gemeente opmeer

Nota parkeernormen

2025



Registratienummer	25.0010769

Nota parkeernormen

2025

Concept / Definitief

Versie	Status	Sector	Afdeling	Auteur	Paraaf
	Concept Definitief *Maak de juiste status vet		RB	M.C. Blom	

Vastgesteld door	Datum		Gecontroleerd
B&W			
Gemeenteraad			

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
1.1 Doelstelling 4
1.2 Begrippen 4
1.2 Landelijke trend; 'autobezit per huishouden blijft de komende jaren groeien' 5
1.3 Toetsingskader 6
1.4 Juridische aspecten 7
1.5 Beleidsaspecten 7
1.5.1 Uitgangspunten 7
1.5.2 Overig parkeerbeleid. 8
1.5.2.1 Parkeren in voortuin 8
1.5.2.4 Parkeren op openbare weg voor eigen inrit of garage 9
1.5.2.5 Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken 10
1.5.2.6 Ontheffing blauwe zone 10
1.5.2.7 Parkeren grote voertuigen 12
1.5.2.8 Fietsparkeren. 12
1.5.2.9 Parkeren in de APV. 13
2. gemeente Opmeer in cijfers 14
2.1 Inwoners 14
2.2. CROW parkeerkencijfers 14
2.3 Autobezit 16
3. Parkeereisen 17
3.1 Proces 17
3.2 Parkeernormen 17
3.3 Toepassing van de normen 19
4. Ontheffing parkeereisen 24
4.1 Meer parkeerplaatsen dan parkeereis (overschot) 24
4.2 Minder parkeerplaatsen dan parkeereis (tekort) 24
Bijlage 1: Parkeernormen gemeente Opmeer 26
Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages 29
Bijlage 3: Stroomschema parkeereisen 30
Bijlage 4: Aanvraag gehandicaptenparkeerplaats 2025 31
Bijlage 5: Aanvraag ontheffing Blauwe zone 33

1. Inleiding

Verkeer vormt een belangrijk onderdeel van onze samenleving. Zonder auto's, fietsen, bussen en voetgangers zou de gemeente Opmeer niet functioneren en staat de samenleving letterlijk en figuurlijk stil. Voor verkeer zijn wegen, fietspaden, trottoirs en parkeerplaatsen nodig. Over parkeren van auto's vindt vaak discussie plaats. Immers de ruimte is een schaars goed, waarbij de belangen van wonen, werken, winkelen, recreëren, verkeer en parkeren op een goede manier moeten worden afgewogen. Daarbij moeten altijd keuzes worden gemaakt. De ruimte die aan parkeren wordt toegekend moet worden gebaseerd op uniforme parkeernormen.

1.1 Doelstelling

Deze nota heeft als doel: het vaststellen van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en –ontwikkelingen in de gemeente Opmeer om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Opmeer te waarborgen. Met behulp van dit toetsingskader moet worden voorkomen dat als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan. De gemeente Opmeer heeft niet de wens met parkeerbeleid te sturen in autobezit en –gebruik. Wel willen we het fietsgebruik stimuleren door goede faciliteiten voor fietsen.

1.2 Begrippen

Een (bouw)plan moet getoetst worden aan een parkeernorm wanneer er sprake is van nieuwbouw, van verbouw van een bestaand object of van een functieverandering. Hierbij worden verschillende begrippen gebruikt die sterk op elkaar lijken, namelijk parkeerkencijfers, parkeernorm, parkeerbehoefte, parkeercapaciteit, parkeereis en parkeerdruk.

Parkeerkencijfers

Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte voor een bepaalde situatie op een bepaalde locatie. Deze cijfers worden vastgesteld door het CROW en hebben een bepaalde bandbreedte die discussie kan opleveren.

Parkeernorm

Een parkeernorm is een door de gemeente vastgesteld aantal parkeerplaatsen voor een bepaalde bestemming, waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor, etc). De parkeernorm is gebaseerd op de parkeerkencijfers 2024 van het CROW. (publicatie 744)

Parkeerbehoefte
De parkeerbehoefte is het aantal parkeerplaatsen dat een bouwplan nodig heeft. Deze parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren woningen, winkeloppervlakte, etc. in het betreffende plan.

Parkeercapaciteit
De parkeercapaciteit is het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Hierbij tellen garages en opritten op privé-grond voor een bepaald percentage mee. Ook wordt rekening gehouden met bezettingspercentages.

Parkeereis
De parkeereis is de parkeerbehoefte verminderd met de in de omgeving beschikbare parkeerplaatsen. Dit wordt ook parkeerbalans genoemd.

Parkeerdruk
De verhouding tussen het aantal bezette parkeerplaatsen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

1.2 Landelijke trend; 'autobezit per huishouden blijft de komende jaren groeien'
Het verkeer wordt steeds drukker. Er komen ieder jaar meer auto's bij en die vragen om een parkeerplaats. Ook bij functieverandering, verbouw of uitbreiding wordt de kans steeds groter dat er door omwonenden bezwaar wordt gemaakt tegen de bouwplannen omdat er meer auto's komen die ergens moeten parkeren in de bestaande ruimte. Een gevolg van al deze ontwikkelingen is dat het parkeren een steeds prominentere rol speelt bij de beoordeling van bouwprojecten.

De Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit schetsen een beeld van de enorme veranderingen die ons de komende decennia te wachten staan. Naar verwachting zal een kwart van de ruimte een andere functie krijgen en zal de automobiliteit flink toenemen. Door veranderende behoeften zullen de mobiliteitspatronen zich wijzigen. Het lijkt onvermijdelijk dat de groeiende mobiliteitsdruk resulteert in meer onzekerheid over de bereikbaarheid van locaties en de benodigde reistijden. Hierdoor komt het sociaal-maatschappelijk en economisch functioneren van vele locaties onder druk te staan. "Mobiliteit mag en hoort bij de samenleving", is de centrale gedachte achter de plannen. Het beleid verandert van sturend en gericht op het terugdringen van de automobiliteit naar een meer voorwaardenscheppend beleid dat gericht is op het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. Daarbij wordt er wel naar gestreefd de gebruiker te verleiden een keuze te maken voor een gewenst vervoermiddel, zodat de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de kernen gegarandeerd blijven.

Het beleid op lokaal niveau sluit aan bij de gedachte vanuit het nationaal beleid. De bereikbaarheid geldt met name voor de centrumgebieden van Hoogwoud en Opmeer/Spanbroek. In de kern Opmeer/Spanbroek zijn nog ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten, zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van het Koenis-terrein. Dit wordt gecombineerd met een herinrichting van het centrumgebied. Voor Hoogwoud staat onder andere de nieuwe woonwijk Hoogwoud-Oost op stapel. Alle plannen brengen meer mobiliteit met zich mee. De bestaande infrastructuur kan dat niet meer aan en vraagt om extra wegen (ontsluitingsweg Hoogwoud-Oost), herinrichting van wegen zodat de inrichting is afgestemd op het verkeer, maar ook ander mobiliteitsgedrag.
Een sterke toename van autobezit betekent extra vraag naar parkeerplaatsen. Het ingezette beleid zal naar verwachting leiden tot een blijvende stijging van het autobezit per huishouden. Nog meer huishoudens nemen een tweede of zelfs derde auto.
Om de groei te beperken wordt meer en meer uitgegaan van het STOMP-principe. Dit staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service, Privé-auto.
Met de komst van de elektrische fiets is het bereik van de fietser toegenomen. Het Openbaar vervoer kijkt niet meer naar iedereen binnen een bepaald afstand een opstapplaats aanbieden, maar meer naar de hele reis, van deur tot deur, hoe kan het sneller en aantrekkelijker.
Het autogebruik hoeft niet langer leidend te zijn. En als autogebruik niet leidt, hoeft ook parkeren niet te leiden. Met deze parkeernota wordt deze vraag tot op zekere hoogte gevolgd.

1.3 Toetsingskader

Parkeren staat niet op zichzelf maar vormt onderdeel van de ruimtelijke ontwikkeling. Het is daarom wenselijk met normen te werken voor parkeerplaatsen. Er bestaat echter geen landelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen.
Wel zijn er richtlijnen voor het toepassen van parkeerkencijfers ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW. Recent is een nieuwe publicatie verschenen, nummer 744, Parkeerkencijfers 2024. De systematiek van berekening van de normen wijkt af van de Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom 2012.(verder: ASVV) die de basis vormt voor de nota Parkeernormen Opmeer 2016. Het wordt dus tijd om de nota te herzien.
In de praktijk is vastgesteld dat de ASVV-normen die de gemeente in het verleden hanteerde, ruimte bood voor discussie. Er zijn verschillende stedelijkheidsklassen en gebiedstyperingen en minimum en maximum normen. Een ontwikkelaar zal uitgaan van het minimum, terwijl we weten dat het uitbezit in Opmeer hoger is dan gemiddeld. In deze nota worden gemaakte keuzes toegelicht en wordt gemotiveerd hoe de CROW-richtlijnen voor de gemeente Opmeer worden geïnterpreteerd.

Hierdoor is het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk welke normen gehanteerd worden bij de betreffende gewenste ontwikkeling c.q. omgevingsvergunning. Ook wordt er voor gezorgd dat in de toekomst bij nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in een parkeerbehoefte wordt voorzien en waar mogelijk de bereikbaarheid en leefbaarheid wordt gewaarborgd.

1.4 Juridische aspecten

In 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Op grond van artikel 4.6 van de Invoeringswet Omgevingswet zijn bestemmingsplannen als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing. Hieronder hangt een paraplubesluit met een verwijzing naar de gemeentelijke nota parkeernormen als beleidsregel dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden ten behoeve van de nieuwe functie.
In deze beleidsnota is het lokale beleid ten aanzien van de parkeernormen en de nadere regels voor het verlenen van een Ontheffing van de parkeereis opgenomen. Deze beleidsnota 'Parkeernormen' is op grond van artikel 8:3 Awb een beleidsregel waartegen geen bezwaar of beroep kan worden ingesteld.

1.5 Beleidsaspecten

1.5.1 Uitgangspunten

- De nota is bedoeld als normenkader van de gemeente Opmeer.
- De nota moet worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, makelaars, enzovoort).
- De nota is van toepassing op geldende en toekomstige ruimtelijke plannen in Opmeer, nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie.
- De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid en economische ontwikkeling van de kernen.
- Elke initiatiefnemer van bouwplannen is verantwoordelijk voor het realiseren van zijn eigen parkeeroplossing, in principe op eigen terrein.
- Een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken.
- Vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte moet ernaar gestreefd worden zo zorgvuldig mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen waarbij de mogelijkheden voor uitwisseling en dubbelgebruik niet uit het oog verloren mogen worden.
- Indien de ontwikkelaar parkeerplaatsen in de openbare ruimte moet aanleggen kan hiervoor een exploitatieplan worden vastgesteld waarin de kosten worden verhaald op de ontwikkelaar.
- De gemeente kan er voor kiezen een anterieure overeenkomst af te sluiten met een ontwikkelaar, waarbij de kosten voor de inrichting van de openbare ruimte waaronder parkeervoorzieningen worden opgenomen.
- De nota kent een algemene strekking. Dit betekent dat de nota niet in alle gevallen direct toepasbaar is omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. Waar voor

een bepaalde functie een Opmeerse parkeernorm ontbreekt (Bijlage 1), is het betreffende kencijfer van het CROW maatgevend, met het gemiddelde van de minimum- en maximumwaarde als uitgangspunt. Mocht ook een CROW-kencijfer ontbreken dan kan mogelijk worden teruggevallen op parkeergegevens over een bouwwerk met deze functie elders in het land. Anders moet op zoek gegaan worden naar (de norm van) een zo goed mogelijk vergelijkbare functie (qua gebruik en mobiliteitspatroon)

- Uitgaande van een gemiddelde norm van 1,7 parkeerplaats per woning zijn er voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Echter uitgaande van een loopafstand van ca. 100 meter vanaf een individuele woning kan er een tekort zijn. De gemeente werkt er aan om deze lokale tekorten op te heffen. Met name in het centrum van Hoogwoud ontbreekt hiervoor ruimte.
- Het college kan gemotiveerd afwijken van de normen.

1.5.2 Overig parkeerbeleid.

Er zijn nog een aantal zaken met betrekking tot parkeren waarvoor de gemeente Opmeer al dan niet beleid voor heeft vastgelegd.

- Betaald parkeren. Gemeente Opmeer kent geen betaald parkeren.
- Parkeren van elektrische voertuigen. De gemeente Opmeer acht het verstrekken van energie voor mobiliteit geen gemeentelijke taak, maar werkt via de MRA-e wel mee aan initiatieven van derden voor het plaatsen van oplaadpunten voor elektrische voertuigen in de openbare ruimte. De plaatsen bij zo'n oplaadpunt worden in principe gereserveerd voor elektrische voertuigen. De visie op het aantal laadpalen en overige beleid wordt periodiek herzien.
- Laden & lossen. De gemeente Opmeer heeft op dit moment geen parkeerplaatsen gereserveerd voor uitsluitend laden & lossen.
- Parkeerplaatsen met vergunningen. Anders dan de gehandicaptenparkeerplaatsen en de blauwe zone kent de gemeente Opmeer geen parkeerplaatsen met vergunningen.
- Handhaving van het Parkeerbeleid. Het parkeerbeleid wordt gehandhaafd door de gemeentelijke BOA.

1.5.2.1 Parkeren in voortuin

Voor parkeren in de voortuin wordt een uitrit gemaakt, hiervoor moet op grond van de artikel 7.4 Verordening Fysieke Leefomgeving gemeente Opmeer 2023 in de meeste gevallen een omgevingsvergunning worden aangevraagd. De weigeringsgronden zijn bij dit artikel vermeld. Punt a (Als de uitweg zonder noodzaak ten koste gaat van een openbare parkeerplaats) moet nader beschouwd worden, vaak gaat parkeren in de voortuin ten koste van een langsparkeervak, maar omdat in de voortuin haaks geparkeerd wordt biedt parkeren in de voortuin de mogelijkheid om twee auto's te parkeren waar er vroeger een stond, als buren beide in de voortuin parkeren. Met oog op de klimaatadaptatie is parkeren in de voortuin minder wenselijk omdat dit vaak extra verharding geeft.

1.5.2.2 Deelauto's

De gemeente staat positief ten opzichte van deelauto's. Deelauto's zijn interessant voor mensen die minder dan 8.000 km per jaar rijden.

1.5.2.3 Bermverharding en parkeervoorzieningen

Buiten de bebouwde kom zijn er beperkt parkeervoorzieningen langs de weg. Het beleid van de gemeente is dat parkeren buiten de bebouwde kom zoveel mogelijk op eigen terrein plaats moet vinden. Indien niet voldoende ruimte daarvoor aanwezig is, kan men op de weg parkeren, tenzij de wegenverkeerswetgeving dit verbiedt. Dit is bijvoorbeeld het geval op een fietsstrook. In dat geval zorgt de gemeente voor voldoende parkeergelegenheid langs de weg.
Bij hoge uitzondering staat de gemeente de aanleg van parkeervoorzieningen door bedrijven toe. Hiervoor is een omgevingsvergunning nodig op grond van artikel 7.3 Verordening Fysieke Leefomgeving gemeente Opmeer 2023.
Bij de aanleg moet rekening gehouden worden met de volgende beleidsuitgangspunten:
1. de gemeente staat slechts bij hoge uitzondering de aanleg van parkeervoorzieningen bij bedrijven in bermen toe. Dit is alleen toegestaan ter voorkoming van verkeershinderlijk parkeren en van bermschade en uitsluitend als op het bedrijfsterrein of in de directe omgeving geen ruimte aanwezig is een parkeervoorziening buiten de weg te maken.
2. Bij het aanleggen van parkeervoorzieningen mag bestaande beplanting niet worden beschadigd. Ingeval van beschadiging wordt deze hersteld voor rekening van de aanvrager.
3. De kosten voor de aanleg en het onderhoud van de parkeervoorziening zijn voor rekening van de aanvrager.
4. De waterafvoer van de weg mag door de gemaakte werken niet worden verstoord.

1.5.2.4 Parkeren op openbare weg voor eigen inrit of garage

Op grond van Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) artikel 24 lid 1.b is het niet toegestaan te parkeren voor een inrit of een uitrit; Wat een inrit of uitrit is wordt niet verder gedefinieerd in het RVV 1990. We hanteren het volgende begrip: Een uitweg, uitrit of inrit is: een uitgang voor voertuigen van een gebouw of perceel naar de openbare weg, en/of de ingang voor voertuigen vanaf de openbare weg. Dit kan van alles zijn, bijvoorbeeld:

- de oprit naar een garage of carport,
- de oprijlaan bij een boerderij, of vrijstaande woning,
- de toegang tot een weiland, tot een bosperceel, enzovoort,
- de ingang van een parkeergarage,
- een garage die direct uitkomt op de openbare weg.

Een inrit/uitrit is vaak herkenbaar aan:

- een trottoir of een fietspad of een drempel die met het voertuig gepasseerd wordt,
- een toegangshek/deur of een slagboom,
- een uitsparing in een hekwerk dat het perceel omsluit.

Over het algemeen zijn de woorden inrit en uitrit synoniem, ze verschillen alleen door het gebruik dat ervan wordt gemaakt. Soms wordt er eenrichtingsverkeer ingesteld, dus dan is er een aparte inrit en uitrit. Voor een eigen inrit of garage mag dus ook niet geparkeerd worden.
Op grond van RVV 1990 artikel 87 kan het bevoegd gezag (het college) ontheffing verlenen van het verbod als bedoel in artikel 24. Uiteraard mag een ontheffing geen vrijbrief zijn om het trottoir te blokkeren of anderszins hinder op te leveren. Een toetsingskader is dus gewenst.
De ontheffing moet controleerbaar zijn. Hierbij kan een ontheffingenstelsel vergelijkbaar met de blauwe zone ingesteld worden (met de nodige administratie) of kan een algemene ontheffing onder

voorwaarden ingesteld worden, hierbij wordt het parkeren toegestaan als aan de voorwaarden voldaan wordt, de voorwaarden zijn handhaafbaarheid door herkenbaarheid van de auto door het plaatsen van een bord “eigen inrit met kenteken” en geen hinder voor ander verkeer.
De bewoners regelen zelf de bordjes, de gemeente controleert bij klachten over bereikbaarheid.



1.5.2.5 Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

Inwoners van de gemeente Opmeer, in het bezit van een gehandicaptenparkeerkaart type bestuurder komen als zij niet beschikken over een voorziening op eigen grond in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Binnen de gemeente Opmeer zijn er ook een aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Het instellen van gehandicaptenparkeerplaatsen heeft tot doel om weggebruikers en passagiers met een handicap te beschermen. Op een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats met kenteken mag alleen door dat bepaalde voertuig worden geparkeerd.
Toetsingscriteria voor de aanvraag
- De aanvrager heeft een gehandicaptenparkeerkaart type bestuurder.
- De aanvrager woont in de gemeente Opmeer.
- Er is onvoldoende openbare parkeerruimte in de nabijheid van uw woning.
- De aanvrager beschikt niet over een eigen parkeervoorziening.

Er is een apart aanvraagformulier
Er zijn kosten aan de aanvraag verbonden.

1.5.2.6 Ontheffing blauwe zone

In Opmeer het centrum van Opmeer is een parkeerschijfzone, aangegeven door blauwe strepen in de bestrating. Er mag maximaal twee uur geparkeerd worden. Hierbij geldt het volgende ontheffingensysteem, vastgelegd in de nota beleidsregels blauwe zone:
<u>Bewoners</u>
Iedereen die in de parkeerschijfzone woont en niet over voldoende eigen parkeerruimte beschikt, kan in aanmerking komen voor een ontheffing (bewonersontheffing). Alle bewoners in de parkeerschijfzone worden hiertoe door de gemeente aangeschreven. Wel moet het kentekenbewijs van het motorvoertuig op naam staan van de bewoner, tenzij de bewoner gebruik maakt van de een auto van de werkgever/lease-auto. Omdat sommige bewoners óf huishoudens meer dan een auto zullen hebben (autoliefhebbers met een tweede, klassieke auto en gezinnen waarvan ook de

kinderen over auto's beschikken) kan een bewonersontheffing één of meerdere voertuigen op kenteken betreffen met een maximum van twee. Om ervoor te zorgen dat niet beide auto's tegelijkertijd in de parkeerschijfzone worden geparkeerd kan de bewonersontheffing per keer voor slechts voor één voertuig worden gebruikt.
Per woonadres worden maximaal twee parkeerontheffingen uitgegeven. In mindering op het aantal aanvragen per woonadres wordt het aantal eigen parkeerplaatsen gebracht. Dit zijn zowel parkeerplaatsen in parkeergarages, als parkeerplaatsen in garageboxen, opritten en carports. De aanvrager geeft op het aanvraagformulier gevraagd wel of niet over eigen parkeermogelijkheden te beschikken. Hierdoor wordt voorkomen dat de gemeente tevoren in de gehele parkeerschijfzone moet inventariseren welke woningen over eigen parkeerruimte beschikt. En daarmee tegen problemen ten aanzien van de precieze definiëring van parkeerruimte aanloopt. Door de 'bewijslast' bij de aanvrager neer te leggen kan, bij klachten of twijfel, altijd achteraf door de gemeente worden gecontroleerd in hoeverre de aanvrager over eigen parkeerruimte beschikt.
Bezoekers van bewoners in de zone kunnen van hun parkeerschijf gebruik maken of buiten het gebied parkeren.

Ondernemers
Ondernemers, die volgens de gegevens van de Kamer van Koophandel, eigenaar van een bedrijf of vestiging in de zone zijn komen in aanmerking voor een ontheffing (bedrijfsontheffing). Hierbij dient de reden waarom het voertuig nodig is voor de bedrijfsvoering en in de nabijheid van het bedrijf of de werkzaamheden moet worden geparkeerd aangegeven te worden. In beginsel komen winkels/detailhandel niet in aanmerking voor een ontheffing. Makelaars/assurantiekantoren, verswinkels en bezorgdiensten kunnen wel in aanmerking komen voor een ontheffing. Ontheffingen ten behoeve van woonwerkverkeer, laden en lossen en het vervoer van de financiële dagopbrengst, worden niet verstrekt. Laden en lossen (en verhuizen) blijft immers gewoon toegestaan in de parkeerschijfzone.
Indien het bedrijf de beschikking heeft over eigen parkeerplaatsen (zie voor de definiëring hiervan de ontheffingrichtlijnen voor bewoners) wordt het aantal beschikbare parkeerplaatsen in mindering gebracht op het aantal te verstrekken ontheffingen. Per bedrijf wordt, onafhankelijk van het aantal werknemers, maximaal één parkeerontheffing uitgegeven. Ondernemers die zowel voor een bewoners- als voor een bedrijfsontheffing in aanmerking komen, komen alleen in aanmerking voor de bewonersontheffing.

Marktkooplui
Marktkooplui kunnen een parkeerontheffing aanvragen voor de tijden van de weekmarkt (dinsdag).

Installatiebedrijven/aannemers
Bedrijven die tijdelijk moeten parkeren in de zone, zoals installatiebedrijven en aannemers, kunnen een 'tijdelijke ontheffing' krijgen. De ontheffing duurt zo lang als nodig is voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Ook de noodzaak van het kunnen parkeren moet worden aangegeven. Deze ontheffing wordt ook uitgegeven voor rouw- en trouwauto's.

Gehandicapten
Bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart kunnen zonder tijdsbeperking op elke willekeurige parkeerplaats in de blauwe zone parkeren. Zij hoeven dus geen gebruik te maken van de

parkeerschijf, noch hoeven zij per se gebruik te maken van de speciale gehandicaptenparkeerplaatsen.

Hulpdiensten
Voor landelijk opererende hulpdiensten ambulance, brandweer en politie geldt een landelijk geregelde ontheffing van parkeerduurbeperking. Deze diensten kunnen dus zonder ontheffing of parkeerschijf onbeperkt parkeren.

Er is een apart aanvraagformulier
Er zijn in de meeste gevallen geen kosten aan de aanvraag verbonden.

1.5.2.7 Parkeren grote voertuigen
APV Artikel 5:8 Grote voertuigen
1. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op een door het college aangewezen plaats, waar dit naar zijn oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente.
(Dit geldt voor de bebouwde kom met uitzondering van bedrijventerreinen)
2. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter te parkeren op een door het college aangewezen weg, waar dit naar zijn oordeel buitensporig is met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte.
3. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 08.00 tot 18.00 uur.
4. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op campers, kampeerauto's, caravans en kampeerwagens, voor zover deze voertuigen niet langer dan drie achtereenvolgende dagen op de weg worden geplaatst of gehouden.
5. Het college kan ontheffing verlenen van de verboden.
Dat heeft het college gedaan voor de bedrijventerreinen de Veken (uitsluitend op de aangegeven weggedeelten) en Westerboekelweg.

1.5.2.8 Fietsparkeren.
Naast de auto wordt ook de fiets gebruikt. Op grond van het RVV 1990 artikel 27 mogen fietsen en bromfietsen worden geplaatst op het trottoir, voetpad, in de berm dan wel op andere door het bevoegd gezag aangewezen plaatsen. Dit leidt soms tot geblokkeerde voetpaden, het is daarom wenselijk dat er ook voor het parkeren van fietsen voldoende ruimte wordt gereserveerd. Daar waar het autogebruik hoog is zal in het algemeen het fietsgebruik lager zijn en omgekeerd.

- Voor de bebouwde kommen van gemeente Opmeer zijn de parkeernormen voor fietsen gelijk aan de parkeernorm voor de auto, met uitzondering van scholen, hier is een hoger aantal plaatsen wenselijk.
- De fietsenberging is opgenomen in het Bouwbesluit 2012. Daarom zijn er geen parkeernormen voor de fiets voor de functie wonen.
- Voor het parkeren van fietsen is het altijd toegestaan om meer voorzieningen te realiseren dan volgens de norm nodig is.

1.5.2.9 Parkeren in de APV.

Een aantal zaken op het gebied van parkeren die we niet willen hebben zijn geregeld in de Algemene plaatselijke verordening (APV). De APV kent een afdeling parkeerexcessen met artikelen die een parkeerverbod inhouden tenzij anders vermeld:

- Parkeren van voertuigen van een autobedrijf, rijschool, taxibedrijf, e.d., maximaal 3 voertuigen op de openbare weg geparkeerd, tevens een verbod de weg als werkplaats te gebruiken.
- Te koop aanbieden van voertuigen: verboden.
- Defecte voertuigen, mogen maximaal drie achtereenvolgende dagen parkeren.
- Voertuigwrakken: verboden
- Kampeermiddelen e.a.: mogen maximaal drie achtereenvolgende dagen parkeren,
- Parkeren van reclamevoertuigen: verboden
- Parkeren van grote voertuigen: verboden tussen 18.00 en 8.00 uur
- Parkeren van uitzichtbelemmerende voertuigen: verboden, behalve gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt voor het uitvoeren van werkzaamheden waarvoor de aanwezigheid van het voertuig ter plaatse noodzakelijk is.
- Parkeren van voertuigen met stankverspreidende stoffen (gereserveerd)
- Aantasting groenvoorzieningen door voertuigen, verboden.

Het college kan van de verboden ontheffing verlenen.



2. gemeente Opmeer in cijfers

Alvorens in te gaan op de parkeernormering worden in dit hoofdstuk enkele kencijfers weergegeven van de gemeente Opmeer. Deze cijfers vormen in het volgende hoofdstuk de basis voor de te hanteren parkeernormering. De parkeernormering is in sterke mate gekoppeld aan de stedelijkheid van de gemeente. Aan bod komen de omvang van de gemeente qua inwoners, de CROW parkeerkencijfers met betrekking tot stedelijkheidsklasse en stedelijkheidszone, en het autobezit in de gemeente. De tevredenheid over de parkeergelegenheid in Opmeer is hoger dan het landelijk gemiddelde.

2.1 Inwoners

De gemeente Opmeer heeft op 1 januari 2025 12.427 inwoners in 5.396 woningen. De gemeente heeft een oppervlakte van 41,68 km2.

2.2. CROW parkeerkencijfers

De parkeerkencijfers zijn verdeeld in 5 stedelijkheidsklassen en 4 stedelijkheidszones. Om de kencijfers te kunnen gebruiken moet vastgesteld worden wat de situatie in Opmeer is.

Stedelijkheidsklasse gemeente Opmeer:

De stedelijkheidsklasse is afhankelijk van de gemiddelde omgevingsadressendichtheid. Onder omgevingsadressendichtheid wordt verstaan het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel.

Klasse	Adressendichtheid	voorbeeldgemeente
Zeer sterk stedelijk	Meer dan 2500	Amsterdam
Sterk stedelijk	1500 - 2500	Zoetermeer
Matig stedelijk	1000 - 1500	Sliedrecht
Weinig stedelijk	500 - 1000	Heerde
Niet stedelijk	Minder dan 500	Vlieland

Opmeer valt met minder dan 500 adressen per km2 in klasse 5, **Niet stedelijk gebied**.
Als alleen naar de hoofdkernen Hoogwoud, Opmeer en Spanbroek wordt gekeken vallen die in klasse 4, **Weinig stedelijk gebied.** Voor de kencijfers maakt dit overigens geen verschil, de stedelijkheidszone maakt wel uit.

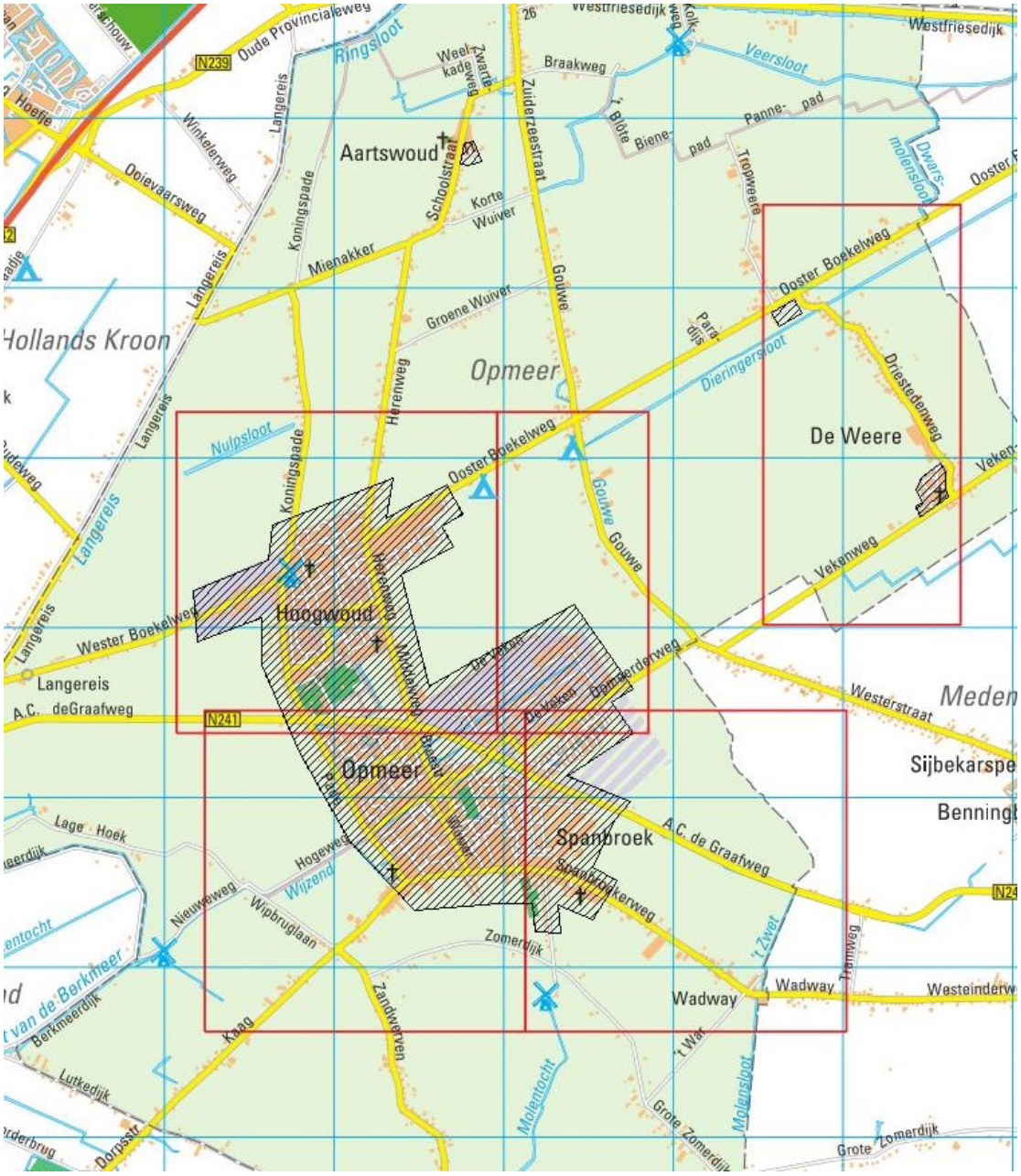
Stedelijkheidszone gemeente Opmeer

De stedelijkheidszones waarmee in de normen gewerkt wordt zijn: centrum, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom en buitengebied.
Een centrum heeft een lagere parkeervraag omdat dit centrum goed bereikbaar is met alternatieve vervoerwijzen, met name openbaar vervoer.

De blauwe zone is wel een specifiek gebied dat door de aanwezige winkels een hoge parkeerdruk kent op bepaalde momenten, maar is geen centrumgebied zoals bedoeld in de stedelijkheidszone, het fungeert immers ook als winkelgebied voor het buitengebied. Voor woningen in dit gebied kan wel uitgegaan worden van de normen voor **schil-overloopgebied**.

Onder **rest bebouwde kom** vallen de bebouwde kommen van Hoogwoud, Opmeer en Spanbroek, de Beatrixlaan, Pastoor Tetterodestraat en De Hoge Weere in de Weere en Koetenburg in Aartswoud, het gearceerde gebied in onderstaande overzichtskaart.

Onder het **buitengebied** vallen de gebieden die niet behoren tot "rest bebouwde kom" Daaronder worden dus ook de lintbebouwingen binnen de bebouwde kom van Aartswoud, De Weere, De Gouwe, Zandwerven begrepen. Voor het buitengebied geldt dat parkeren in principe op eigen erf geregeld wordt. De normen zijn gelijk aan rest bebouwde kom.



rest bebouwde kom

buitengebied

2.3 Autobezit

Het autobezit in een gemeente is een graadmeter bij de bepaling van de parkeernormen in woongebieden. In gemeenten met een laag autobezit kan een lagere parkeernorm per woning worden gehanteerd dan in gemeenten met een hoog autobezit.
Per 1 januari 2025 stond Opmeer er zo voor:
autobezit (personenauto's) per 1000 inwoners: 605 (landelijk 522)
autobezit (personenauto's) per woning : 1,39 (landelijk 1,1)
aantal personenauto's : 7.514
aantal bedrijfsvoertuigen: 1.318
Hiermee is het autobezit iets hoger dan het landelijke gemiddelde, het aantal elektrische auto's (10%, elektrisch en hybride) blijft achter bij het landelijk gemiddelde (16,5%).

De laatste jaren is het aantal personenauto's veel sterker gestegen dan het aantal huishoudens. Het gemiddeld autobezit per huishouden is toegenomen, landelijk gezien van 0,82 auto's per huishouden in 1980 tot 1,06 auto's in 2009. In gemeente Opmeer is het autobezit in 2025 inmiddels 1,39. De verklaring voor het hoger autobezit in gemeente Opmeer ten opzichte van het landelijk gemiddelde moet vooral gezocht worden in het karakter van de gemeente. Opmeer is weinig of niet stedelijk gebied, het autobezit is hier hoger is dan in stedelijk gebied met meer openbaar vervoer. Dit is terug te zien als gekeken wordt naar de gegevens per kern, in Aartswoud en Hoogwoud is het gemiddeld autobezit 1.4 per huishouden, in De Weere 1.5, in Opmeer 1.2 en in Spanbroek 1.1.
Dit gegeven nemen we mee in de uitwerking van deze nota.
(bron: CBS en allecijfers.nl)



3. Parkeereisen

Parkeereisen zijn van belang als er woningen of een bedrijf nieuw gebouwd wordt of als de functie van een bestaande locatie verandert. Het nieuwe plan mag geen parkeerproblemen opleveren. Het proces van parkeereis en eventuele ontheffing is in bijlage 3 vervat in een stroomschema.

3.1 Proces

Het proces voor de bepaling van de parkeereis bij een plan bestaat uit 5 stappen:

Stap 1: stel de parkeernormen vast voor iedere nieuwe functie. (op basis van bijlage 1 en hoofdstuk 3.2)

Stap 2: bereken de feitelijke parkeerbehoefte, dit is norm maal aantal woningen, oppervlakte winkelruimte, etc. Houdt rekening met mogelijk dubbelgebruik binnen de functies. (conform 3.3.2)

Stap 3: bepaal de parkeercapaciteit, dit zijn de huidige parkeerplaatsen behorend bij de oude functie die blijven bestaan en plaatsen die gerealiseerd worden in het plan. (conform 3.3.1)

Stap 4: bereken de parkeereis, dit is de parkeerbehoefte verlaagd met de parkeercapaciteit. De parkeereis is in orde als deze nul of negatief is.

Stap 5: verleen, indien nodig en mogelijk, Ontheffing van de parkeereisen bij een overschot of tekort aan plaatsen. (zie hoofdstuk 4)

3.2 Parkeernormen

De parkeernormen in de gemeente Opmeer zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers uit CROW publicatie 744, Parkeerkencijfers 2024, waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie in Opmeer. Zoals aangegeven hebben de parkeerkencijfers in de publicatie een bepaalde bandbreedte. Een ontwikkelaar zal het minimale aantal plaatsen willen aanleggen (met minimale afmetingen). Maar de inwoners en bezoekers zullen voldoende parkeerplaatsen willen, die niet te krap zijn. Hier speelt bij mee dat de auto’s steeds groter worden. In verband met het iets hoger dan gemiddeld autobezit in Opmeer is in de nota Parkeernormen Opmeer daarom uitgegaan van één getal dat iets meer is dan het gemiddelde van de bandbreedte van de parkeerkencijfers. Uitgangspunt is dat bij een ontwikkeling de benodigde parkeerplaatsen binnen het plangebied gerealiseerd worden. Als dat niet kan, kunnen in de Anterieure Overeenkomst afspraken gemaakt worden hoe dit opgelost wordt. Hierbij geldt wel dat de parkeerruimte wordt gerealiseerd op een aanvaardbare loopafstand. Wat een aanvaardbare loopafstand is, is sterk afhankelijk van de situatie en het doel. Voor openbaar vervoer wordt er gestreefd een halte te hebben binnen 300 meter. Bij gebruik van de eigen auto wordt deze acceptabele afstand lager. Gezien de situatie in Opmeer wordt uitgegaan van een acceptabele loopafstand van ongeveer 100 meter voor de meeste functies.

In bijlage 1 zijn de parkeernormen van de gemeente Opmeer opgenomen. Naast de voetnoten zijn er een aantal opmerkingen bij de parkeernormen, die in deze paragraaf nader worden toegelicht.

3.2.1. Woningen

De parkeernormen voor woningen zijn ingedeeld naar grootte van de woning en prijsklasse. De prijsgrenzen worden door de gemeente zelf bepaald en kunnen jaarlijks bijgesteld worden. Zie de tabel in bijlage 1.

De parkeernormen zijn met ingang van deze norm exclusief de parkeerruimte voor bezoekers. Appartementen hebben een gelijke norm als woningen.

In veel gevallen is in de planfase van een te ontwikkelen gebied nog niet op het detailniveau duidelijk hoe de te bouwen voorzieningen er uit komen te zien. In deze gevallen werd gerekend met een algemene norm van 1,7 parkeerplaatsen per woning. Op het moment dat deze nadere gegevens beschikbaar zijn, kan uitgerekend worden wat de exacte parkeernorm is.

3.2.2 Bezoekers

De parkeerplaatsen voor bezoekers zijn niet langer opgenomen in het getal per woning. Parkeerplaatsen voor bezoekers worden in principe aangelegd in de openbare ruimte, maar moeten in ieder geval openbaar toegankelijk zijn. Bij bestemmingswijziging kan de eis gesteld worden dat deze bezoekersplaatsen niet in de openbare ruimte maar in een openbaar toegankelijk gebied gerealiseerd worden, binnen het plangebied. Voor bezoekers rekenen met

-in de blauwe zone: 0,15 per woning

-rest bebouwde kom: 0,2 per woning

-buitengebied: 0,3 per woning (te realiseren op eigen terrein)

3.2.3 Ouderenhuisvesting

Bij woningen die voor ouderenhuisvesting zijn bestemd, wordt onderscheid gemaakt in een zelfstandige woning, een woning in of bij een zorginstelling (met ten minste beperkte zorgvoorzieningen) en een woning die specifiek bestemd is voor senioren.

Een zelfstandige woning voor ouderen, waarbij geen relatie (fysiek of organisatorisch) bestaat met een zorginstelling, wordt als een normale woning aangemerkt.

Een woning die specifiek bestemd is voor senioren krijgt een lagere norm. Dit soort woningen is qua parkeernorm vergelijkbaar met aanleunwoningen en krijgt dan ook dezelfde norm opgelegd als de functie ‘serviceflat/aanleunwoning’ (namelijk 0,9 parkeerplaats per woning).

Een woning in of bij een zorginstelling behoort tot de categorie ‘verpleeg/verzorgingstehuis’, waarbij ook een norm van 0,6 parkeerplaats per wooneenheid geldt. Alle normen zijn inclusief parkeren door personeel.

3.2.4 Commerciële ruimten in woongebieden

De afgelopen jaren worden er steeds vaker woningen gebouwd met een commerciële ruimte aan huis. Deze ruimte kan gebruikt worden voor verschillende doeleinden zoals zakelijke dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en aan huis gebonden beroepen, zoals bijvoorbeeld een kapper, een accountant, een schoonheidssalon of een ambachtelijk bedrijfje. Een belangrijk kenmerk van deze ruimten is dat ze kleinschalig zijn en dat het moet passen binnen het woonmilieu. Om willekeur in de toekomst te voorkomen is de norm voor kleinschalige commerciële ruimte aan huis vastgelegd op 1,0 parkeerplaats per behandelkamer c.q. arbeidsplaats. Dit komt boven op de parkeernorm van de bijbehorende woning.

3.2.5 Scholen/kinderdagverblijven

Bij scholen en kinderdagverblijven is gedurende de dag een min of meer vast aantal parkeerders aanwezig, het personeel. De haal- en brengmomenten brengen een extra, kortdurende piek met zich mee. Het CROW heeft een rekenmethode ontwikkeld om het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen bij scholen en kinderdagverblijven te berekenen. Deze methode is toegepast bij de realisatie van de nieuwe kindcentra in Hoogwoud en Spanbroek. Omdat de kindcentra net nieuw zijn, worden geen normen opgenomen in deze nota.

3.3 Toepassing van de normen

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd hoe de parkeerbehoefte en parkeercapaciteit bepaald worden.

3.3.1 Rekenfactoren

Bij de definitie van parkeercapaciteit is al aangegeven dat garages en opritten op privégrond voor een bepaald percentage meetellen. Uit de praktijk blijkt dat de beschikbare parkeergelegenheden op eigen terrein niet altijd als zodanig worden gebruikt. Voor parkeervoorzieningen op eigen terrein worden daarom bij de bouw van meerdere woningen de rekenwaarde gehanteerd uit de tabel 1.

Tabel 1

Parkeervoorziening op eigen terrein afmetingen	theoretisch aantal	berekenings-Aantal
enkele oprit zonder garage Oprit min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed	1	0,8
Lange oprit zonder garage of carport Oprit min. 10,0 meter diep en 2,5 meter breed	2	1
Dubbele oprit zonder garage of carport Oprit min. 5,0 meter diep en 5,0 meter breed	2	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6

Garage min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed		
Garagebox (niet bij woning) Garage min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed	1	0,7[1]
Garage met enkele oprit Oprit en garage min. 5,0 meter diep en 2,5 meter breed	2	1,2
Garage met lange oprit Oprit en garage min. 10,0 meter diep en 2,5 meter breed	3	1,5[2]
Garage met dubbele oprit Oprit en garage min. 5,0 meter diep en 5,0 meter breed	3	2,0[2]

1. Mits de parkeerplaats ook in gronduitgiftevoorwaarden en koopovereenkomsten is/wordt vastgelegd.
2. Berekeningsaantal is nooit hoger dan de parkeernorm.
3. Bij nieuwbouwprojecten wordt voor bezoekers altijd 0,2 parkeerplaats per woning op openbaar terrein aangelegd (bezoekersdeel).

Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen bij meerdere woningen is een gebiedsgerichte aanpak. Dit betekent dat niet per woning bepaald wordt wat de parkeernorm is, maar voor het gehele gebied. In het geval van woningen is het onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden op eigen terrein geen vereiste.

De afronding vindt plaats in de allerlaatste fase bij de bepaling van het totaal noodzakelijke aantal parkeerplaatsen. Afronding wordt naar boven gedaan.

voorbeeld 1: Individuele woning in bestaande wijk

Aan de hand van bijlage 1 kan bepaald worden binnen welke sector de woning behoort en wat daarbij de parkeernorm is. Afronding van de parkeernorm vindt altijd naar boven plaats.

Bij de bouw van een individuele woning in een bestaande wijk dient het theoretische aantal parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Er wordt hierbij dus geen rekening gehouden met de rekenfactoren van tabel 1. In het geval van individuele woningen is het op eigen terrein onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden geen vereiste.

Bij individuele woningen mogen op eigen terrein meer parkeerplaatsen worden aangelegd dan de parkeernorm aangeeft. De regels omtrent de aanleg c.q. uitbreiding van uitritten bij woningen zijn opgenomen in de Verordening Fysieke Leefomgeving Opmeer 2023 en de Beleidsregel Uitwegen 2024.

Rekenvoorbeeld

In een bestaande wijk in Hoogwoud wordt 1 middeldure sector woning gebouwd.

Parkeernorm: 1,8. Afronding betekent dat 2 parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd.
Onafhankelijk van elkaar wegrijden is bij individuele woningen geen vereiste. Aanvrager kan dus kiezen uit het realiseren van:
- garage en een oprit (beide 5,0 m diep en 2,5 m breed)
- een brede oprit (5,0 m diep en 5,0 m breed)
- een lange oprit (10,0 m diep en 2,5 m breed)

Voorbeeld 2: Meerdere woningen in bestaande wijk
Bij de bouw van meerdere woningen is het noodzakelijk dat per woning 0,2 parkeerplaatsen per woning in het openbare gebied worden aangelegd voor bezoekers. Hier wordt wel rekening gehouden met de rekenfactoren.

Rekenvoorbeeld
Centrum Opmeer: 10 woningen dure sector met lange oprit en garage/carport.
Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen: 10 * 2.0 = 20 parkeerplaatsen
In het plan opgenomen conform berekeningsaantal: 10 * 1,5 = 15 parkeerplaatsen op eigen grond.
Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein (volgens berekening):
20 – 15 = 5 parkeerplaatsen.
Daarnaast is per woning altijd tenminste 0,2 parkeerplaats op openbaar terrein noodzakelijk. Dit betekent dat 10*0,2 = 2 parkeerplaatsen op openbaar terrein noodzakelijk zijn. Hieraan wordt voldaan.

3.3.2 aanwezigheidspercentages

Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen is een gebiedsgerichte aanpak. De ervaring leert dat veel bestaande parkeerproblemen zijn veroorzaakt doordat juist niet gekozen is voor een gebiedsgerichte aanpak. In plaats van afzonderlijke functies te beschouwen wordt de parkeervraag van verschillende functies met elkaar in verband gebracht.
Een gebiedsgerichte aanpak kan leiden tot een efficiëntere benutting van parkeercapaciteit. Een parkeerplaats voor een winkelvoorziening kan bijvoorbeeld in de avonduren worden benut door bewoners of bezoekers van horeca. Bij een gebiedsgerichte aanpak moet rekening worden gehouden met bestaande aanwezige parkeercapaciteit en/of parkeerdruk. De wijze waarop wordt omgegaan met parkeervoorziening op eigen terrein (woningbouw) en de aanwezigheidspercentages zoals vermeld in bijlage 2 (mogelijkheden dubbelgebruik) zijn dan van belang.
Parkeerplaatsen zijn dikwijls uitwisselbaar, waardoor het niet noodzakelijk is de som van het aantal parkeerplaatsen van de functies in een gebied aan te leggen, maar slechts een deel ervan. Onder uitwisselbaarheid wordt hier verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik

kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. De mogelijkheden voor uitwisselbaarheid in een gebied hangen af van de locatiekeuze van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd samenvallen. Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen kan door de gemeente Ontheffing van een deel van de parkeereis worden verleend. Of de berekening aansluit bij de werkelijkheid kan worden vastgesteld in een parkeerdrukmeting. De parkeerdrukmeting wordt gehouden op het moment dat de bezettingsgraad van de te realiseren functie het hoogst is. Bijvoorbeeld in het geval dat het bouwplan voorziet in de realisatie van een woning wordt het onderzoek in de nachtelijke uren verricht (bewonersparkeren) en bij de realisatie van een winkel in de dagsituatie tijdens een piekmoment, met name op vrijdagmiddag en zaterdagmiddag (winkelpubliek). Bij een parkeerdruk van meer dan 85% bezettingsgraad ontstaat een verkeersonveilige situatie en een mindere situatie voor de leefbaarheid door zoekende automobilisten en foutparkeerders.

3.3.3 Reconstructies of functiewijziging binnen een gebied

Indien er op een locatie woningen of bedrijven gesloopt worden en op dezelfde locatie nieuwbouw wordt gepleegd, dan zal er voor het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen als volgt te werk worden gegaan.
Eerst bepalen wat het gesloopte- of te slopen- pand voor parkeerbehoefte heeft op eigen terrein en in het openbare gebied in de directe omgeving van dat pand. Vervolgens wordt dan bepaald wat er voor de nieuwbouw aan parkeren nog nodig is aan de hand van de in de bijlage opgenomen parkeernormen. Vervolgens wordt dan bepaald wat er nog extra aan parkeren moet worden gerealiseerd op eigen terrein en in het openbare gebied. Rekening houden met bestaande parkeerplaatsen die in de nieuwe situatie ook beschikbaar blijven wordt salderen genoemd.
Ook als de functie van een pand wijzigt, bijvoorbeeld winkel wordt woningen, moet de parkeereis op deze manier bepaald worden.

Rekenvoorbeeld
Centrum Spanbroek: 14 eenpersoonswoningen maken plaats voor 20 appartementen sociale sector. Aanwezig van bestaande woningen: 14 * 1,3 = 19 plaatsen
Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen: 20 * 1,5 = 30 parkeerplaatsen
Nieuw aan te leggen parkeerplaatsen 30 – 19 = 11 parkeerplaatsen.
Of deze parkeerplaatsen ook allemaal aangelegd moeten worden is afhankelijk van de werkelijk situatie en de omgeving, overeenkomstig het gestelde in 3.3.2.

Noot: De parkeerbehoefte van bepaalde bestaande functies kan in de praktijk niet aanwezig zijn. Met name als een bedrijf al sinds mensenheugenis op een locatie aanwezig is, zoals dorpshuizen of kerken, zal er niet worden voldaan aan de bestaande parkeereis. Het is daarom van belang te controleren of voor salderen geclaimde parkeerplaatsen aanwezig zijn.

3.3.4 Parkeergarages

Uitgangspunt bij het aanleggen van parkeervoorzieningen is een zekere mate van uitwisselbaarheid van die parkeerplaatsen. Daarom zal uitgegaan worden van het principe dat er per woning of appartement 1 parkeerplaats in de parkeergarage meegeteld zal worden in de parkeernormering. Het overige deel van de parkeereis moet daarom in het openbare gebied of in het openbaar toegankelijke deel van de parkeergarage worden gerealiseerd. Voor extra dure woningen of zogenaamde penthouses dienen 2 parkeerplaatsen in de parkeergarage te worden meegeteld.



4. Ontheffing parkeereisen

Zoals in hoofdstuk 3 is toegelicht moet bij bouwplannen of bij wijziging van de functie voldaan worden aan de parkeereisen. Het College kan echter besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereisen. Er zijn twee situaties te onderscheiden die hierna worden beschreven.

4.1 Meer parkeerplaatsen dan parkeereis (overschot)

Het College kan toestemming verlenen om van de parkeereis af te wijken wanneer de initiatiefnemer meer parkeerplaatsen op eigen terrein wil realiseren dan de parkeernorm voorschrijft.
Bij individuele woningen is het toegestaan om op eigen terrein meer parkeerplaatsen aan te leggen dan de parkeernorm aangeeft. Hieraan kunnen voorwaarden gesteld worden.
De aanleg van meer parkeerplaatsen heeft daarnaast ook financiële, maatschappelijke en ruimtelijke consequenties (een parkeerplaats neemt ongeveer 13 m2 in beslag). Alle consequenties zijn voor de initiatiefnemer.

4.2 Minder parkeerplaatsen dan parkeereis (tekort)

Het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de parkeereis voorschrijft is niet toegestaan. Minder parkeerplaatsen dan gewenst zal leiden tot overlast door zoekend rondrijden en verkeersonveilige situaties door foutparkeren.
Indien onvoldoende parkeerplaatsen in het plan zijn opgenomen, dient eerst te worden bekeken of in het plan realisatie van meer parkeerplaatsen mogelijk is.
De kosten van de extra parkeerplaatsen ten opzichte van een eventuele afname van het bouwvolume zal meestal een knelpunt zijn. Indien hier discussie over ontstaat, dient de initiatiefnemer aan te tonen dat het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein onevenredige kosten met zich meebrengt.

Wanneer niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, kan het College in vier gevallen ontheffing verlenen voor het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen:

1. De initiatiefnemer en gemeente zien binnen een afstand van 100 meter planologisch haalbare mogelijkheden de parkeerplaatsen direct te realiseren in het openbaar gebied of op particulier terrein.
2. De gemeente en initiatiefnemer zien binnen een afstand van 200 meter mogelijkheden, die tevens planologisch haalbaar zijn, om binnen een termijn van 2 jaar extra parkeerplaatsen aan te leggen.
3. Er is een aangetoond overschot aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De parkeerdruk mag inclusief het tekort van de initiatiefnemer niet boven de 85% komen. De kosten voor het uitvoeren van de parkeerdrukmeting zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De blauwe zone heeft per definitie geen overschot.

4. Het maatschappelijk belang van de ontwikkeling is hoog. Als het plan past in het bestemmingsplan kan het college besluiten dat de realisering van het initiatief belangrijker is dan de nadelige gevolgen op het gebied van parkeren en verkeer.

De aanleg van (extra) parkeerplaatsen in de openbare ruimte heeft financiële, maatschappelijke en ruimtelijke consequenties. Alle consequenties zijn voor de initiatiefnemer.

Parkeerplaatsen die zijn aangelegd op eigen erf met een openbaar toegankelijke functie op basis van een omgevingsvergunning dienen in stand te worden gehouden als beschikbare parkeerplaats.



Bijlage 1: Parkeernormen gemeente Opmeer

Functie	Parkeernorm	Bezoekers aandeel	eenheid	Voetnoot
Bezoekersaandeel blauwe zone	0,15		Woning	1
Bezoekersaand. rest bebouwde kom	0,2		Woning	1
Bezoekersaandeel buitengebied	0,3		Woning	2
Blauwe zone				3
Kamerverhuur <30 m2	0,4		kamer	
Appartement < 75 m²	1,0		woning	4
Appartement 75-100 m2	1,3		Woning	
Appartement > 100 m2	1,5		Woning	
Rest bebouwde kom				
Kamerverhuur <30 m2	0,5		kamer	
Appartement < 75 m²	1,0		Woning	
Appartement 75-100 m2	1,3		Woning	
Appartement > 100 m2	1,8		woning	
Huurwoning	1,3		Woning	
Tussenwoning of hoekhuis	1,6		Woning	
Twee-onder-een kap of vrijstaand	2,0		Woning	
Tiny house	0,4		woning	
serviceflat/aanleunwoning	0,8		woning	
verpleeg-, verzorgingshuis	0,6	60%	wooneenheid	5
Huisvesting tijdelijke werknemers	0,4		bed	
detailhandel		85%	100 m2 bvo	6
- wijk- of dorpscentrum (non-food)	3,2			
- buurt- of discountsupermarkt	4,5			
- full service supermarkt	5,6			
- bouwmarkten, tuincentra etc.	2,5			
- kringloopwinkel	2,0			
Kantoren met balie	3,4	20%	100m2 bvo	
Kantoren zonder balie	2,4	5%	100m2 bvo	
kleinschalige commerciële ruimte aan huis	1,0	65%	Behandelkamer arbeidsplaats	7
arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel,	0,8	5%	100m2 bvo	

transportbedrijf)				
arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, garagebedrijf, laboratorium)	2,2	5%	100m2 bvo	
Showroom	1,6	35%	100m2 bvo	
bedrijfsverzamelgebouw	1,7	10%	100m2 bvo	
café, bar, cafetaria	6,0	90%	100m2 bvo	
discotheek	19,0	95%	100m2 bvo	
restaurant	6,0	80%	100m2 bvo	
hotel, vakantiewoning, B&B, e.d.	1,0		kamer	
museum, bibliotheek	0,9	95%	100m2 bvo	
sporthal (binnen)	2,6	95%	100m2 bvo	
sportveld (buiten)	18	95%	ha. terrein	
dansstudio, sportschool, fitness	5,0	95%	100m2 bvo	
tennisbanen	2,5	90%	baan	
jachthaven	0,6		ligplaats	
evenementenhal, congresgebouw	6,0	99%	100m2 bvo	
zwembad	12	90%	100m2 bassin	
overdekte speeltuin/-hal	4	90%	100m2 bvo	
cultureel centrum, wijkgebouw	2,0	90%	100m2 bvo	
arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	2,5	65%	behandelkamer	
basisonderwijs (excl. Kiss & Ride)	0,8		leslokaal	
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	1.3		100 m2 bvo	
religiegebouw	0,1		zitplaats	

1) De norm voor bezoekers moet gehaald worden in de openbare ruimte dan wel openbaar toegankelijke ruimte in bijvoorbeeld een parkeergarage en komt bij woningen bovenop de norm van de woning.

2) de parkeerplaatsen buiten de bebouwde kom worden in principe op eigen grond aangelegd.

3) Naar verwachting zullen er bij ontwikkeling in de blauwe zone geen grondgebonden woningen worden gerealiseerd, daarom zijn alleen normen voor appartementen opgenomen.

4) In afwijking van de CROW publicatie 744 maken we geen onderscheid in koop- of huurappartementen. Omdat Opmeer autogericht is zal het autobezit ook bij huurappartementen wat hoger liggen dan het landelijk gemiddelde, de gekozen normen liggen binnen de bandbreedte van de verschillende soorten appartementen.

5) Bij verzorgingshuizen is de norm inclusief personeel.
6) BVO (Bruto vloeroppervlak): totale vloeroppervlakte gemeten vanuit de buitenmuren van een gebouw, de normen zijn voor personeel en bezoekers.
7) komt bovenop de norm van de woning

Een aantal normen uit de CROW publicatie 744 zijn niet overgenomen omdat deze functies nu en in de toekomst naar verwachting niet binnen de gemeente voorkomen. Indien er plannen ontwikkeld worden voor een functie die niet in de nota parkeernormen is opgenomen wordt de parkeernorm bepaald aan de hand van de CROW publicatie 744.

Parkeren fiets

Naast de auto wordt ook de fiets gebruikt. Het is nodig dat er ook voor het parkeren van fietsen ruimte wordt gereserveerd. Daar waar het autogebruik hoog is zal in het algemeen het fietsgebruik lager zijn en omgekeerd.
Voor de bebouwde kommen van gemeente Opmeer zijn de parkeernormen voor fietsen gelijk aan de parkeernorm voor de auto, met uitzondering van scholen, hier is een hoger aantal plaatsen wenselijk.
De fietsenberging is opgenomen in het Bouwbesluit 2012. Daarom zijn er geen parkeernormen voor de fiets voor de functie wonen.
Voor het parkeren van fietsen is het altijd toegestaan om meer voorzieningen te realiseren dan volgens de norm nodig is.

Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages

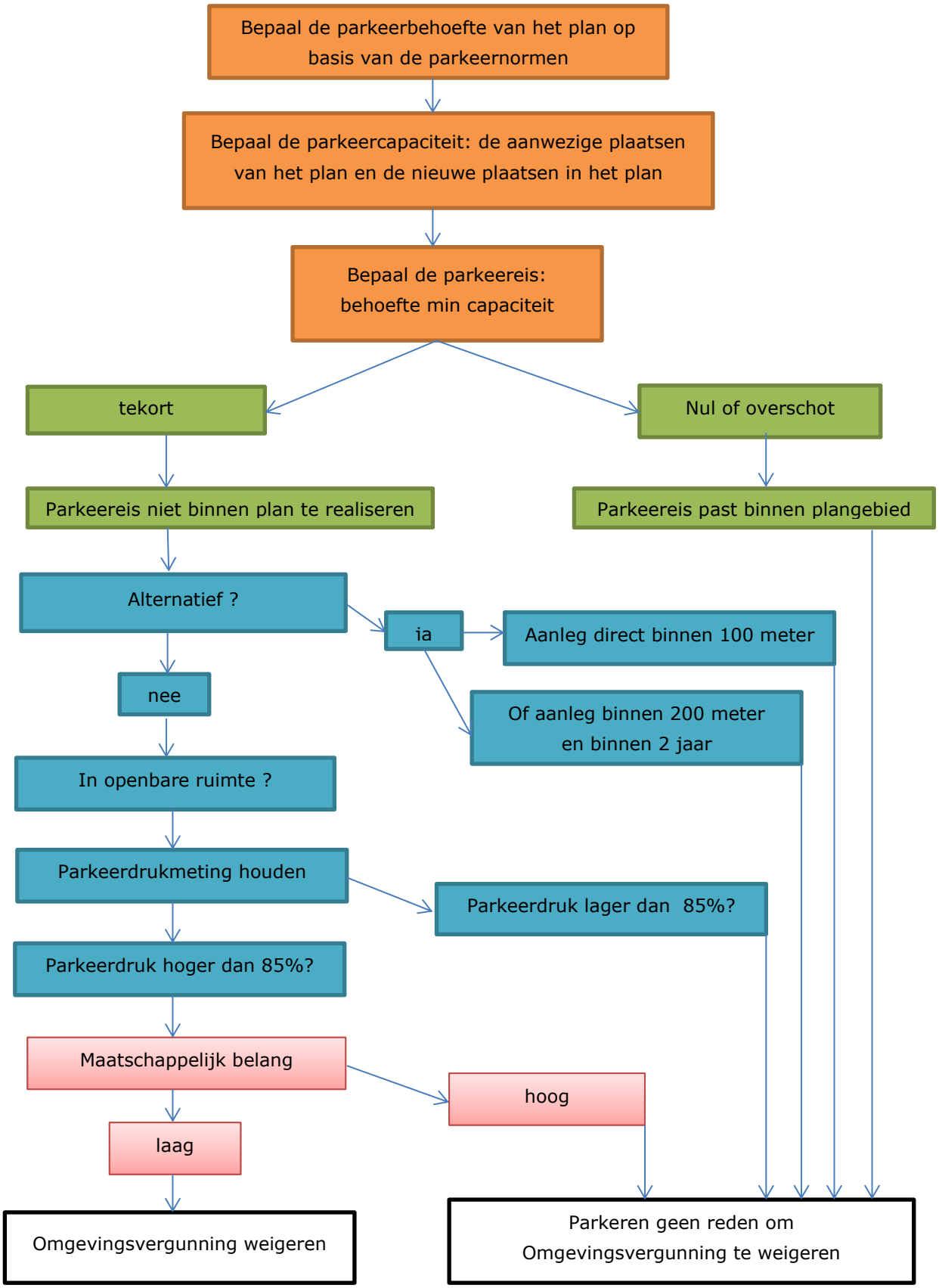
Type object	werkdag				zaterdag	
	Ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond
woningen bewoners	60	60	90	80	75	80
Woningen bezoek	40	50	75	70	100	100
detailhandel (food)	30	60	10	100	100	0
detailhandel (non-food)	30	70	0	100	100	0
kantoren	100	100	5	5	5	0
commerciële ruimte aan huis	100	100	5	75	80	80
bedrijven	100	100	5	5	5	0
consumentgerichte bedrijvigheid [1]	30	75	5	100	100	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5
ziekenhuis	85	100	40	50	25	40
dagonderwijs [2]	100	100	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0
bibliotheek	30	70	100	70	75	0
museum	20	45	0	0	100	0
restaurant	30	40	80	90	70	100
café	30	40	90	85	75	100
bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100
zwembad	100	80	100	100	100	100
sport [3]	30	50	100	100	100	90

1) Tuincentra, Doe-het-zelf- en bouwmarkten, autoshowroom.

2) Inclusief crèche, kinderdagverblijf, peuterspeelzaal.

3) Inclusief sporthal, dansschool.

Bijlage 3: Stroomschema parkeereisen



Bijlage 4: Aanvraag gehandicaptenparkeerplaats 2025

Contactgegevens:

Afdeling : Civiele Techniek en Wonen (CTW)
Contactpersoon : M.C. Blom
Telefoon : 0226 – 363 363
Email : mblom@opmeer.nl

Doel

Het instellen van gehandicaptenparkeerplaatsen heeft tot doel om weggebruikers en passagiers met een handicap te beschermen. Op een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats met kenteken mag alleen door dat bepaalde voertuig worden geparkeerd.

Toetsingscriteria voor de aanvraag

- De aanvrager heeft een gehandicaptenparkeerkaart type bestuurder.
- De aanvrager woont in de gemeente Opmeer.
- Er is onvoldoende openbare parkeerruimte in de nabijheid van uw woning.
- De aanvrager beschikt niet over een eigen parkeervoorziening.

Procedure nieuwe aanvraag

- Na ontvangst van het aanvraagformulier wordt door de afdeling CTW bekeken of de aanvraag aan de criteria voldoet.
- De gemeente besluit vervolgens over de toekenning van de gehandicaptenparkeerplaats, dit is een verkeersbesluit conform artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 van de BABW[1].
- Het besluit wordt gepubliceerd in de Staatscourant.
- Tegen het besluit kan door een ieder, die direct in zijn belangen is getroffen, bezwaar worden ingediend binnen zes weken na bekendmaking.
- De aanvrager wordt van het besluit schriftelijk op de hoogte gebracht en bij toekenning verzocht de plaatsingskosten over te maken.
- Na ontvangst van het geld zorgt de afdeling CTW voor plaatsing van de borden.

Kosten

- Eerste aanvraag (voorbereidings-, bebordings- en plaatsingskosten) € 184,90
- Wijziging onderbord (kenteken) € 30,80
- Verhuizen van de gehandicaptenparkeerplaats € 30,80

De uitvoering

Bij de parkeerplaats wordt bord E06, gehandicaptenparkeerplaats, en een onderbord waarop het kenteken staat gezet. Volgens artikel 26 van de RVV 1990[2] mag op een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats alleen door het voertuig met dat kenteken worden geparkeerd.

[1]) BABW, Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer
[2]) RVV 1990, Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

Aanvraagformulier Gehandicaptenparkeerplaats 2025

Ondergetekende:

Naam : _____

Straat: : _____ nr:___

Postcode en woonplaats : _____

Telefoon : _____

- ☐ Vraagt een nieuwe gehandicaptenparkeerplaats aan voor een (gehandicapten)voertuig met kenteken :_____. De kosten bedragen € 184,90. Bij dit formulier dient u een kopie van uw gehandicaptenparkeerkaart (type bestuurder) en een kopie kentekenbewijs in te leveren.
- ☐ Heeft een andere auto met kenteken _____ en verzoekt om een nieuw kentekenbord onder het verkeersbord. De kosten bedragen € 30,80. Gelieve een kopie kentekenbewijs in te leveren.
- ☐ Gaat verhuizen binnen de gemeente Opmeer en verzoekt om verplaatsing van de gehandicaptenparkeerplaats. De kosten bedragen € 30,80.
- ☐ Verzoekt om een bestaande gehandicaptenparkeerplaats te laten vervallen i.v.m.……Hier zijn geen kosten aan verbonden.

Gegevens over gehandicaptenparkeerplaats GPP

Adres GPP Straat : _____ nr:___

Plaats : _____

Nieuwe adres GPP (indien van toepassing)

Straat : _____ nr:___

Plaats : _____

Nadere omschrijving situatie GPP:

……

Situatieschets of opmerkingen:

Handtekening:…… datum:……..

Bijlage 5: Aanvraag ontheffing Blauwe zone

Aanvraagformulier parkeerontheffing
Centrumgebied Opmeer/Spanbroek

Formulier 1: Algemeen

Algemeen
Doelgroepen die 'onevenredige' last ondervinden van de parkeerschijfzone komen voor de ontheffing in aanmerking. Met behulp van de ontheffing kan de ontheffinghouder wél langer dan 2 uur in de zone parkeren. De wettelijke basis aan het verlenen van ontheffingen wordt geboden op grond van artikel 87 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990. Hierin is opgenomen dat er beleidsregels vastgesteld kunnen worden waaraan verzoeken om een ontheffing van het parkeren in de parkeerschijfzone kunnen getoetst. De door de gemeente Opmeer vastgestelde beleidsregels zijn te downloaden op www.opmeer.nl.

Ontheffingen
De ontheffingen zijn geldig gedurende het lopende kalenderjaar, dus tot en met 31 december van het zelfde jaar. Vanaf november krijgen belanghebbenden de mogelijkheid een nieuwe ontheffing aan te vragen. Januari is een overgangsmaand, waarin zowel de oude als de nieuwe ontheffing gelden. Het hebben van een vergunning of ontheffing is geen garantie voor een parkeerplaats. De gemeente Opmeer heeft immers geen controle over het aantal auto's dat staat geparkeerd.

Ontheffingencategorieen
Er is onderscheid gemaakt in de volgende ontheffingscategorieën:
- Bewonersontheffing
- Ondernemersontheffing
- Standplaatsontheffing
- Tijdelijke ontheffing

Per adres kan maximaal één aanvraagformulier worden ingediend



1a: Kennisgeving beleidsregels parkeerschijfzone

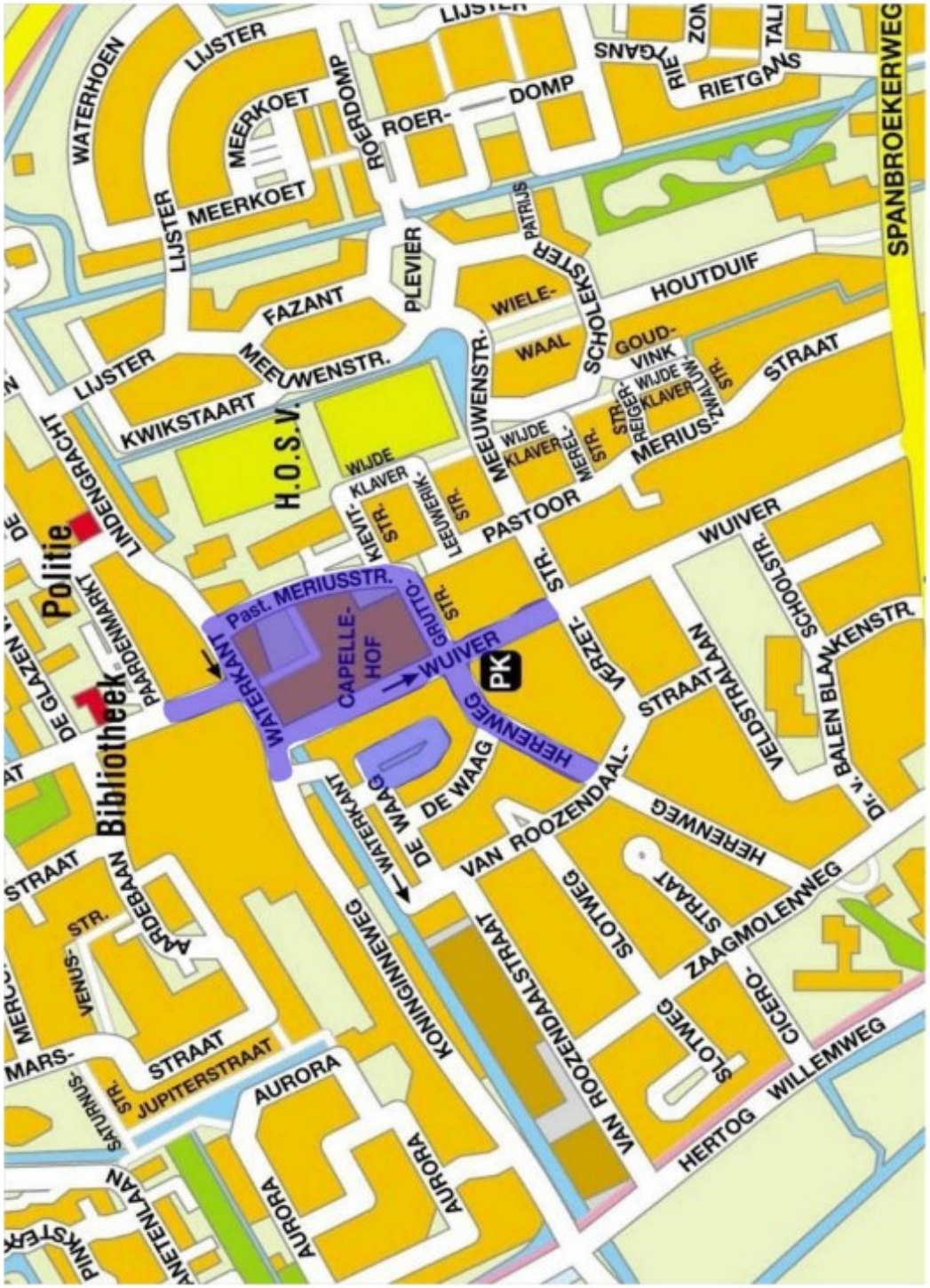
Beleidsregels
Voor de parkeerschijfzone winkelcentrum Spanbroek/Opmeer zijn beleidsregels vastgesteld. Hierin is aangegeven op welke wijze de ontheffingen, de aanvraag, de afhandeling en dergelijke worden behandeld. U kunt dit document downloaden via www.opmeer.nl. Aan dit formulier kunnen derhalve geen rechten worden ontleend.

Aanvraag
U stuurt het ingevulde en ondertekende formulier, samen met de benodigde documenten naar:
Gemeente Opmeer
Postbus 199
1715 ZK Spanbroek

De gemeente controleert op basis van de aangeleverde gegevens of de aanvraag in behandeling kan worden genomen. Als de aanvraag niet compleet of niet correct, dan wordt de aanvrager verzocht de aanvraag aan te vullen of te verbeteren. Voldoet de aanvrager niet aan dit verzoek, dan wordt de aanvraag niet in behandeling genomen

Bent u het niet eens met de beslissing
Tegen de afwijzing van een aanvraag kan op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht bezwaar aangetekend worden, gericht aan B&W, binnen zes weken na verzending van de beschikking. Indien B&W het bezwaar afwijzen, kan de aanvrager beroep aantekenen bij de rechtbank.

1a: Overzicht parkeerschijfzone



Maandag tot en met vrijdag	tussen 09:00 en 18:00u
Zaterdag	tussen 09:00 en 17:00u

Formulier 2: Bewonersontheffing

Inleiding:
Iedereen die in de parkeerschijfzone woont en niet over voldoende eigen parkeerruimte beschikt, kan in aanmerking komen voor een ontheffing (bewonersontheffing). Er worden maximaal twee ontheffingskaarten per woonadres afgegeven. Iedere ontheffingskaart kan twee kentekens bevatten. Wel moet het kentekenbewijs van het motorvoertuig op naam staan van de bewoner, tenzij de bewoner gebruik maakt van de een auto van de werkgever/lease-auto. In mindering op het aantal ontheffingskaarten per woonadres wordt het aantal eigen parkeerplaatsen gebracht.

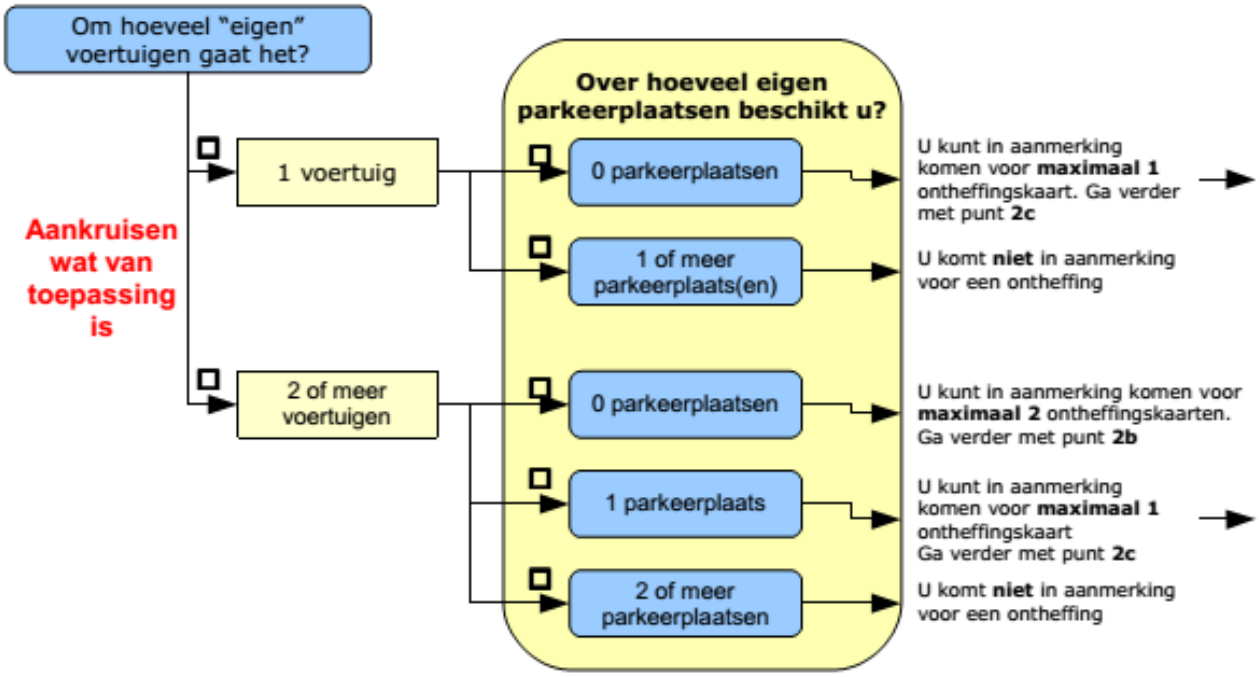
Indien een ontheffingskaart meerdere kentekens bevat kan per keer slechts één voertuig in de zone geparkeerd worden.

Eén kenteken mag niet op beide ontheffingskaarten voorkomen.

Eigen parkeerplaatsen
Dit zijn zowel parkeerplaatsen in parkeergarages, als parkeerplaatsen in garageboxen, opritten en carports.

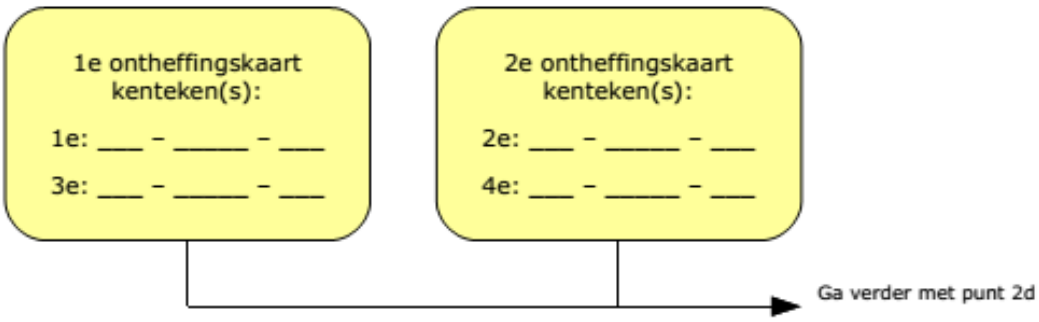
Bezoekers
Bezoekers (van bewoners) in de zone kunnen van een parkeerschijf gebruik maken of buiten het gebied parkeren.

2a: Voertuigen



2b: ontheffingskaarten

Vul de onderstaande bewonersontheffingskaarten in.
U dient de volgende kopieen bij uw aanvraag te sluiten:
☐ Een kopie van het kentekenbewijs, van iedere voertuig



gemeente opmeer

2c: Ontheffingskaart

Vul de onderstaande bewonersontheffingskaarten in.
U dient de volgende kopieen bij uw aanvraag te sluiten:
☐ Een kopie van het kentekenbewijs (tenaamstellingsbewijs), van ieder voertuig

Ontheffingskaart
kenteken(s):

1e: ___ - _____ - ___

2e: ___ - _____ - ___

2e: Adresgegevens

Aldus naar waarheid ingevuld:

Naam : _____

Adres : _____

Postcode: : _____ ____

Woonplaats : _____

_____ Datum ..... / ..... / 20 .....
(handtekening)

Bijsluiten:
☐ **Het ingevulde formulier deel 1**
☐ **Kopie kentekenbewijs van ieder opgegeven voertuig**

Versie 1,1 - d.d. 20.01.2009

Formulier 3: Ondernemersontheffing

Ondernemers, die volgens de gegevens van de Kamer van Koophandel, eigenaar van een bedrijf of vestiging in de zone zijn komen in aanmerking voor een ontheffing (bedrijfsontheffing). Hierbij dient de reden waarom het voertuig nodig is voor de bedrijfsvoering te worden opgegeven. Evenals de reden van het parkeren in de nabijheid van het bedrijf of de werkzaamheden.

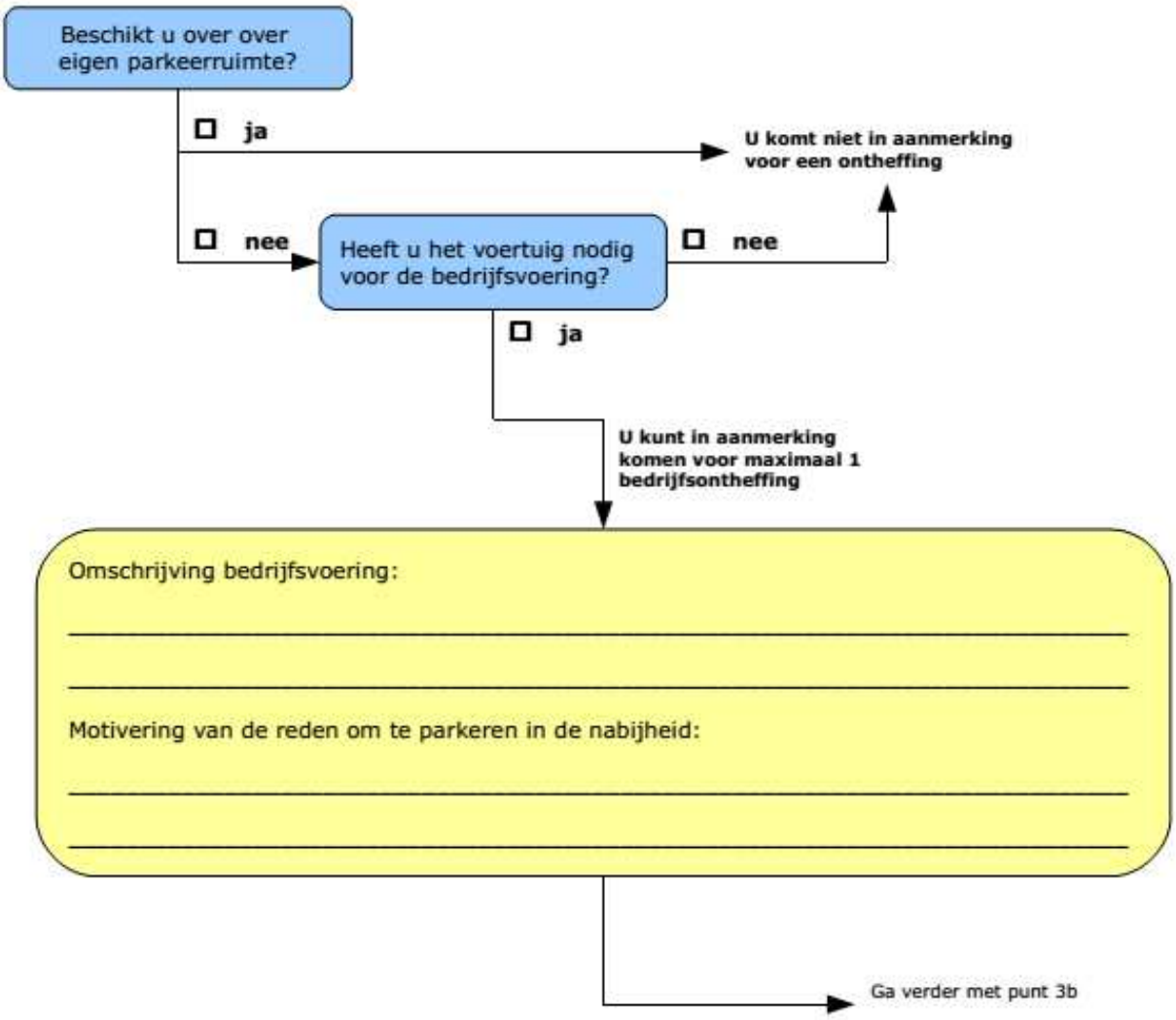
Makelaars/assurantiekantoren, verswinkels en bezorgdiensten kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing.

Ontheffingen ten behoeve van woonwerkverkeer, laden en lossen en het vervoer van de financiële dagopbrengst, worden niet verstrekt. Laden en lossen (en verhuizen) blijft immers gewoon toegestaan in de parkeerschijfzone.

Parkeerplaatsen
Indien het bedrijf de beschikking heeft over eigen parkeerplaatsen wordt het aantal beschikbare parkeerplaatsen in mindering gebracht op het aantal te verstrekken ontheffingen. Per bedrijf wordt, onafhankelijk van het aantal werknemers, maximaal één parkeerontheffing uitgegeven. Ondernemers die zowel voor een bewoners- als voor een bedrijfsontheffing in aanmerking komen, kunnen alleen de bewonersontheffing aanvragen.

Eigen parkeerplaatsen
Dit zijn zowel parkeerplaatsen in parkeergarages, als parkeerplaatsen in garageboxen, opritten en carports.

3a: Bedrijfsvoering



gemeente opmeer

3b: Ontheffingskaart

Vul de onderstaande ontheffingskaart in.
U dient de volgende kopieën bij uw aanvraag te sluiten:

- ☐ Kopie kentekenbewijs (tenaamstellingsbewijs)
- ☐ Kopie inschrijving Kamer van Koophandel

Bedrijfsontheffing

Kenteken:	Bedrijfsnaam:
____ – _____ – ____	_____

3c: Adresgegevens

Versie 1,1 - d.d. 20.01.2009

Aldus naar waarheid ingevuld:

Naam : _____

Adres : _____

Postcode: : _____ ____

Woonplaats : _____

_____
(handtekening)

Datum ..... / ..... / 20 .....

- ☐ **Het ingevulde formulier deel 1**
- ☐ **Kopie kentekenbewijs (tenaamstellingsbewijs)**
- ☐ **Kopie inschrijving Kamer van Koophandel**

Formulier 4: Standplaatsontheffing

Standplaatshouders kunnen een parkeerontheffing aanvragen voor de tijden van de weekmarkt (dinsdag) of de dagen waarvoor de standplaatsvergunning is afgegeven.

4a: Ontheffingskaart

Vul de onderstaande ontheffingskaart in.
U dient de volgende kopieën bij uw aanvraag te sluiten:

- ☐ Kopie kentekenbewijs (tenaamstellingsbewijs)
- ☐ Kopie standplaatsvergunning

"Standplaatsontheffing"

Kenteken:

____ – _____ – ____

4b: Adresgegevens

Aldus naar waarheid ingevuld:

Bedrijfsnaam : _____

Naam : _____

Adres : _____

Postcode: : _____ ____

Plaatsnaam : _____

_____ Datum ..... / ..... / 20 .....
(handtekening)

- ☐ **Het ingevulde formulier deel 1 ook in te leveren.**
- ☐ **Kopie kentekenbewijs (tenaamstellinsbewijs)**
- ☐ **Kopie standplaatsvergunning**

Formulier 5: Tijdelijke ontheffing

Bedrijven die tijdelijk maar langer dan twee uur moeten parkeren in de zone, zoals installatiebedrijven en aannemers, kunnen een 'tijdelijke ontheffing' krijgen. De ontheffing duurt zo lang als nodig is voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Ook de noodzaak van het kunnen parkeren moet worden aangegeven. Deze ontheffing wordt ook uitgegeven voor rouw- en trouwauto's.

5a: Ontheffingskaart

Vul de onderstaande ontheffingskaart in.
U dient de volgende kopieën bij uw aanvraag te sluiten:

- ☐ Kopie kentekenbewijs (tenaamstellingsbewijs)
- ☐ Kopie inschrijving Kamer van Koophandel

Reden aanvraag:

_____

_____

_____

Op welk adres:

_____

→

"Tijdelijke ontheffing"
Periode:

___/___/20__ tot ___/___/20__

Kenteken:

____ - _____ - ____

5b: Adresgegevens

Aldus naar waarheid ingevuld:

Bedrijfsnaam : _____

Naam : _____

Adres : _____

Postcode: : _____ ____

Plaatsnaam : _____

_____
(handtekening)

Datum ..... / ..... / 20 .....

- ☐ **Het ingevulde formulier deel 1**
- ☐ **Kopie kentekenbewijs (tenaamstellinsbewijs)**
- ☐ **Kopie standplaatsvergunning**