bestemmingsplan

Zwolseweg 50, Heerde

Heerde

RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM	12-12-2022
IMRO IDN	NL.IMRO.0246.418aZwolsewegong-VA01
PROJECT	Zwolseweg 50, Heerde
PROJECTLEIDER	C. Leenstra
OPDRACHTGEVER	Evertsen Bouw Zwolle
PROJECTNUMMER	20220167
AUTEUR	J. Tromp
STATUS	vastgesteld



Inhoudsopgave

Bijlagen regels		**5**
Bijlage 1	**Lijst met aanvaardbare vorm van bedrijven**	**7**
Bijlage 2	**Parkeernormennota**	**9**

Bijlagen regels

Bijlage 1 Lijst met aanvaardbare vorm van bedrijven

Deze bijlage is ontleend aan "Bedrijven en milieuzonering", Sdu Uitgevers bv, Den Haag (2009).

		AFSTANDEN IN METERS					INDICES		
SBI-CODE	**OMSCHRIJVING**	GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	**CATEGORIE**	VERKEER	BODEM	LUCHT
Tabel 1: Bedrijven									
851	Uitgeverijen (kantoren)	0	0	10	0	**1**	1		
1814	Grafische afwerking	0	0	10	0	**1**	1		
182	Reproduktiebedrijven opgenomen media	0	0	10	0	**1**	1		
952	Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	10	10	**1**	1		
50, 51	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	0	0	10	0	**1**	2		
5222	Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	10	0	**1**	2		
791	Reisorganisaties	0	0	10	0	**1**	1		
952	Expediteurs, cargadoors (kantoren)	0	0	10	0	**1**	1		
61	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	0	**1**	1		
41, 68	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10	0	**1**	1		
62	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	10	0	**1**	1		
722	Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	10	0	**1**	1		
63	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	10	0	**1**	2		
82992	Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	0	0	10	0	**1**	2		
8621, 8622, 8623	Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	0	0	10	0	**1**	2		
8691,8692	Consultatiebureaus	0	0	10	0	**1**	3		
9602	Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	10	0	**1**	1		
9609	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	10	0	**1**	1		

Bijlage 2 Parkeernormennota

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		