2 bvo	95%	
squashbanen	1,0	1,0	1,0	baan	90%	
tennisbanen	2,0	2,0	2,0	baan	90%	
golfbaan	-	-	6,0	hole	95%	
bowlingbaan/biljartzaal	1,5	1,5	1,5	baan/tafel	95%	
stadion	0,04	0,04	0,04	zitplaats	99%	
zwembad	8,0	9,0	10,0	100 m2 opp. bassin	90%	
manege	-	-	0,3	box	90%	

Bijlage 5: *Parkeernormen hoofdfunctie gezondheidszorg*

voorziening	stedelijke zone			eenheid	aandeel bezoekers	opmerking
	centrum	schil/overloopgebied	rest bebouwde kom			
GEZONDHEIDSZORG						
ziekenhuis	1,5	1,5	1,5	bed		bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren
verpleeg/verzorgingstehuis	0,5	0,5	0,5	wooneenheid	60%	inclusief personeel
arts/maatschap/kruisgebouw/therapeut	1,5	1,5	1,5	behandelkamer	65%	met minimum van 3 pp per praktijk
apotheek	1,7	1,7	1,7	100 m2 bvo		

Bijlage 6: *Parkeernormen hoofdfunctie onderwijs*

voorziening	stedelijke zone			eenheid	aandeel bezoekers	opmerking
	centrum	schil/overloopgebied	rest bebouwde kom			
ONDERWIJS						
beroepsonderwijs (MBO, ROC, WO, HBO)	20,0	20,0	20,0	collegezaal		totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen (collegezaal = circa 150 zitplaatsen)
voorbereidend beroepsonderwijs (VWO, HAVO, VMBO)	0,5	0,5	0,5	leslokaal		leslokaal = circa 30 zitplaatsen
avondonderwijs	0,5	0,5	0,5	student		
basisonderwijs	0,5	0,5	0,5	leslokaal		leslokaal = circa 30 zitplaatsen, (exclusief kiss & ride)
creche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	0,6	0,6	0,6	arbeidsplaats		arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers (exclusief kiss & ride)

Bijlage 7: *Parkeernormen hoofdfunctie overig*

voorziening	stedelijke zone			eenheid	aandeel bezoekers	opmerking
	centrum	schil/overloopgebied	rest bebouwde kom			
OVERIG						
hotel	0,5	0,5	0,5	kamer		
volkstuin	0,3	0,3	0,3	perceel		
religiegebouw	0,1	0,1	0,1	zitplaats		
begraafplaats/crematorium	15,0	15,0	15,0	gelijktijdige begravenis/crematie		