bestemmingsplan

Parapluplan parkeren Westerkwartier

Westerkwartier

RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM	00-00-2023
IMRO IDN	NL.IMRO.1969.BPFACEparkeren-VA01
PROJECT	Parapluplan parkeren Westerkwartier
PROJECTLEIDER	Gemeente Westerkwartier
OPDRACHTGEVER	
PROJECTNUMMER	20211023
AUTEUR	Gemeente Westerkwartier
STATUS	vastgesteld



Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**6**
1.1	Aanleiding	6
1.2	Opzet van het parapluplan	6
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	**Parkeerregeling**	**9**
2.1	Doel	9
2.2	Verankering in het bestemmingsplan	10
Hoofdstuk 3	**Gemeentelijk beleid**	**12**
3.1	Parkeernormen gemeente Westerkwartier	12
Hoofdstuk 4	**Juridische toelichting**	**13**
4.1	Inleiding	13
4.2	Juridische planopzet	13
4.3	Plan specifiek	13
Hoofdstuk 5	**Uitvoerbaarheid**	**15**
5.1	Omgevingsaspecten	15
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	15
5.3	Economische uitvoerbaarheid	16
Regels		**17**
Hoofdstuk 1	**Inleidende regels**	**18**
Artikel 1	Begrippen	18
Artikel 2	Toepassingsregels	19
Hoofdstuk 2	**Algemene regels**	**20**
Artikel 3	Anti-dubbeltelregel	20
Artikel 4	Overige regels	21
Hoofdstuk 3	**Overgangs- en slotregels**	**22**
Artikel 5	Overgangsrecht	22
Artikel 6	Slotregel	23

Bijlage bij de regels **25**

Bijlage 1 **Parkeernormen gemeente Westerkwartier** **27**

Verbeelding **55**

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De wetgever wil dat stedenbouwkundige bepalingen zoals parkeernormen in de toekomst alleen in bestemmingsplannen worden opgenomen. Op 29 november 2014 is daarom de Reparatiewet BKZ 2014 in werking getreden. In die wet zijn de bepalingen van de Woningwet die de grondslag vormen voor het opnemen van stedenbouwkundige voorschriften in de Bouwverordening geschrapt.

Zonder een bestemmingsplan met daarin een regeling voor parkeren is een situatie ontstaan waarbij het door de gemeente niet meer mogelijk is om af te dwingen dat voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid. Om dit te repareren is besloten om voor het gehele grondgebied van de gemeente Westerkwartier de parkeernormen met dit parapluplan vast te leggen. Omdat de voorgestelde parkeerregeling overkoepelend geldt voor (vrijwel) alle bestemmingsplannen wordt het een paraplubestemmingsplan genoemd.

Via deze toelichting wordt gemotiveerd hoe het parkeerbeleid juridisch wordt geborgd en waarom dat kan volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Dit bestemmingsplan heeft de vorm van een paraplubestemmingsplan. Dat maakt het mogelijk om voor alle geldende bestemmingsplannen, met uitzonderingen van de beheersverordening 'Leek - Woonwijken en Bedrijventerreinen Diepswal, Leek en Leeksterhout', in de gemeente Westerkwartier deze aanpassing in één keer door te voeren.

In de planregels zijn tevens regels opgenomen met betrekking tot het laden en lossen. Deze regels zijn van toepassing indien het beoogde gebruik van een bouwwerk aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen.

1.2 Opzet van het parapluplan

Via het paraplubestemmingsplan wordt gemeentebreed een nieuw artikel opgenomen waarin het beleid met betrekking tot parkeernormen en het laden en lossen wordt geregeld. Het paraplubestemmingsplan heeft betrekking op het laten doorwerken van de actuele gemeentelijke parkeernormen en het laden en lossen voor zover deze nog niet zijn opgenomen in vigerende bestemmingsplannen.

Binnen de gemeente Westerkwartier zijn enkele bestemmingsplannen voorzien van een specifieke parkeerregeling. Dit zijn ontwikkelingsplannen die inmiddels zijn gerealiseerd. De plangebieden van die bestemmingsplannen maken dan ook onderdeel uit van dit parapluplan parkeren. Het is van belang dat alle nieuwe initiatieven op uniforme wijze worden getoetst aan de parkeernormen.

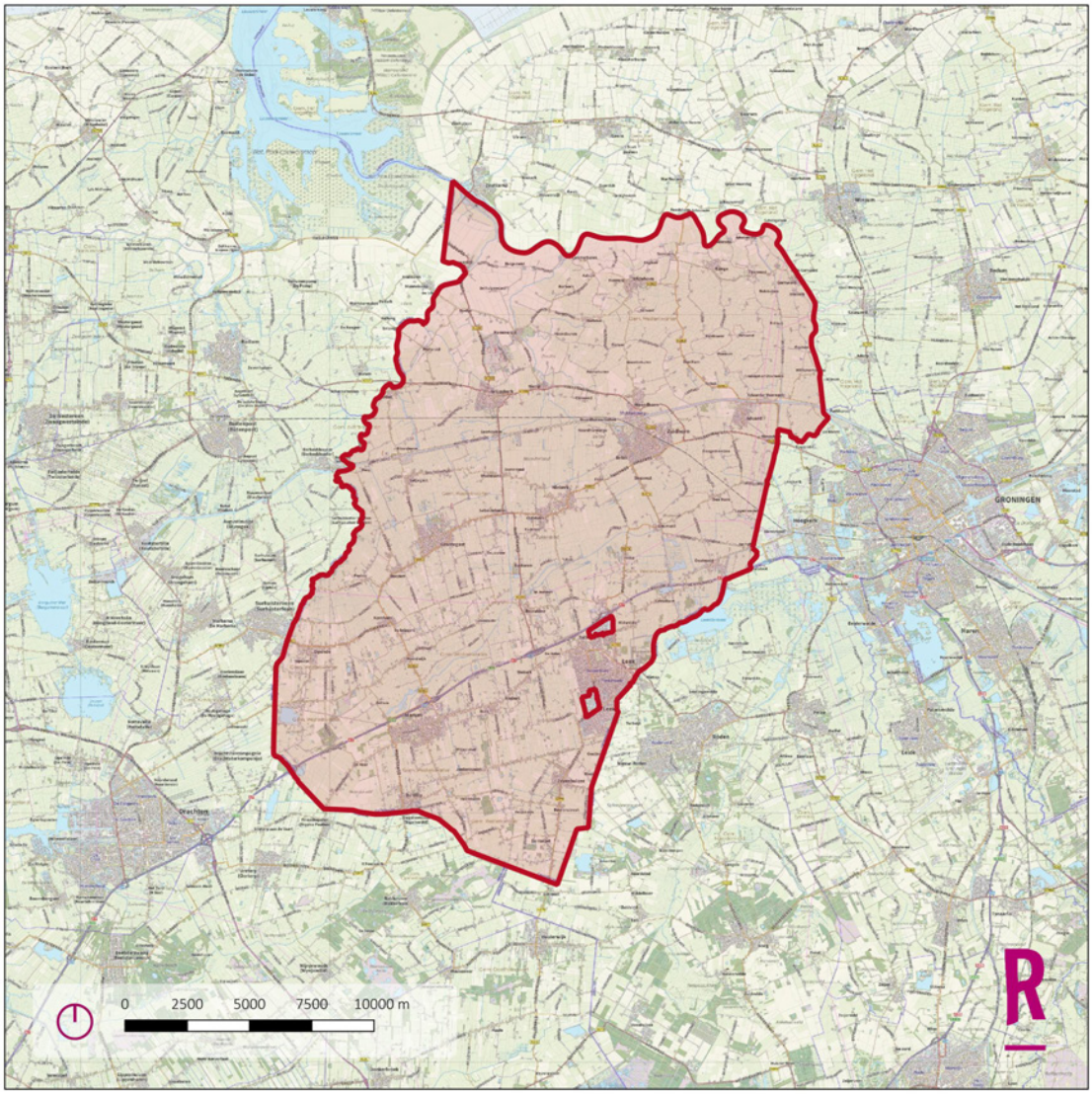
In de juridische regeling van dit paraplubestemmingsplan zijn de parkeernormen opgenomen zoals vastgelegd in de nota parkeernormen gemeente Westerkwartier.

Indien (nieuw) gemeentelijk parkeerbeleid wordt vastgesteld, wordt hieraan getoetst. Door deze dynamische regeling hoeft niet elke keer een nieuw paraplubestemmingsplan te worden vastgesteld bij gewijzigde

parkeernormen.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied voor dit paraplubestemmingsplan wordt gevormd door het gemeentelijk grondgebied van de gemeente Westerkwartier, (zie figuur 1). Het geldende juridisch-planologisch kader wordt gevormd door bestemmingsplannen, wijzigingsplannen en uitwerkingsplannen. Het paraplubestemmingsplan is niet van toepassing op twee gebieden waar een beheersverordening geldt. Een paraplubestemmingsplan kan geen aanvulling of wijziging doorvoeren in een beheersverordening. Hiervoor dient de beheersverordening zelf te worden aangepast.



Figuur 1.1 Ligging van het plangebied

1.4 Leeswijzer

Deze toelichting is als volgt opgebouwd. Na deze inleiding volgt Hoofdstuk 2 met een beschrijving van de parkeernormen. Tevens worden in dit hoofdstuk de juridische aspecten van het parapluplan beschreven. In hoofdstuk 3 is het gemeentelijk beleid opgenomen. In Hoofdstuk 4 wordt tenslotte ingegaan op de beschrijving van de economische - en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Parkeerregeling

2.1 Doel

Het opstellen van parkeerbeleid is een autonome taak van gemeenten. Parkeerbeleid is van belang in verband met de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid in woonwijken, bedrijventerreinen en (winkel)centra. Andersom is het ook een onderwerp van ruimtelijke inrichting/locatiebeleid. Door het juiste bedrijf/kantoor op de juiste plaats te vestigen, kunnen onnodige verkeersbewegingen en problemen met parkeerruimte worden voorkomen. Via parkeerbeleid kan de gemeente de verdeling van de schaarse parkeerruimte reguleren en overlast voorkomen.

Het doel van het paraplubestemmingsplan is het zorgen voor een toetsingskader om te bepalen of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid bij nieuwbouwplannen, verbouwplannen en functiewijzigingen.

De gemeente Westerkwartier past de meest actuele richtlijnen van het CROW toe voor de maatvoering, de bepaling van het aantal parkeerplaatsen en als de wijze van berekening. De richtlijnen van het CROW gaan uit van een bandbreedte van minimale en maximale parkeerkencijfers. De minimale parkeerkencijfers hebben als doel te voorzien in de gewenste parkeerbehoefte die een functie genereert. De maximum parkeerkencijfers zijn bedoeld om een meer sturend parkeerbeleid te kunnen voeren.

De parkeernormen werken de behoefte ten aanzien van voldoende parkeergelegenheid bij een bepaald gebruik nader uit. Het CROW gaat in de richtlijnen voor het bepalen van de parkeerbehoefte uit van een stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald door het aantal adressen per vierkante kilometer.

Op basis van de omgevingsadressendichtheid zou de gemeente Westerkwartier als 'niet stedelijk' worden aangemerkt. Echter, doorslaggevend voor het bepalen van de stedelijkheidsgraad in relatie tot de parkeernormering voor de gemeente, is het gegeven dat parkeerknelpunten zich in de praktijk met name voordoen in de grotere kernen binnen de gemeente Westerkwartier. Op basis hiervan wordt de gemeente Westerkwartier beschouwd als een gemeente met een ‘weinig stedelijk’ karakter. Bij de berekening wordt uitgegaan van de gemiddelde bandbreedte van de parkeerkencijfers van de van toepassing zijnde kolom en rij op grond van parkeerkencijfers uit het CROW.

Laden en lossen

Indien de functie van een bouwontwikkeling aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen (met name van toepassing op detailhandel- en horecavoorzieningen), dan is een initiatiefnemer verplicht om deze ruimte te faciliteren op eigen terrein. Uitsluitend in die gevallen dat op grond van bijzondere omstandigheden de initiatiefnemer aannemelijk maakt dat de logistieke aan- en afvoer van producten geen specifieke laad- en losplaatsen behoeft, dan wel dat op een andere wijze kan worden voldaan aan de eis om voldoende laad- en losmogelijkheden beschikbaar te hebben, kan toepassing worden gegeven aan de afwijkingsbevoegdheid uit het parapluplan Parkeren.

2.2 Verankering in het bestemmingsplan

Bij het opstellen van bestemmingsplannen wordt in de regels (juridisch bindend) verankert dat voldaan moet worden aan de parkeernormen van de gemeente. De juridische borging kan plaatsvinden door in de algemene gebruiksregels van een bestemmingsplan een regeling op te nemen om ten behoeve van een ontwikkeling voldoende parkeergelegenheid te waarborgen.

Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. In deze wet is geregeld dat de grondslag voor stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening per 1 juli 2018 is komen te vervallen. Dit betekent dat voor onder andere parkeernormen niet meer kan worden getoetst aan de bepalingen uit de bouwverordening. In bestemmingsplannen die zijn vastgesteld na 29 november 2014 moet daarom een parkeerregeling zijn opgenomen.

Bij het realiseren van voldoende parkeergelegenheid hoeven geen bestaande tekorten te worden opgelost. De te realiseren parkeergelegenheid moet voldoende zijn voor het bouwwerk waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht.

In de bestemmingsplannen van de gemeente Westerkwartier die voor 1 juli 2018 zijn vastgesteld, is geen sluitende juridische regeling opgenomen. In onderhavig paraplubestemmingsplan is een artikel in de juridische regels opgenomen van de volgende strekking: 'het nieuw-, bij of verbouwen van panden of wijzigen van functies is alleen toegestaan indien voorzien wordt in voldoende parkeerplaatsen in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde eigen terrein dat bij dat gebouw hoort volgens de gemeentelijke parkeernormen voortvloeiend uit de geldende CROW-richtlijnen'.

Gelet op het vervallen van de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening is een aanpassing van de geldende bestemmingsplannen nodig in die zin dat de verwijzing naar de Bouwverordening moet worden verwijderd en een nieuw artikel moet worden opgenomen waarin het parkeerbeleid wordt geregeld.

Op grond van artikel 3.1.2, lid 2, onder a van het Besluit ruimtelijke ordening kan in dit paraplubestemmingsplan worden verwezen naar het parkeerbeleid van de gemeente Westerkwartier waarin de parkeernormen zijn opgenomen.

Van de verplichting om voldoende parkeergelegenheid te realiseren kan worden afgeweken. In gebieden waar parkeergelegenheid en parkeerbehoefte niet op elkaar aansluiten doordat de fysieke ruimte niet aanwezig is en niet kan worden gecreëerd, kan dit zinvol zijn. Door af te wijken kan een functie met een parkeerbehoefte toch worden toegelaten zonder dat er op eigen terrein of in de omgeving voldoende parkeerplaatsen zijn.

Laden en lossen
Indien een ontwikkeling aanleiding geeft tot het realiseren van laad- en losruimte wordt een omgevingsvergunning voor het bouwen uitsluitend verleend als aan of in het bouwwerk of het onbebouwde terrein wordt voorzien in voldoende laad- en losruimte.
Deze regel geldt niet voor herbouw van een bouwwerk zonder functieverandering of als het laden en lossen op een andere wijze wordt geregeld.

Indien niet in voldoende laad- en losruimte wordt voorzien, kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het realiseren van voldoende laad- en losruimte als wordt aangetoond dat de parkeerdruk niet toeneemt en geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de bereikbaarheid van het gebied.

Beheersverordening

De beheersverordening 'Leek - Woonwijken en Bedrijventerreinen Diepswal, Leek en Leeksterhout' kan niet onder de werking van dit paraplubestemmingsplan worden gebracht. Om de parkeernormen en het laden en lossen ook van toepassing te verklaren op de beheersverordening zal de beheersverordening partieel moeten worden herzien.

Hoofdstuk 3 Gemeentelijk beleid

3.1 Parkeernormen gemeente Westerkwartier

De gemeente Westerkwartier heeft parkeernormen vastgelegd in de beleidsnota 'Parkeernormen gemeente Westerkwartier'. Het doel van het beleid is om te garanderen dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd bij nieuwe (bouw)projecten. Hiervoor zijn parkeernormen in het leven geroepen. Parkeernormen geven duidelijkheid aan initiatiefnemers en/of ontwikkelaars en er wordt voorkomen dat in nieuwe situaties te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd en/of parkeeroverlast ontstaat in bestaande centrum- en woongebieden. In alle (ontwikkel)bestemmingsplannen dient naar de parkeernormen te worden verwezen. Daarmee wordt juridisch vastgelegd dat een toetsing aan de parkeernorm moet plaatsvinden bij nieuwe of gewijzigde functies. Parkeernormen zijn echter niet toepasbaar voor bestaande situaties: alleen in het kader van een bestemmingsplan of de aanvraag van een (omgevings)vergunning kan getoetst worden aan de vigerende parkeerregeling.

Hoofdstuk 4 Juridische toelichting

4.1 Inleiding

De Wro en het Bro bepalen uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan. Het gaat om een verbeelding met regels en een toelichting daarop. De juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan vormen de regels en verbeelding tezamen.

Er is één landelijke voorziening waar alle ruimtelijke plannen voor iedereen volledig toegankelijk en raadpleegbaar moeten zijn. Daarvoor moeten alle bestemmingsplannen voldoen aan landelijk vastgestelde standaarden. Dit is de 'Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012)'.

Op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl worden alle ruimtelijke plannen van een gemeente gepubliceerd. De plannen zijn hierop voor iedereen raadpleegbaar en toegankelijk. Alle ruimtelijke plannen moeten voldoen aan de landelijk geldende standaarden. De verplicht toe te passen RO standaarden zijn: Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO), Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (STRI), Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) en Informatiemodel Ruimtelijke Ordening Planteksten (IMROPT).

4.2 Juridische planopzet

De opbouw van de regels sluit voor zover van toepassing, aan op de opbouw zoals vastgelegd is in de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). De opbouw van de regels is als volgt:

- Hoofdstuk 1 Inleidende regels geeft de algemene regels weer. Het betreft de 'Begrippen' (Artikel 1), waarin de in het plan voorkomende begrippen worden gedefinieerd, waaronder het identificatienummer van het paraplubestemmingsplan. In Artikel 2 Toepassingsregels wordt aangegeven op welke ruimtelijke plannen dit parapluplan van toepassing is;
- in Hoofdstuk 2 Algemene regels staan aanvullende regels die voor het hele plangebied gelden. Denk hierbij aan de antidubbeltelregel. Deze standaardregel is bedoeld om te voorkomen dat ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie mogelijk is gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolgde van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, opnieuw zou kunnen worden gebruikt;
- Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels hebben betrekking op het overgangsrecht en de slotregel.

4.3 Plan specifiek

In artikel 4 zijn de met betrekking tot het parkeren parkeerregels opgenomen. Hieronder worden deze kort toegelicht.

4.3.1 Parkeerregels en laden en lossen

Het bevoegd gezag toetst bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van de gebruiksregels of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Een omgevingsvergunning wordt slechts verleend indien wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen.

Extra ten opzichte van de parkeernormen zijn er regels opgenomen t.b.v. het laden en lossen. Uitgangspunt is dat 'op eigen terrein' voldoende ruimte moet zijn voor laden en lossen, indien de functie/bestemming daartoe aanleiding geeft. Hierop is een uitzondering gemaakt voor die gevallen waarbij laden en lossen op eigen terrein redelijkerwijs niet mogelijk is. Denk hierbij aan winkels in het centrumgebied of andere gebouwen zonder omliggend erf.

4.3.2 Afwijkingsbevoegdheid voldoende parkeergelegenheid en laad- en losgelegenheid

Een aanvraag omgevingsvergunning moet voldoen aan het bepaalde zoals opgenomen in het paraplubestemmingsplan. In het geval dat niet wordt voldaan aan het paraplubestemmingsplan moeten B&W beoordelen of het mogelijk/wenselijk is om af te wijken van het paraplubestemmingsplan. In het paraplubestemmingsplan wordt aan B&W de bevoegdheid gegeven om met een omgevingsvergunning van het paraplubestemmingsplan af te wijken onder voorwaarden die zijn genoemd in de gemeentelijke parkeernormen. Ook kan worden afgeweken van het laden en lossen op eigen terrein als wordt aangetoond dat de parkeerdruk niet toeneemt en geen afbreuk wordt gedaan in de bereikbaarheid.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Omgevingsaspecten

Dit paraplubestemmingsplan bestaat uit aanvullingen op de bestaande regels die geen toetsing aan de diverse omgevingsaspecten vragen.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Dit paraplubestemmingsplan doorloopt de in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) vastgelegde bestemmingsplanprocedure. Tijdens deze procedure zijn er verschillende momenten waarop burgers en andere belanghebbenden hun zienswijze op het plan kenbaar kunnen maken.

5.2.1 Procedure

Bij de voorbereiding van een (voor)ontwerp paraplubestemmingsplan dient overleg te worden gevoerd als bedoeld in artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op basis van het eerste lid van dit artikel wordt overleg gevoerd met waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Voor wat kleinere plannen kan, in overleg, afgezien worden van dit overleg.

Een ontwerp(paraplu)bestemmingsplan dient conform afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb) gedurende 6 weken ter inzage gelegd worden. Hierbij is er de mogelijkheid voor eenieder om zienswijzen in te dienen op het plan.

Na vaststelling door de Raad wordt het vaststellingsbesluit bekend gemaakt. Het paraplubestemmingsplan ligt na bekendmaking 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn is er de mogelijkheid om beroep in te dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State.

Het bestemmingsplan treedt vervolgens met ingang van de dag na die waarop de beroepstermijn afloopt in werking als er geen beroep is ingesteld. Is er wel beroep ingesteld dan treedt het bestemmingsplan ook in werking, tenzij naast het indienen van een beroepschrift ook om een voorlopige voorziening is gevraagd. De schorsing van de inwerkingtreding eindigt indien de voorlopige voorziening wordt afgewezen. De procedure eindigt met het besluit van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Verslag vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Voor dit bestemmingsplan is geen vooroverleg nodig. Het plan voorziet uitsluitend in een juridische borging van de gemeentelijke parkeernormen.

5.2.2 Vaststelling

Zienswijzen

Het ontwerp van het paraplubestemmingsplan wordt vanaf 16 februari 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze termijn heeft eenieder de mogelijkheid om schriftelijk of mondeling een zienswijze naar

voren te brengen. In deze periode zijn geen zienswijzen ingediend.

Vaststelling
Het paraplubestemmingsplan is (on)gewijzigd vastgesteld op ..-..-2023. Het besluit tot het vaststellen van het paraplubestemmingsplan is opgenomen in het vaststellingsbesluit.

5.3 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een (paraplu)bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. De economische uitvoerbaarheid van een ruimtelijke regeling wordt bepaald door de financiële haalbaarheid van daarin mogelijk gemaakte ontwikkelingen en de grondexploitatie.

Door middel van de grondexploitatieregeling in de Wro en het Bro beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten. Als er sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, moeten deze kosten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar.

Het paraplubestemmingsplan maakt geen grootschalige bouwplannen mogelijk, waarbij kostenverhaal aan de orde is. Het bestemmingsplan 'Parapluplan parkeren Westerkwartier' voorziet daarbij in het juridisch-planologisch regelen voldoende parkeergelgenheid en het laden en lossen binnen alle ruimtelijke plannen. Aan het paraplubestemmingsplan zijn, behoudens de ambtelijke kosten van het opstellen van het paraplubestemmingsplan, geen kosten verbonden voor de gemeente.

De wijzigingen in de planregels die met dit paraplubestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, leiden niet tot een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Het is daarom niet nodig om een exploitatieplan ingevolge de Wet ruimtelijke ordening op te stellen (c.q. art. 6.12 Wro).

Hiermee wordt geacht dat de economische uitvoerbaarheid van het paraplubestemmingsplan is aangetoond.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan:
het bestemmingsplan Parapluplan parkeren Westerkwartier met identificatienummer NL.IMRO.1969.BPFACEparkeren-VA01 van de gemeente Westerkwartier;

1.2 bestemmingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en bijlagen;

1.3 ruimtelijke plannen:
alle bestemmingsplannen, uitwerkingsplannen, wijzigingsplannen, en daarmee gelijk te stellen plannen en besluiten, met uitzondering van beheersverordeningen;

1.4 verbeelding:
de analoge en digitale voorstelling van de in het plan opgenomen digitale ruimtelijke informatie.

Artikel 2 Toepassingsregels

2.1 herziene bestemmingsplannen

Dit paraplubestemmingsplan is van toepassing op alle ruimtelijke plannen van de gemeente Westerkwartier, met uitzondering van de beheersverordening 'Leek - Woonwijken en Bedrijventerreinen Diepswal, Leek en Leeksterhout'.

2.2 Relatie met onderliggende plannen

Dit paraplubestemmingsplan omvat een aanvulling op de regel van alle ruimtelijke plannen in de gemeente Westerkwartier. De regels van alle geldende ruimtelijke plannen blijven gelden, met dien verstande dat in geval van strijdigheid van de regels, de regels van dit paraplubestemmingsplan voorgaan.

Hoofdstuk 2 Algemene regels

Artikel 3 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwwerken buiten beschouwing.

Artikel 4 Overige regels

4.1 Voldoende parkeergelegenheid

a. Een bouwwerk, waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht, kan niet worden gebouwd of gebruikt wanneer op het bouwperceel of in de omgeving daarvan niet in voldoende parkeergelegenheid is voorzien en in stand wordt gehouden.
b. Bij een omgevingsvergunning wordt beoordeeld of sprake is van voldoende parkeergelegenheid aan de hand van de beleidsregels 'parkeernormen gemeente Westerkwartier' zoals opgenomen in bijlage 1. Indien gedurende de planperiode de voornoemde beleidsregels worden gewijzigd, met die wijziging rekening wordt gehouden.
c. Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in sub a en worden toegestaan dat in minder dan voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, indien aangetoond wordt dat de parkeerdruk niet toeneemt en geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de bereikbaarheid.

4.2 Laden en lossen

a. Indien het beoogde gebruik van een bouwwerk aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, wordt een omgevingsvergunning voor het bouwen uitsluitend verleend indien aan of in dat bouwwerk dan wel op het onbebouwde terrein bij het bouwwerk wordt voorzien in de laad- en losruimte. Deze regel geldt niet:
    1. voor bestaand gebruik, waarbij de herbouw van een bouwwerk zonder functiewijziging wordt beschouwd als bestaand gebruik;
    2. voor zover op andere wijze in de nodige laad- of losruimte wordt voorzien.
b. Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in sub a en worden toegestaan dat in minder dan voldoende laad- en losgelegenheid wordt voorzien, indien aangetoond wordt dat de parkeerdruk niet toeneemt en geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de bereikbaarheid.

Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels

Artikel 5 Overgangsrecht

5.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

5.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 6 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het Parapluplan parkeren Westerkwartier van de gemeente Westerkwartier.

Behorend bij het besluit van 00-00-2023 .

Bijlage bij de regels

Bijlage 1 Parkeernormen gemeente Westerkwartier

Gemeente Westerkwartier

Parkeernormen gemeente Westerkwartier

Parapluplan parkeren - november 2022

Inhoud

1. Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Waarom parkeernormen? 3
1.3 Context 4

2. Uitvoering parkeerverplichting 7
2.1 Parkeernormering op basis van parkeerkencijfers 7
2.2 Stedelijkheidsgraad 7
2.3 Gebiedsindeling 8
2.4 Parkeernormen 9

3. Toepassing 10
3.1 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen 10
3.2 Sloop/ Nieuwbouw of functiewijziging 11
3.3 Parkeerplaatsen op eigen terrein 11
3.4 Parkeren niet op eigen terrein 12
3.5 Afwijken van de parkeernorm 12
3.6 Beperkte uitbreiding 14
3.7 Bijzondere, nieuwe functies 14
3.8 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen 14
3.9 Acceptabele loopafstanden 15
3.11 Vastleggen oplossing 16

Bijlage I: parkeerkencijfers CROW 17
Bijlage II: gebiedsindeling grote kernen gemeente Westerkwartier 22

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige bepalingen in de gemeentelijke Bouwverordening vervallen. Dit houdt verband met een wijziging van de Woningwet van eind 2014. Het gaat onder andere om de parkeernormbepaling. Er kan niet meer verwezen worden naar stedenbouwkundige bepalingen. In alle bestemmingsplannen van de gemeente Westerkwartier moet een bepaling ten aanzien van parkeren worden opgenomen. Zo kan bij aanvragen voor een omgevingsvergunning een parkeertoets plaatsvinden. Echter, niet in alle bestemmingsplannen van de gemeente Westerkwartier is hiertoe een adequate regeling opgenomen.

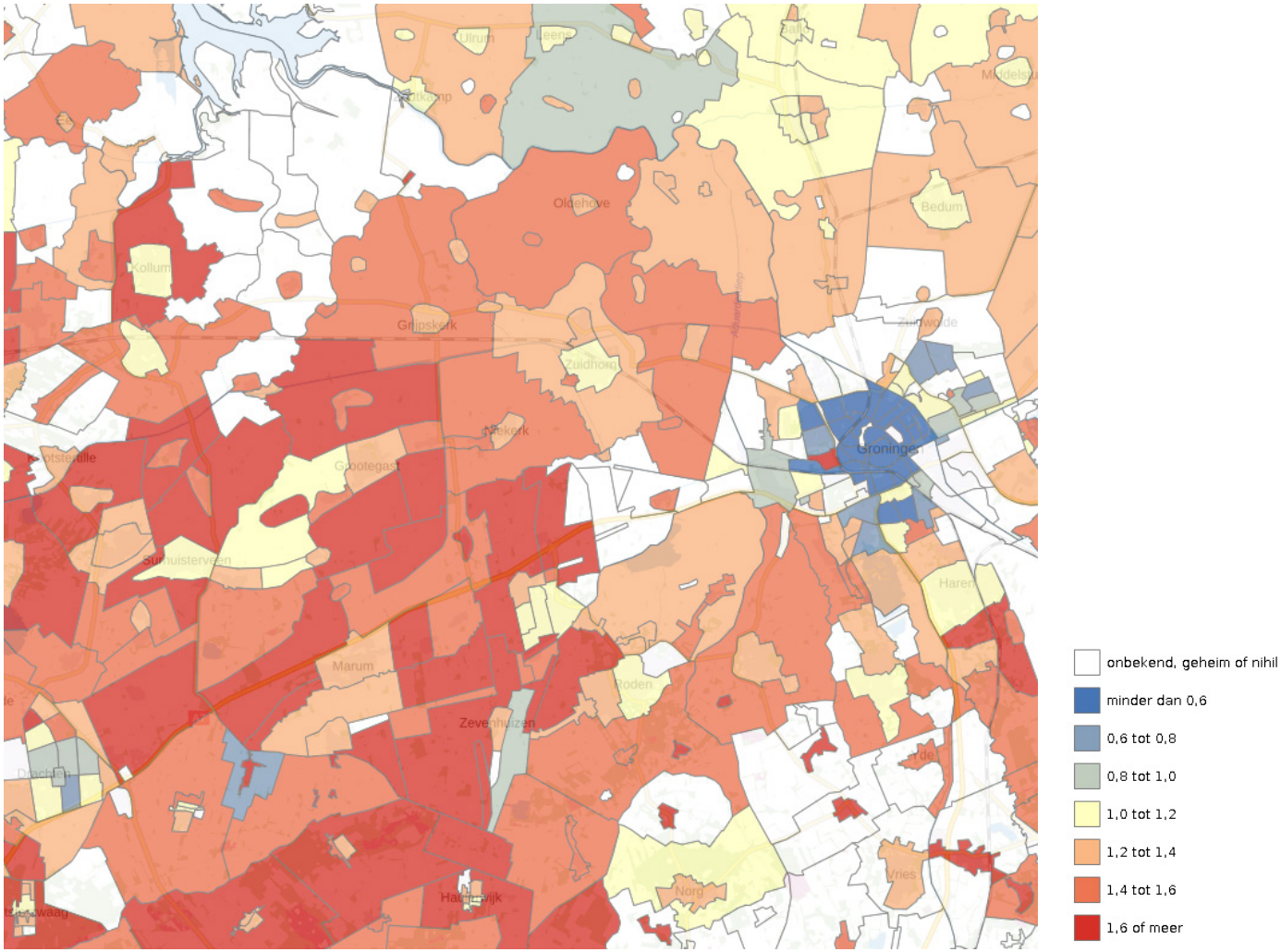
In december 2018 heeft CROW de meest recente publicatie '*Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen'* (publicatie nr. 381) uitgebracht. Binnen de gemeente Westerkwartier wordt getoetst aan deze geldende CROW-parkeerkencijfers. In sommige situaties wordt ook nog getoetst aan 'Parkeerkencijfers voor het centrum van Leek', welke zij gebaseerd op een oudere CROW-publicatie (2004) en derhalve niet actueel meer zijn. Dit geeft onduidelijkheid en is niet eenduidig. Voornemen is dan ook om voor het gehele gemeentelijk grondgebied de parkeernormen door middel van een paraplu-plan vast te leggen. De parkeernormen die in dit document worden beschreven vormen daarbij het uitgangspunt. Het paraplu-plan beschrijft de parkeernormen voor de plangebieden van bestemmingsplannen, waar geen nadere regels ten aanzien van het parkeren zijn opgenomen. De nieuwe bestemmingsplannen bevatten regels ten aanzien van het parkeren. In de regels van het paraplu-plan en de nieuwe bestemmingsplannen wordt verwezen naar onderhavige parkeernormen voor de gemeente Westerkwartier. Indien de landelijke parkeerkencijfers van het CROW in de toekomst worden geactualiseerd, dan worden deze actuele kencijfers als parkeernorm voor de gemeente Westerkwartier aangehouden.

1.2 Waarom parkeernormen?

Om te garanderen dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd bij nieuwe (bouw)projecten, zijn parkeernormen in het leven geroepen. Parkeernormen geven duidelijkheid aan initiatiefnemers of ontwikkelaars en er wordt voorkomen dat in nieuwe situaties te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd en/of parkeeroverlast ontstaat in bestaande centrum- en woongebieden. In alle (ontwikkel)bestemmingsplannen dient naar de parkeernormen te worden verwezen. Daarmee wordt juridisch vastgelegd dat een toetsing aan de parkeernorm moet plaatsvinden bij nieuwe of gewijzigde functies. Parkeernormen zijn echter niet toepasbaar voor bestaande situaties: alleen in het kader van een bestemmingsplan of de aanvraag van een (omgevings)vergunning kan getoetst worden aan de vigerende parkeerregeling.

1.3 Context

Het is van belang om bij het vaststellen van parkeernormen rekening te houden met actuele inzichten met betrekking tot autobezit en -gebruik en ontwikkelingen en ambities op het gebied van duurzame mobiliteit en een veranderend ruimtegebruik. Onderstaand kaartbeeld toont het autobezit in de gemeente Westerkwartier. Zichtbaar is dat in de landelijke gebieden het autobezit hoger ligt dan in de grotere plaatsen in de gemeente.



Figuur 1-1: personenauto's per huishouden – 1 januari 2019 (bron: CBS)

Het gemiddeld aantal personenauto's per huishouden op 1 januari 2020 in de gemeente Westerkwartier bedraagt 1,3 (bron: CBS). Dit aantal betreft het aantal personenauto's:

- exclusief bezoekers-parkeren (veelal wordt 0,3 parkeerplaatsen per woning aangehouden[1]);
- inclusief private lease;
- grotendeels exclusief zakelijke lease en bedrijfsauto's (circa 15%).

In samenhang met andere maatregelen op het gebied van mobiliteit kunnen parkeernormen een sturingsinstrument zijn, om het autobezit en -gebruik te beperken en meer duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld de volgende maatregelen en uitgangspunten:

- De fietser en de voetganger als maat der dingen bij het van de ontwerp openbare ruimte;
- Woongebieden met een autoluw karakter (autovrij of erf);
- Goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen;
- Volwaardig aanbod aan openbaar vervoer & deelmobiliteit;
- Sturend beleid auto-parkeren, waaronder hanteren parkeerregimes (betaald parkeren, blauwe zone, parkeren op afstand en/of bijgestelde parkeernormen).

Voorts is er een aantal ontwikkelingen die invloed heeft op het autobezit en -gebruik, te weten:

- Jongere generaties hechten minder aan autobezit, meer aan beschikking over mobiliteit;
- Per saldo nemen autobezit en autogebruik echter nog steeds toe, zij het in een lager tempo dan voorheen;
- Indien leeftijd en/of inkomen toenemen, neemt ook het autobezit toe;
- In landelijk gebied en suburbane woonwijken is én blijft auto vooralsnog nog dominant in de vervoerswijze-verdeling;
- Flexibeler werken maakt de noodzaak voor dagelijks woon-werkverkeer minder groot;
- Na corona is het aandeel openbaar vervoer binnen vervoerswijze-keuze afgenomen ten gunste van het gebruik en bezit van de auto;
- Bezuinigingen op openbaar vervoer verslechteren de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto;
- Investeringen in het regionaal fietsnetwerk en de opkomst van de e-bike kunnen autogebruik- en bezit beperken;
- De opkomst van deelmobiliteit kan autobezit in de toekomst beperken;

[1] Recent landelijk onderzoek heeft uitgewezen dat het aandeel bezoekers-parkeren in de praktijk vaak lager ligt, dan tot nu is opgenomen in de landelijke parkeerkencijfers. Indien dit leidt tot een bijstelling van de landelijke parkeerkencijfers van het CROW, dan worden ook de gemeentelijke parkeernormen hierop aangepast.

- De opkomst van elektrische voertuigen leidt tot een grotere behoefte aan laadmogelijkheden in de openbare ruimte (en daarmee per saldo extra parkeercapaciteit);
- De invoering van een kilometerheffing maakt het gebruik van de auto duurder, maar het bezit van de auto goedkoper;
- Autonome mobiliteit kan op lange termijn (grote) invloed hebben op autogebruik en de verkeersplanologie;

Al deze ontwikkelingen hebben invloed op de mate waarin de auto wordt gebruikt en op het autobezit. Het huidige autobezit en bovengeschetste ontwikkelingen worden in ogenschouw genomen bij de te hanteren parkeernormen in de gemeente Westerkwartier.

2. Uitvoering parkeerverplichting

2.1 Parkeernormering op basis van parkeerkencijfers

De gemeente Westerkwartier kiest voor de meest actuele landelijke parkeerkencijfers als grondslag voor de gemeentelijke parkeernormering. Daarbij wordt het gemiddelde van de door het CROW aangegeven bandbreedte aangehouden. Hierbij spelen de volgende overwegingen en ontwikkelingen een rol:

- Parkeernormen kunnen in samenhang met andere instrumenten als sturingsinstrument worden gebruikt om het autobezit en autogebruik te beperken. Tegelijkertijd zien we dat het aanbod aan openbaar vervoer verschraald en het autobezit in het landelijke gebied nog steeds toeneemt;

- Een (te) hoge parkeerdruk kan bijdragen aan hinder en verkeersonveiligheid en doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit;

- De druk op de openbare ruimte neemt toe; vanuit andere beleidsvelden is er in toenemende mate vraag naar ruimte voor groen en water en mogelijkheden voor biodiversiteit en klimaatadaptatie; dit kan ten koste gaan van ruimte voor verkeer en parkeren. Het is van belang deze zaken integraal af te wegen.

2.2 Stedelijkheidsgraad

Bij de parkeerkencijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt naar 'stedelijkheidsgraad': naarmate een gemeente een meer stedelijk karakter heeft, kunnen lagere parkeernormen worden toegepast[2]. De stedelijkheidsgraad is door het CBS (http://stattline.cbs.nl) gedefinieerd op basis van de 'omgevingsadressendichtheid' (het gemiddeld aantal andere adressen dat binnen een cirkel van één kilometer rondom elk adres te vinden is). De stedelijkheidsgraad voor de gemeente Westerkwartier is gebaseerd op data van het CBS, onze eigen gegevens met betrekking tot 'omgevingsadressendichtheid' en ervaringen uit het verleden. Op basis van de omgevingsadressendichtheid zou de gemeente Westerkwartier als "niet stedelijk" worden aangemerkt. Echter, doorslaggevend voor het bepalen van de stedelijkheidsgraad in relatie tot de parkeernormering voor de gemeente, is het gegeven dat parkeerknelpunten zich in de praktijk met name voordoen in de grotere kernen binnen de gemeente Westerkwartier. Op basis hiervan wordt de gemeente Westerkwartier beschouwd als een gemeente met een 'weinig stedelijk' karakter.

[2] Een lage parkeernorm wil zeggen dat bij een nieuwe functie per (oppervlakte)eenheid een laag aantal parkeerplaatsen nodig is. Hoe hoger de parkeernorm, hoe meer parkeerplaatsen nodig zijn per (oppervlakte)eenheid.

2.3 Gebiedsindeling

De hoogte van de parkeernorm wordt ook bepaald door nadere ruimtelijke kenmerken (centrum, schil, overig, buitengebied) van een gebied. Hoe dichter bij het centrum, des te beperkter er een behoefte bestaat aan het gebruik van de auto en beter normaliter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen is. In deze gevallen kan een lagere parkeernorm worden gehanteerd. Het CROW maakt onderscheid in vier verschillende zones:

- Centrum
- Schil centrum
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied

In een centrumgebied zijn de parkeerkencijfers van het CROW het laagst en naarmate men verder van het centrum komt, worden de parkeerkencijfers hoger. Daarvoor zijn twee belangrijke redenen:

1. het centrumgebied is vanwege de (centrale) ligging en aanwezige voorzieningen beter bereikbaar met andere vormen van vervoer dan de auto;

2. in veel centra is sprake van gereguleerd parkeren (zoals betaald parkeren of blauwe zone) waardoor het aantrekkelijker is om bijvoorbeeld lopend of met de fiets naar het centrum te komen.

De gemeente Westerkwartier kent overigens geen betaald parkeren. In bepaalde delen van de gemeente met een hoge parkeerdruk is het parkeren door middel van een blauwe zone gereguleerd. Voor het overige kan men vrij parkeren.

In de gemeente Westerkwartier wordt onderscheid gemaakt in vier verschillende zones:

Zone	Omschrijving zone	Toe te passen CROW-parkeerkencijfers
A	Centrum Zuidhorn, Leek, Marum, Grijpskerk en Grootegast	'centrum'
B	Schil rond centrum Zuidhorn en Leek	'schil centrum'
C	Rest bebouwde kom en overige kernen	'rest bebouwde kom'
D	Gebied buiten bebouwde kom	'buitengebied'

Tabel 2.1: Gebiedsindeling parkeernormen

De twee grootste dorpen van de gemeente Westerkwartier kennen beide een relatief groot centrumgebied met een regionale functie. In deze beide dorpen wordt daarom onderscheid gemaakt tussen "centrum", "schil", en "rest bebouwde kom". In de dorpen Marum en Grijpskerk en Grootegast zijn alleen de zones "centrum" en "rest bebouwde kom" van toepassing. De begrenzing van de

zones "centrum" en "schil" is bepaald op basis van gebiedskenmerken (waaronder het aandeel winkels en voorzieningen) en maximaal acceptabele loopafstanden (zie ook 3.9). In bijlage II zijn kaartbeelden met de gebiedsindeling van de kernen Zuidhorn, Leek, Marum, Grijpskerk en Grootegast weergegeven.

2.4 Parkeernormen

De gemeente Westerkwartier hanteert de meest actuele landelijke parkeerkencijfers van het CROW met de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' als parkeernorm. Er wordt daarbij uitgegaan van het rekenkundige gemiddelde van de door het CROW aangegeven bandbreedte. Er is in voorkomende gevallen echter wel ruimte voor maatwerk. Aanpassing van de te hanteren parkeernorm vindt alleen plaats op basis van een, door de initiërende of ontwikkelende partij aan te leveren, transparante onderbouwing (zie ook 3.5). Indien de landelijke parkeerkencijfers van het CROW in de toekomst worden geactualiseerd, dan worden deze actuele kencijfers als parkeernorm voor de gemeente Westerkwartier aangehouden. In bijlage I zijn de meest actuele parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381, '*Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfers naar parkeernormen'* (2018) opgenomen. Voor de bepaalde specifieke functie zijn er geen kencijfers beschikbaar. Er wordt in dat geval gezocht naar een functie die bij benadering gelijk is.

3. Toepassing

3.1 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Met behulp van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte van een ontwikkeling bepaald. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze ontwikkeling wordt het benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk om op basis van aanwezigheidspercentages rekening te houden met (mogelijk) dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werknemers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit daadwerkelijk door álle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden onderstaande aanwezigheidspercentages gehanteerd.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond[3]	Zaterdag-middag	Zaterdag avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoren/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%[4]	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%[5]	0%[6]
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%[7]
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuismedewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 3.1: aanwezigheidspercentages (bron: CROW)

[2] indien sprake is van een traditionele koopavond
[4] indien op zaterdag open: 100%
[5] indien 's avonds open: 70%
[6] indien koopzondag: 100%
[7] indien koopzondag: 100%

3.2 Sloop/ Nieuwbouw of functiewijziging

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een nieuwe ontwikkeling wordt rekening gehouden met de parkeervraag in de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw of functiewijziging eerst de parkeerbehoefte van de bestaande (te vervallen) functies wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en – indien van toepassing- de aanwezigheidspercentages. De nieuwe ontwikkeling mag in beginsel niet leiden tot een toename van de parkeerdruk in het openbaar gebied.

3.3 Parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden door de gemeente Westerkwartier getoetst op maatvoering en toegankelijkheid. Parkeerplaatsen die te krap gedimensioneerd zijn of niet goed in- of uitgereden kunnen worden, tellen niet mee bij de beoordeling van de vereiste parkeercapaciteit.

Garages bij woningen worden in de praktijk door krappe dimensionering vaak niet gebruikt voor het parkeren van een auto, maar als bergruimte. Daarom wordt een garage bij een woning niet meegeteld, tenzij in het bouwplan aantoonbaar kan worden gemaakt dat de garage een minimale (binnenwerkse) maatvoering kent van 3,5 meter breed en 7,0 meter lang, zodat deze daadwerkelijk gebruikt kan worden voor het parkeren van een auto. Een oprit voor een garage telt wel als een parkeerplaats, mits de oprit ten minste 5 meter lang is. De rekenregels met betrekking tot parkeren op eigen terrein bij woningen zijn opgenomen in de onderstaande tabel.

Parkeervoorziening	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	oprit minimaal 5,0 m diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	oprit minimaal 11,0 m diep
Dubbele oprit zonder garage	2	oprit minimaal 5,0 m diep én minimaal 4,5 m breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	mits wordt voldaan aan minimale maatvoering
Garagebox (niet bij woning)	1	mits wordt voldaan aan minimale maatvoering
Garage met enkele oprit	2	oprit minimaal 5,0 m diep én mits wordt voldaan aan min. maatvoering garage
Garage met lange oprit	3	oprit minimaal 11,0 m diep én mits wordt voldaan aan min. maatvoering garage
Garage met dubbele oprit	3	oprit minimaal 5,0 m diep, minimaal 4,5 m breed én mits wordt voldaan aan min. maatvoering garage

Tabel 3.2 Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

3.4 Parkeren niet op eigen terrein

Bij nieuwbouw of functiewijziging is uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Dit betekent dat het parkeren op eigen terrein, of binnen de planontwikkeling van een gebied, dient plaats te vinden. Er zijn redenen denkbaar dat het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval indien:

- de ontwikkeling is gelegen in een voetgangersgebied;
- het fysiek onmogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, bijvoorbeeld bij bestaande panden in een centrumgebied of bij rijtjeswoningen;
- het financieel niet haalbaar is om een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren.

In deze gevallen beoordeelt de gemeente Westerkwartier of het mogelijk is om de benodigde extra parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (zie paragraaf 3.9) in de openbare ruimte te realiseren. De gemeente kan in dit geval zorgdragen voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte, waarbij de kosten hiervan voor rekening van de initiërende of ontwikkelende partij komen. Onder strikte voorwaarden kan ook gebruik gemaakt worden van al bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte. Hiervoor is het in elk geval noodzakelijk dat uit objectief parkeeronderzoek blijkt dat op acceptabele loopafstand voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte beschikbaar is (zie hiervoor ook paragraaf 3.5).

3.5 Afwijken van de parkeernorm

De parkeernormen die in deze nota zijn opgenomen beschrijven de minimum- en de maximumnormen. In de gemeente Westerkwartier wordt het gemiddelde van deze parkeernormen als minimale parkeereis gehanteerd. Het is toegestaan is om méér parkeerplaatsen te realiseren dan de aangegeven parkeernorm, mits daarbij ook andere eisen wordt voldaan. In voorkomende gevallen kan de vereiste parkeernorm tot gevolg hebben dat een gewenste ontwikkeling niet uitvoerbaar is, of dat de realisatie van het aantal parkeerplaatsen overeenkomstig de parkeernorm niet wenselijk is. Aan een dergelijk ontwikkeling kan onder de volgende omstandigheden medewerking worden verleend.

1. Elders aanwezige parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand

Er kan worden aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand (zie ook paragraaf 3.9) rondom de ontwikkeling in de benodigde parkeervraag (conform de aangegeven normen) wordt voorzien. Aangetoond dient te worden dat deze alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk beschikbaar is op tijden die nodig zijn voor de parkeervraag van desbetreffende ontwikkeling.

Ook kan voor vervangende parkeerruimte een beroep worden gedaan op de openbare ruimte indien uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerbezettingsgraad in de directe omgeving en binnen acceptabele loopafstand op de maatgevende momenten onder de 85% blijft[8]. De kosten van dit onderzoek komen voor rekening van de aanvrager van de vergunning. Het onderzoeksgebied hangt samen met de maximale loopafstand, zoals beschreven in paragraaf 3.9 en dient met de gemeente afgestemd te worden. Indien het mogelijk en noodzakelijk is om nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren, vindt dit plaats door de gemeente, maar op kosten van de aanvrager.

2. Bijzondere situaties

De gemeente kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen. Eén en ander dient gemotiveerd en vastgelegd te worden in een afzonderlijk collegebesluit. Omstandigheden waarbij dit aan de orde kan zijn, zijn de volgende:

- ontwikkelingen die een groot algemeen maatschappelijk belang kennen;
- ontwikkelingen op loopafstand (maximaal 500 meter) van hoogwaardige openbaar vervoer-knooppunten;
- integrale gebiedsontwikkelingen waarbij door schaalvoordelen meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is (vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst);
- indien sprake is van een verplaatsing van een functie en aangetoond kan worden dat op de huidige locatie (mits vergelijkbaar) een lager aantal parkeerplaatsen in de praktijk volstaat;
- ontwikkelingen waarbij specifieke maatregelen worden getroffen op mobiliteitsgebied: er dient dan door de initiatiefnemer aangetoond te worden dat de gebruikers van het te bouwen object (blijvend) een lagere parkeerbehoefte hebben, dan is berekend op basis van de parkeernormen. Hiervoor is een vervoerplan vereist met concrete en realistische maatregelen om autoverkeer of autobezit te beperken. Een actueel voorbeeld hiervan is het aanbieden van deelauto's.

Uitgangspunt bij de inzet van deelauto's bij de functie wonen, is dat daarbij minimaal 1 parkeerplaats per woning dient te worden gerealiseerd, en voor maximaal 50% van de aanvullende parkeereis op basis van de van toepassing zijnde parkeernorm, de inzet van

[8] Indien de parkeerbezettingsgraad 85% of hoger is, wordt over het algemeen aangenomen dat automobilisten lastig een parkeerplaats kunnen vinden en er op en rondom de parkeervoorzieningen zoekend verkeer gaat optreden. Een parkeervoorziening wordt dan als (te) vol ervaren en het bereikbaarheidsimago kan onder druk komen te staan. Indien een maximale acceptabele bezettingsgraad van 85% wordt aangehouden, kunnen schommelingen (die altijd zullen optreden) in de parkeerbehoefte worden opgevangen.

één deelauto, maximaal vier "gewone" auto's kan vervangen[9]. Het dient hierbij dan wel te gaan om een duurzame meerjarige inzet van één of meerdere deelauto's.

3.6 Beperkte uitbreiding

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan drie parkeerplaatsen, kan de gemeente vrijstelling verlenen van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld voor een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een winkel. Ook als de rekenkundige waarde van de parkeereis van een project minder dan 1,5 bedraagt, kan op basis van de door initiatiefnemer aan te dragen argumenten vrijstelling worden verleend van de parkeereis. Voorwaarde is wel dat deze vrijstelling niet mag leiden tot onbalans ten aanzien van de lokale parkeerbehoefte. Deze vrijstellingen gelden echter niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'.

3.7 Bijzondere, nieuwe functies

In bepaalde sectoren gaan de (technologische) ontwikkelingen erg snel. Er ontstaan in de afgelopen tijd nieuwe bedrijfs- en winkelformules die bijvoorbeeld inspelen op de mogelijkheden die het internet biedt. Reguliere detailhandel wordt bijvoorbeeld vervangen door online-winkels met soms een vaste locatie waar de goederen desgewenst kunnen worden getoond of opgehaald. Bedrijven bieden hun diensten aan via apps, het delen van goederen wordt steeds eenvoudiger, etc. Daar horen nieuwe bedrijfsformules bij en mogelijk ook een andere parkeerbehoefte. De huidige parkeernormen zijn gebaseerd op bekende 'standaard' functies. Op het moment dat zich andersoortige functies voordoen, kunnen de standaard-parkeernormen daarvoor niet (meer) passend zijn. Er wordt in dit soort gevallen maatwerk geleverd: op basis van ervaringen elders en een businessplan van de betreffende onderneming wordt een parkeernorm 'op maat' bepaald.

3.8 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Om gehandicapten te laten deelnemen aan het maatschappelijk verkeer is het noodzakelijk dat er voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn. Extra aandacht vragen specifieke bestemmingen, zoals winkelvoorzieningen, publieke voorzieningen, zorgvoorzieningen en openbaar vervoersvoorzieningen. Ook buiten het gereguleerde gebied moeten algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen. Gezien de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een Europese gehandicaptenparkeerkaart is het belangrijk dat algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op zo kort mogelijke en op maximaal 100 meter afstand liggen tot de (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn. De richtlijn van het CROW geeft aan dat bij publieke voorzieningen 5% van het parkeeraanbod zou moeten bestaan uit algemene

[9] Gebaseerd op verschillende landelijke ervaringen en uitgangspunten zoals gehanteerd door andere gemeenten.

gehandicaptenparkeerplaatsen. Op grote parkeerterreinen (> 50 parkeerplaatsen) en in parkeergarages betreft dit aandeel minimaal 2%. De maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit het ASVV 2021.

Voor het bepalen van de ligging van parkeervoorzieningen voor gehandicapten gelden twee aandachtspunten over de route ernaartoe:

- De parkeerplaats dient eenvoudig bereikbaar te zijn, ook bij tijdelijke verkeersmaatregelen. Dit betekent ook dat wanneer een parkeerplaats bezet is een andere parkeerplaats eenvoudig te bereiken is;

- De parkeerplaats moet vindbaar zijn: de gebruiker is niet altijd plaatselijk bekend, dus de parkeerplaatsen liggen voor zover mogelijk langs aanrijroutes.

Bij voorzieningen In het centrum van de kernen kan het efficiënter zijn om meerdere gehandicaptenparkeerplaatsen bij elkaar te situeren, dan op meerdere plaatsen. In de schil is die noodzaak er niet en kunnen deze verspreid liggen.

3.9 Acceptabele loopafstanden

De parkeernormen gelden in combinatie met een maximale loopafstand om te voorkomen dat parkeerders een bepaalde voorziening niet gebruiken. De loopafstand is de daadwerkelijke loopafstand (dus niet hemelsbreed) tussen de bestemming en de parkeerplaats. De van toepassing zijnde afstanden voor wonen en overige functies zijn:

- wonen: tot 250 meter tot bestemming;
- ontspanning: tot 600 meter tot bestemming;
- gezondheidszorg: tot 100 meter tot bestemming;
- onderwijs: tot 300 meter tot bestemming;
- winkelen: tot 600 meter tot bestemming;
- werken: tot 800 meter tot bestemming;
- openbaar vervoer: tot 500 meter tot bestemming.

In het centrum van de grotere kernen in Westerkwartier fungeren verschillende winkels en voorzieningen vaak in combinatie met elkaar: men komt (meestal) niet specifiek naar één winkel, maar naar het centrumgebied, waar men verschillende winkels en horeca in één bezoek combineert. Bij dergelijke functies kan voor de maximale loopafstand een ruimere straal worden genomen: het gaat erom dat de afstand tussen de voorzieningen en het centrumgebied als geheel (dus tot de randen van het centrum) niet te groot zijn.

3.10 Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis

In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven zonder personeel en weinig tot geen bezoekers. Op eigen terrein zijn in de meeste situaties geen of onvoldoende mogelijkheden om extra parkeerplaatsen aan te leggen, waardoor eventuele werknemers en/of bezoekers van de lichte bedrijvigheid aangewezen op de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In woonwijken is overdag over het algemeen sprake van restcapaciteit. De parkeerbehoefte van aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis is daarom buiten beschouwing gelaten.

3.11 Vastleggen oplossing

Wanneer duidelijk is waar de gebruikers van de ontwikkeling, na realisatie van het bouwplan exact hun auto kunnen parkeren, is het van belang dat de afspraken daarover goed worden vastgelegd, zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden. In de vast te leggen afspraken wordt minimaal het volgende vastgelegd:

- welke ontwikkeling het betreft;
- een berekening van de normatieve parkeerbehoefte;
- de parkeereis conform de gemeentelijke parkeernormen, met eventueel een toelichting wanneer deze lager is dan de normatieve behoefte;
- (indien van toepassing) uitsplitsing naar aantallen parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en werknemers;
- de wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan;
- heldere omschrijving en onderbouwing van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers dat minimaal in de openbare ruimte gerealiseerd dient te worden;
- mogelijke consequenties voor de eindgebruiker (bijvoorbeeld beperking recht op een parkeervergunning op de openbare weg);
- laadvoorzieningen;
- kosten.

Bijlage I: parkeerkencijfers CROW

In deze bijlage zijn de meest actuele parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381, '*Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfers naar parkeernormen'* (2018) voor de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' opgenomen. De gemeente Westerkwartier hanteert de meest actuele landelijke parkeerkencijfers van het CROW met de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' als parkeernorm. Er wordt daarbij uitgegaan van het gemiddelde van de door het CROW aangegeven bandbreedte.

	Centrum		Schil		Rest en overige kern		Buitengebied		Aandeel laadpunten	Aandeel bezoekers[10]
	min	max	min	max	min	max	min	max		
Koop vrijstaand	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	0,8 – 1,7 % p.w.	0,3 pp
Koop 2 onder 1 kap	1,3	2,1	1,6	2,4	1,8	2,6	1,8	2,6	0,8 – 1,7 % p.w.	0,3 pp
Koop tussen/hoek	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4	0,3 – 0,5 % p.w.	0,3 pp
Koop, appartement, duur	1,2	2,0	1,5	2,3	1,7	2,5	1,7	2,5	0,8 – 1,7 % p.w.	0,3 pp
Koop, appartement, midden	1,0	1,8	1,3	2,1	1,5	2,3	1,5	2,3	0,3 – 0,5 % p.w.	0,3 pp
Koop, appartement, goedkoop	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	0,07 – 0,2 % p.w.	0,3 pp
Huur, vrije sector	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4	0,3 – 0,5 % p.w.	0,3 pp
Huur, sociale huur	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	0,07 – 0,2 % p.w.	0,3 pp
Huur, appartement, duur	1,0	1,8	1,3	2,1	1,5	2,3	1,5	2,3	0,8 – 1,7 % p.w.	0,3 pp
Huur, appartement, midden/goedkoop	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	0,3 – 0,5 % p.w.	0,3 pp
Kamerverhuur zelfstandig (niet-student)	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6	0,8	0,6	0,8	0,07 – 0,2 % p.k.	0,2 pp
Kamerverhuur studenten (niet zelfstandig)	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,07 – 0,2 % p.k.	0,2 pp
Aanleunwoning en serviceflat	0,8	1,3	0,9	1,3	1,0	1,4	1,0	1,4	0,07 – 0,2 % p.w.	0,3 pp
Tiny house	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6	0,8	0,6	0,8	0,07 – 0,2 % p.w.	0,2 pp

Tabel: Parkeerkencijfers functie wonen

Het CROW hanteert voor woningen verschillende prijscategorieën met daaraan gekoppelde parkeerkencijfers. Daarin wordt onderscheid gemaakt in de categorieën duur, midden en goedkoop. De in de tabel gehanteerde afkortingen p.w. en p.k. staan voor respectievelijk 'per woning' en 'per kamer'. Gelet op de energietransitie waarbij er steeds meer elektrische auto's komen, zijn ook steeds meer laadpunten nodig. Hiervoor is voor publieke parkeervoorzieningen een richtlijn opgenomen.

[10] Recent landelijk onderzoek heeft uitgewezen dat het aandeel bezoekers-parkeren in de praktijk vaak lager ligt, dan tot nu is opgenomen in de landelijke parkeerkencijfers. Indien dit leidt tot een bijstelling van de landelijke parkeerkencijfers van het CROW, dan worden ook de gemeentelijke parkeernormen hierop aangepast.

	Centrum		Schil		Rest en overige kern		Buitengebied		Eenheid	Aandeel laadpunten
	min	max	min	max	min	max	min	max		
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,1	2,1	2,6	2,3	2,8	2,3	2,8	100 m² bvo	3,0% - geen bovengrens
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,2	2,7	2,7	3,2	3,3	3,8	3,3	3,8	100 m² bvo	3,0% - geen bovengrens
Bedrijf arbeidsintensief /bezoekers-extensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,3	1,8	1,7	2,2	2,1	2,6	2,1	2,6	100 m² bvo	3,0% - geen bovengrens
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers-extensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,4	0,9	0,6	1,1	0,8	1,3	0,8	1,3	100 m² bvo	3,0% - geen bovengrens
Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,6	1,5	2,0	1,7	2,2	1,7	2,2	100 m² bvo	3,0% - geen bovengrens

Tabel: Parkeerkencijfers functie werken

Bvo staat voor bruto vloeroppervlak.

	Centrum		Schil		Rest en overige kern		Buitengebied		Eenheid	Aandeel laadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.		
Winkels										
buurtsupermarkt	1,4	3,4	2,3	4,3	3,3	5,3	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	0 – 2,5 %
Fullservice supermarkt	2,7	5,2	3,8	6,6	4,8	7,5	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	0 – 2,5 %
Grote supermarkt (XL)	5,8	7,8	6,9	8,9	7,8	9,8	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	0 – 2,5 %
Groothandel (specialist)	n.v.t.	n.v.t.	5,6	7,3	5,6	7,9	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	0 – 2,5 %
Groothandel (algemeen)	n.v.t.	n.v.t.	6,3	8,3	6,4	8,4	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	0 – 2,5 %

Tabel: Parkeerkencijfers overige functies

	Centrum		Schil		Rest en overige kern		Buitengebied		Eenheid	Aandeel laadpunten
Centra										
Buurt- en dorpscentrum	2,4	4,4	2,4	4,4	3,1	5,1	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	0 – 2,5 %
Wijkcentrum (klein)	n.v.t.	n.v.t.	3,1	5,1	4,0	6,0	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	0 – 2,5 %
Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	n.v.t.	3,8	5,8	4,6	6,6	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	0 – 2,5 %
Wijkcentrum (groot)	n.v.t.	n.v.t.	4,2	6,2	5,2	7,2	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	0 – 2,5 %
Stadsdeelcentrum	n.v.t.	n.v.t.	4,7	6,7	5,9	7,9	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	0 – 2,5 %
Weekmarkt	0,18	0,27	0,18	0,27	0,18	0,27	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	0 – 2,5 %
Kringloopwinkel	n.v.t.	n.v.t.	1,0	1,5	1,7	2,2	2,0	2,5	100m² bvo	0 – 2,5 %
Bruin- en witgoedzaken	3,3	4,8	5,4	6,9	7,4	8,9	8,5	10,0	100m² bvo	0 – 2,5 %
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,0	1,5	1,5	2,0	1,7	2,2	1,7	2,2	100m² bvo	0 – 2,5 %
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,4	5,9	4,4	5,9	100m² bvo	2,5 – 3 %
Meubel- en woonboulevard	n.v.t.	n.v.t.	1,9	2,4	2,2	2,7	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	2,5 – 3 %
Winkelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	3,6	4,1	4,2	4,7	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	2,5 – 3 %
Outletcentrum	n.v.t.	n.v.t.	8,5	10,5	9,4	11,4	9,4	11,4	100m² bvo	2,5 – 3 %
Bouwmarkt	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	2,1	2,6	2,2	2,7	100m² bvo	0 – 2,5 %
Tuincentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,6	2,4	2,9	2,6	3,1	100m² bvo	0 – 2,5 %
Groencentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,6	2,4	2,9	2,6	3,1	100m² bvo	0 – 2,5 %
Sport, cultuur en ontspanning										
Bibliotheek	0,2	0,7	0,5	1,0	0,9	1,4	1,1	1,6	100m² bvo	0 – 2,5 %
Museum	0,5	0,7	0,7	0,9	1,0	1,2	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	2,5 – 3 %
Bioscoop	2,2	4,2	7,0	9,0	10,2	12,2	12,7	14,7	100m² bvo	2,5 – 3 %
Filmtheater / filmhuis	1,6	3,6	4,3	6,3	6,9	8,9	8,9	10,9	100m² bvo	2,5 – 3 %
Theater / Schouwburg	5,9	8,9	6,5	9,5	8,3	11,3	10,5	13,5	100m² bvo	2,5 – 3 %
Musicaltheater	2,4	3,4	2,9	3,9	3,5	4,5	4,6	5,6	100m² bvo	2,5 – 3 %
Casino	5,2	6,2	5,6	6,6	6,0	7,0	7,5	8,5	100m² bvo	2,5 – 3 %
Bowlingcentrum	1,1	2,1	1,8	2,8	2,3	3,3	2,3	3,3	per baan	2,5 – 3 %
Biljart- / snookercentrum	0,6	1,1	0,9	1,4	1,1	1,6	1,5	2,0	per tafel	2,5 – 3 %
Dansstudio	1,1	2,1	3,4	4,4	5,0	6,0	6,9	7,9	100m² bvo	0 – 2,5 %
Fitnessstudio/sportschool	0,9	1,9	2,9	3,9	4,3	5,3	6,0	7,0	100m² bvo	0 – 2,5 %
Fitnesscentrum	1,2	2,2	4,0	5,0	5,8	6,8	6,9	7,9	100m² bvo	0 – 2,5 %
Wellness (thermen, kuur-, beautycentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,8	9,8	9,8	10,8	100m² bvo	2,5 – 3 %
Sauna, hammam	2,0	3,0	4,1	5,1	6,2	7,2	6,8	7,8	100m² bvo	2,5 – 3 %
Sporthal	1,3	1,8	1,9	2,4	2,6	3,1	3,2	3,7	100m² bvo	2,5 – 3 %

Tabel: Parkeerkencijfers overige functies

	Centrum		Schil		Rest en overige kern		Buitengebied		Eenheid	Aandeel laadpunten
Sportzaal	0,9	1,4	1,7	2,2	2,6	3,1	3,3	3,8	100m² bvo	0 – 2,5 %
Tennishal	0,2	0,4	0,3	0,5	0,4	0,6	0,4	0,6	100m² bvo	0 – 2,5 %
Squashhal	1,5	1,7	2,3	2,5	2,6	2,8	3,1	3,3	100m² bvo	0 – 2,5 %
Zwembad (overdekt)	n.v.t.	n.v.t.	9,7	11,7	10,5	12,5	12,3	14,3	100m² bassin	0 – 2,5 %
Zwembad (openlucht)	n.v.t.	n.v.t.	9,1	11,1	11,9	13,9	14,8	16,8	100m² bassin	2,5 – 3 %
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,0	5,0	3,0	5,0	100m² bvo	2,5 – 3 %
Sportveld	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	per ha netto	2,5 – 3 %
Stadion	0,04	0,4	0,04	0,2	0,04	0,2	n.v.t.	n.v.t.	per zitplaats	2,5 – 3 %
Kunstijsbaan < 400m	1,0	1,5	1,3	1,8	1,6	2,1	1,8	2,3	100m² bvo	0 – 2,5 %
Kunstijsbaan 400m	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,5	2,3	2,8	2,5	3,0	100m² bvo	2,5 – 3 %
Ski- en snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,3	2,8	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	2,5 – 3 %
Jachthaven	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	per ligplaats	2,5 – 3 %
Pitch and putt	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	49,1	53,1	54,2	58,2	per centrum	2,5 – 3 %
Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	86,0	106,0	108,3	128,3	per 18 holes (60ha)	2,5 – 3 %
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	0,6	5,6	1,4	6,4	2,2	7,2	2,6	7,6	100m² bvo	2,5 – 3 %
Indoorspeeltuin (groot)	1,2	6,2	2,1	7,1	3,1	8,1	3,6	8,6	100m² bvo	2,5 – 3 %
Indoorspeeltuin (zeer groot)	2,5	5,5	3,4	6,4	4,4	7,4	4,9	7,9	100m² bvo	2,5 – 3 %
Kinderboerderij (stadsboerderij)	0,6	5,6	1,4	6,4	2,2	7,2	2,6	7,6	per gem. boerderij	0 – 2,5 %
Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,5	per box	0 – 2,5 %
Dierenpark	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	per ha netto	2,5 – 3 %
Attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,0	12,0	4,0	12,0	per ha netto	2,5 – 3 %
Volkstuin	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,4	1,2	1,5	1,3	1,6	per 10 tuinen	2,5 – 3 %
Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	n.v.t.	5,0	10,0	8,0	13,0	1,1	1,6	per gem. tuin	2,5 – 3 %
Horeca en (verblijfs-)recreatie										
Camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,3	per standplaats	2,5 – 3 %
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,6	1,8	2,0	2,2	per bungalow	2,5 – 3 %
1* hotel	0,3	0,5	0,7	0,9	2,4	2,6	4,4	4,6	per 10 kamers	2,5 – 3 %
2* hotel	1,2	1,7	2,1	2,6	4,0	4,5	6,0	6,5	per 10 kamers	2,5 – 3 %
3* hotel	1,7	2,7	2,9	3,9	4,7	5,7	6,3	7,3	per 10 kamers	2,5 – 3 %
4* hotel	3,0	4,0	4,8	5,8	7,0	8,0	8,5	9,5	per 10 kamers	2,5 – 3 %
5* hotel	4,7	6,3	7,5	9,1	10,2	11,8	11,8	13,4	per 10 kamers	2,5 – 3 %
Café/bar/cafetaria	5,0	7,0	5,0	7,0	6,0	8,0	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	0 – 2,5 %
Restaurant	10,0	12,0	10,0	12,0	14,0	16,0	n.v.t.	n.v.t.	100m² bvo	0 – 2,5 %

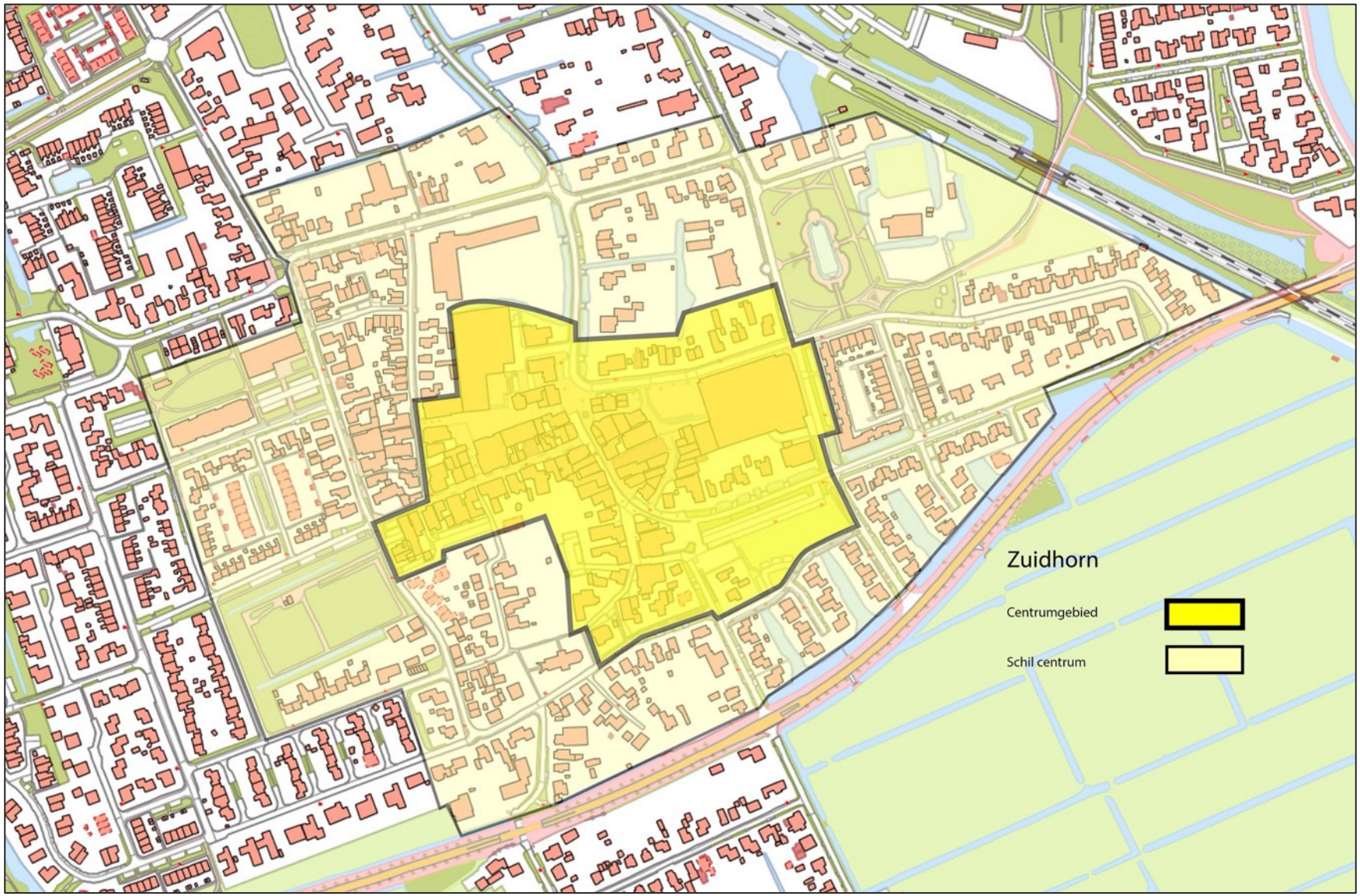
Tabel: Parkeerkencijfers overige functies

	Centrum		Schil		Rest en overige kern		Buitengebied		Eenheid	Aandeel laadpunten
Gezondheidszorg										
Huisartsenpraktijk	2,0	2,5	2,5	3,0	3,0	3,5	3,0	3,5	behandelkamer	0 – 2,5%
Apotheek	2,2	2,7	2,6	3,1	3,1	3,6	n.v.t.	n.v.t.	per apotheek	0 – 2,5 %
Fysiotherapiepraktijk	1,1	1,6	1,4	1,9	1,7	2,2	1,7	2,2	behandelkamer	0 – 2,5%
Consultatiebureau	1,2	1,7	1,5	2,0	1,9	2,4	1,9	2,4	behandelkamer	0 – 2,5%
Consultatiebureau voor ouderen	1,2	1,4	1,5	1,7	1,9	2,1	2,1	2,3	behandelkamer	0 – 2,5%
Tandartsenpraktijk	1,5	2,0	1,9	2,4	2,3	2,8	2,4	2,9	behandelkamer	0 – 2,5%
Gezondheidscentrum	1,5	2,0	1,8	2,3	2,2	2,7	2,2	2,7	behandelkamer	0 – 2,5%
Ziekenhuis	1,4	1,6	1,6	1,8	1,8	2,0	1,9	2,1	100m² bvo	2,5 – 3%
Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	25,1	35,1	25,1	35,1	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	2,5 – 3%
Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	26,6	36,6	26,6	36,6	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	2,5 – 3%
Penitentiaire inrichting	1,4	1,9	1,9	2,4	3,0	3,5	3,4	3,9	per 10 cellen	2,5 – 3%
Religiegebouw	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	n.v.t.	n.v.t.	per zitplaats	0 – 2,5%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	n.v.t.	n.v.t.	per eenheid	2,5 – 3%
Scholen										
Kinderdagverblijf (crèche)	0,9	1,1	1,1	1,3	1,3	1,5	1,4	1,6	100m² bvo	2,5 – 3%
Basisonderwijs	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	per leslokaal	2,5 – 3%
Middelbare school	2,7	4,7	3,6	5,6	3,9	5,9	3,9	5,9	per 100 leerlingen	2,5 – 3%
ROC	3,8	5,8	4,4	6,4	4,9	6,9	4,9	6,9	per 100 leerlingen	2,5 – 3%
Hogeschool	7,4	11,4	8,2	12,2	8,9	12,9	8,9	12,9	per 100 studenten	2,5 – 3%
Universiteit	11,4	15,4	13,4	17,4	14,8	18,8	14,8	18,8	per 100 studenten	2,5 – 3%
Avondonderwijs	3,6	5,6	4,7	6,7	5,9	7,9	9,5	11,5	per 10 studenten	2,5 – 3%

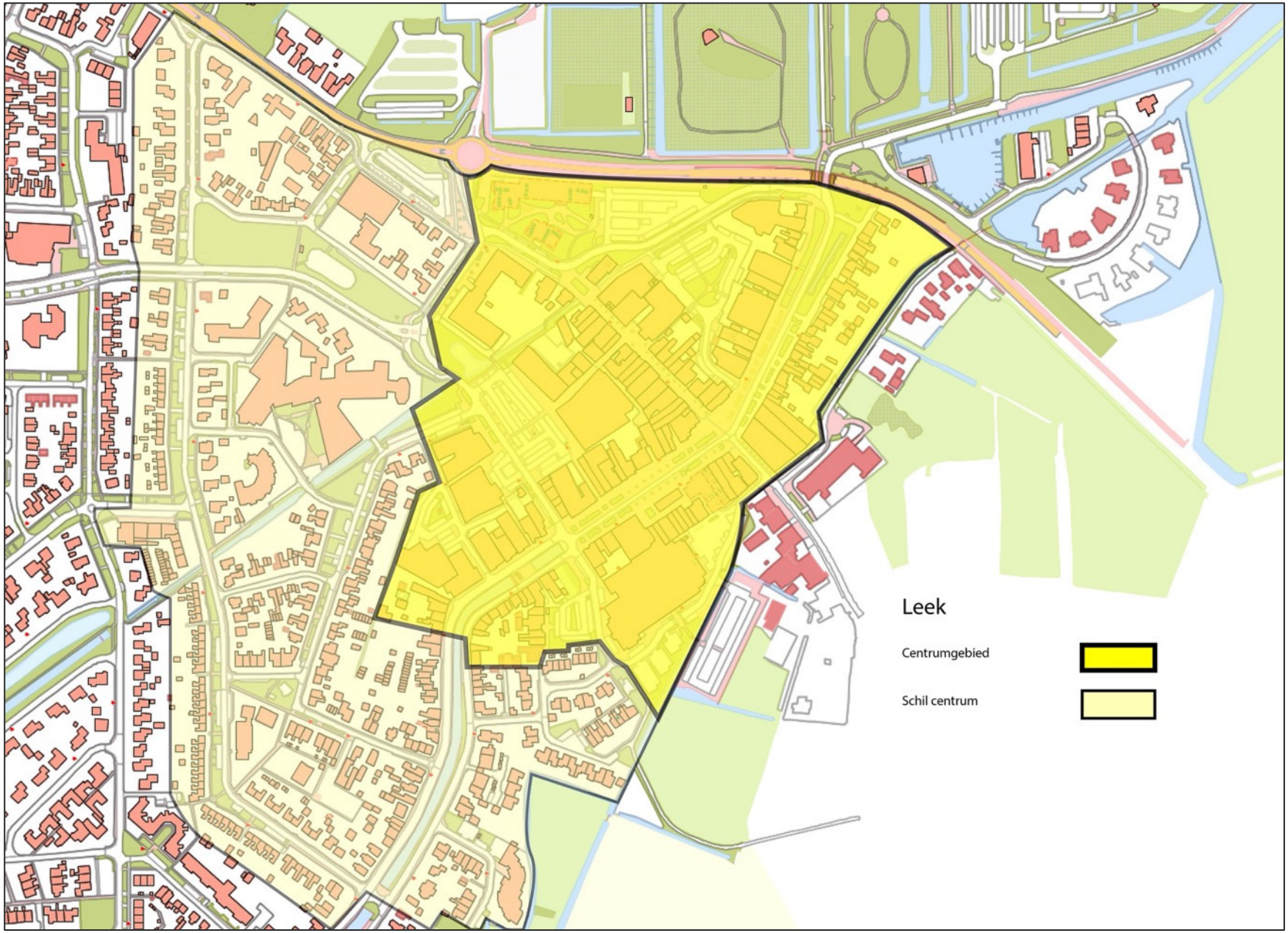
Tabel: Parkeerkencijfers overige functies

Bvo staat voor bruto vloeroppervlak.

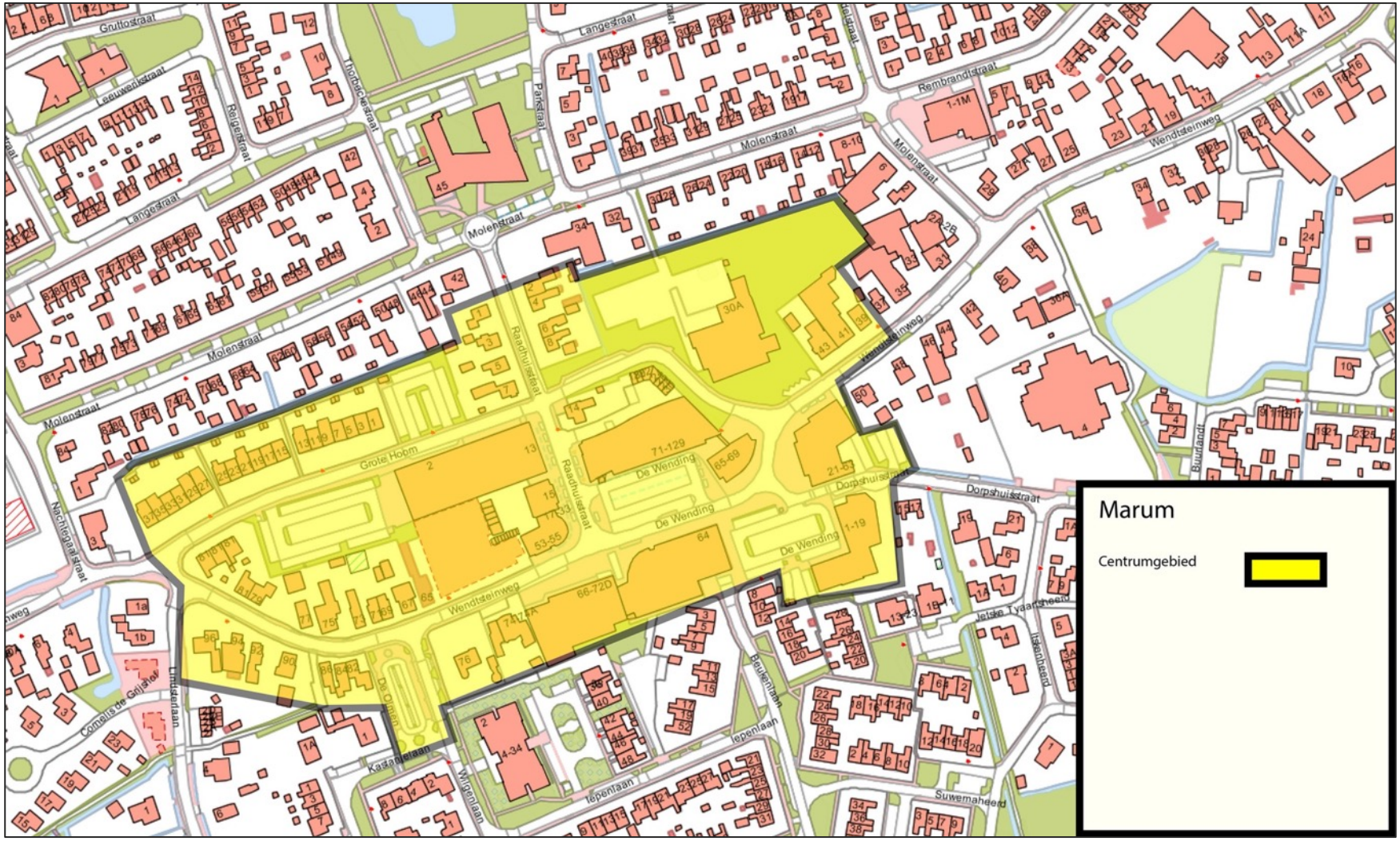
Bijlage II: gebiedsindeling grote kernen gemeente Westerkwartier



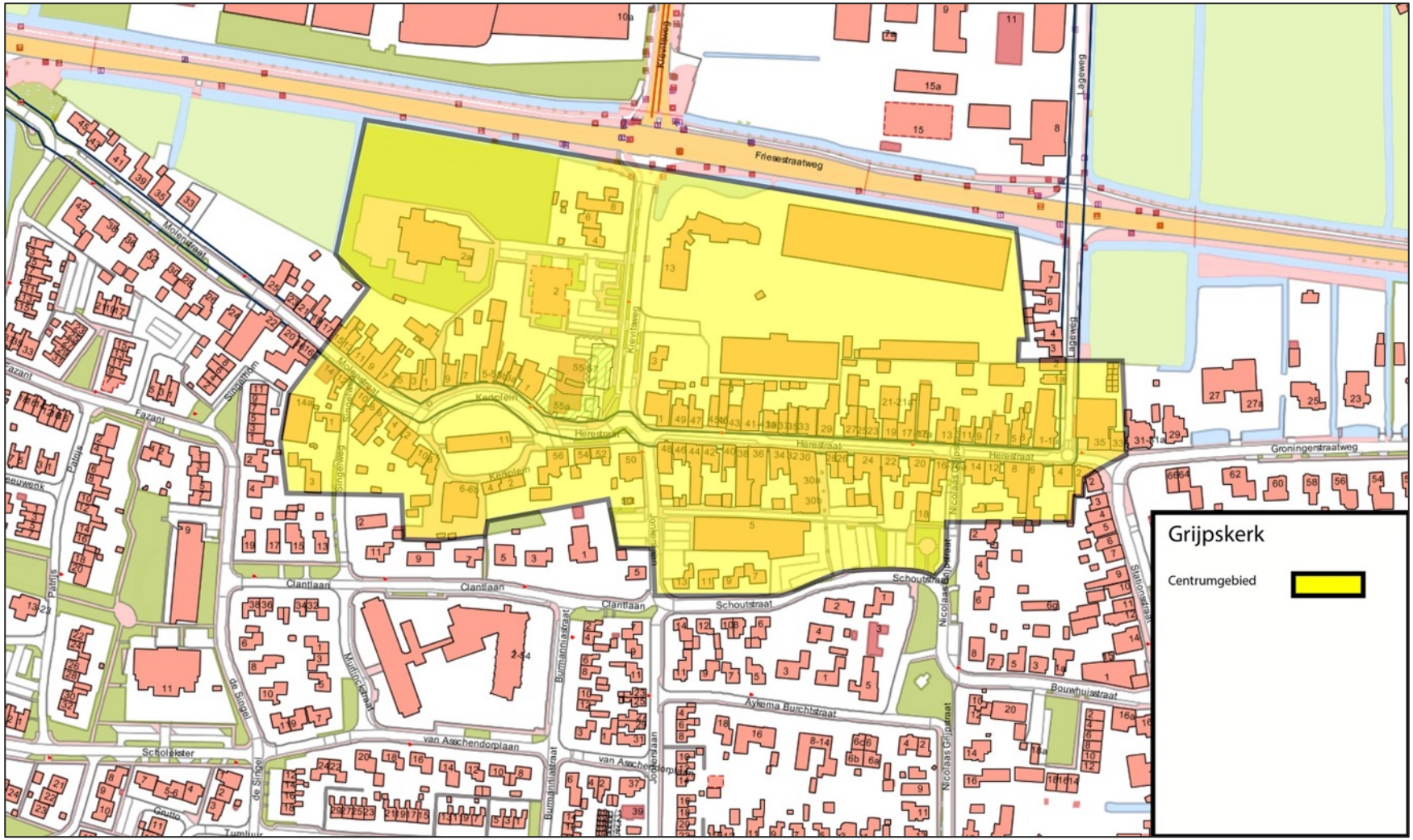
Gebiedsindeling Zuidhorn



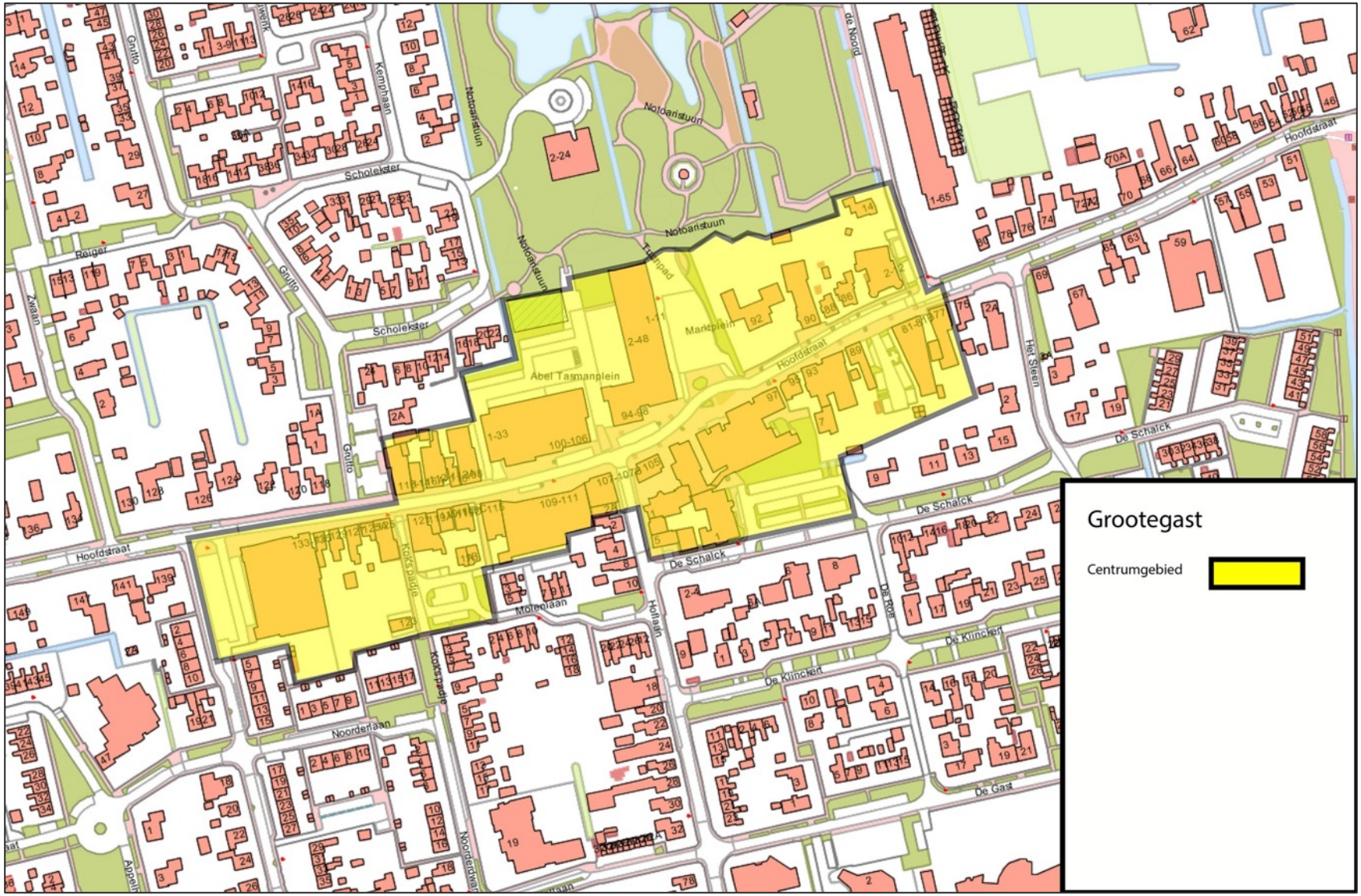
Gebiedsindeling Leek



Gebiedsindeling Marum



Gebiedsindeling Grijpskerk



Gebiedsindeling Grootegast

Verbeelding

Plangebied

Parapluplan parkeren Westerkwartier

Gemeente Westerkwartier

Parapluplan parkeren Westerkwartier

Bestemmingsplan

PROJECT	20211023/20221267		
FORMAAT	A0		
SCHAAL	1:30.000	Vastgesteld	00-00-2023
KAART	1/1	Ontwerp	20-01-2023
GETEKEND	PVD	Voorontwerp	
IDN	NL.IMRO.1969.BPFACEparkeren-VA01	Concept	14-09-2021

RHO ADVISEURS

info@rho.nl
www.rho.nl

N