

Nota Parkeernormen Dronten 2016



Eindrapport

datum: 29 september 2016

rapportnummer: 5491-R-E



Hooikade 13
Postbus 2873
2601 CW Delft
Tel. 015 - 2147899

Badhuiswal 3
8011 VZ Zwolle
Tel. 038 - 4225780

Hoff van Hollantlaan 6
5243 SR Rosmalen
Tel. 073 - 5231065

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
1.1	Achtergrond	1
1.2	Meerdere raakvlakken	1
1.3	Opbouw nota parkeernormen	1
2	UITVOERING PARKEERVERPLICHTING	2
2.1	Stappenplan bepalen parkeerplaatsverplichting	2
2.2	Afwijkingsbevoegdheid college van B&W	8
2.3	Overgangsregeling	8
2.4	Slotbepaling	9
2.5	Verankering parkeernormen in bestemmingsplannen	9
3	PARKEERNORMEN DRONTEN	10
3.1	Hoofdfunctie wonen	10
3.2	Hoofdfunctie werken	11
3.3	Hoofdfunctie winkels en boodschappen	11
3.4	Hoofdfunctie horeca en (verblijfs)recreatie	12
3.5	Hoofdfunctie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	12
3.6	Hoofdfunctie onderwijs	13
3.7	Hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning	14
4	DOCUMENTATIEPAGINA	15
BIJLAGEN		
1.	Gebiedsoverzicht stedelijke zones	

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De laatste jaren is er veel discussie geweest over het vastleggen van parkeernormen binnen de kaders van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Vanaf 1 juli 2018 zijn gemeenten verplicht de parkeereis te hebben geregeld via het bestemmingplan, omdat de stedenbouwkundige bepalingen (waaronder artikel 2.5.30) uit de bouwverordening komen te vervallen. Vanaf 29 november 2014 dient bij nieuwe bestemmingsplannen of bij bestemmingsplannen die nog niet zijn vastgesteld de parkeerverplichting in deze plannen te worden geregeld (middels een voorwaardelijke verplichting). Bestaande bestemmingsplannen dienen voor 1 juli 2018 hierop te zijn geactualiseerd. De gemeente Dronten heeft derhalve behoefte aan een Nota Parkeernormen waar in bestemmingsplannen naar kan worden verwezen.

1.2 Meerdere raakvlakken

De toepassing van parkeernormen kent veel aanliegroutes. De stedenbouwkundige wil in een ruimtelijk ontwerp doorgaans niet al te veel parkeerplaatsen (op maaiveld) realiseren om kwaliteit aan de openbare ruimte te bieden. De verkeerskundige wil juist vanuit het oogpunt van bereikbaarheid voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd zien. De planoloog en plantoetser willen graag duidelijke en werkbare parkeernormen die transparant toe te passen zijn. Daarnaast speelt ook het gemeentelijk financiële plaatje een rol voor het aanleggen van parkeervoorzieningen (parkeerexploitatie).

Daarom heeft voorafgaand aan het opstellen van deze nota een breed overleg plaats gevonden met de diverse betrokken vakdisciplines. Hieruit is een helder beeld naar voren gekomen. De parkeernormensystematiek moet eenduidig en duidelijk toetsbaar zijn. De hoogte van de parkeernormen moet aansluiten op de specifieke situatie in Dronten en moet toekomstbestendig zijn. Daarnaast dient er voldoende aandacht te zijn voor de juridische verankering van parkeernormen in bestemmingsplannen. Thema's die een duidelijke plaats krijgen in deze nota parkeernormering.

1.3 Opbouw nota parkeernormen

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

De parkeerplaatsverplichting wordt berekend aan de hand van vastgestelde parkeernormen. De parkeernormen die binnen de gemeente Dronten gelden zijn in hoofdstuk 3 'Parkeernormen Dronten' opgenomen.

2 Uitvoering parkeerverplichting

2.1 Stappenplan bepalen parkeerplaatsverplichting

Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van onderstaande vier stappen. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt maken tussen nieuwbouwplannen en verbouwplannen.

- Bij nieuwbouwplannen wordt de parkeerplaatsverplichting berekend aan de hand van de parkeernormentabel van hoofdstuk 3.
- Bij verbouwplannen, functiewijzigingen of uitbreidingsplannen wordt het aantal aantoonbaar toewijsbare parkeerplaatsen van de oude functie - met de bestaande bestemming - in mindering gebracht op de nieuwe parkeerplaatsverplichting (zoals berekend aan de hand van de parkeernormentabel van hoofdstuk 3).

Bovenstaande levert een aanvullende parkeerplaatsverplichting op.

De aanvrager dient ten behoeve van de berekening aan te leveren uit welke functies en bijbehorende oppervlakten het plan is opgebouwd. Bij een uitbreiding van een locatie wordt in eerste instantie alleen de uitbreiding getoetst. Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van onderstaande vier stappen.

2.1.1 Stap 1: bepalen parkeerbehoefte

[A. gebiedstypologie gemeente Dronten](#)

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is het aanbod - en de kwaliteit - van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. Daarnaast kan een onderscheid worden gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied) van een gemeente.

De gemeente Dronten valt qua stedelijkheidsgraad - in zijn geheel - in de categorie "weinig stedelijk"¹. Niet elk gebied heeft echter deze stedelijkheidsgraad. Het buitengebied heeft een veel lager OAD dan het centrum van Dronten. Daarom is onderstaande verdeling in stedelijkheidsgraad van toepassing, gebaseerd op de bestemmingsplannen binnen de gemeente Dronten.

¹ Omgevingsadressendichtheid 2015 = 761 – categorie weinig stedelijke gemeenten, omgevingsadressendichtheid van 500 tot 1000 adressen per km²

Gebiedstype	Stedelijkheidsgraad	Omgevingsadressendichtheid
Dronten (bebouwde kom)	Matig stedelijk	1.000 tot 1.500 adressen per km ²
Rest gemeente	Niet stedelijk	minder dan 500 adressen per km ² .

Tabel 2-1

Overzicht stedelijkheidsgraden Dronten

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

Gebiedsindeling	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zones
Centrum Dronten	Matig stedelijk	Centrum
Hanzekwartier	Matig stedelijk	Schil centrum
Rest kern Dronten	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
Ketelhaven, Swifterbant, Biddinghuizen	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Tabel 2-2

Overzicht gebiedsindeling naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zones Dronten.

Een overzichtskaart van de gebieden is opgenomen in bijlage 1.

B. toepassing parkeernormen

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

De keuze voor het gemiddelde komt voort uit het autobezit. Het gemiddeld autobezit in Dronten is 459 per 1000 huishoudens, het gemiddelde voor Nederland is met 420 motorvoertuigen per 1000 inwoners nagenoeg gelijk.

Voor het kernwinkelgebied van Dronten wordt de parkeervraag voor alle bezoekersaantrekkelijke functies (met uitzondering van woonfuncties) berekend middels een algemene parkeernorm voor binnenstadsfuncties van 3,5 parkeerplaats per 100 m² BVO. Bij een functieverandering tussen deze functies zal dit middels deze algemene parkeernorm niet meer leiden tot het realiseren van extra parkeerplaatsen. Bij nieuwbouw of uitbreiding leidt de parkeernorm voor binnenstadsfuncties wel tot aanpassing van de parkeervraag, evenals een functiewijziging van een binnenstadsfunctie naar een woonfunctie of vice versa. In dit geval worden de centrum-normen gehanteerd.

C. aanwezigheidspercentages bij dubbelgebruik parkeerplaatsen

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

Aanwezighedspercentages (dubbelgebruik parkeervoorzieningen)

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

Tabel 2-3 Aanwezighedspercentage Dronten (op basis van het CROW Publicatie 317)

D. reductiefactor parkeerplaatsen op bijbehorend terrein

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

Parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen worden niet altijd volledig meegerekend in de gerealiseerde parkeerplaatsen.

Deze plaatsen worden immers vaak voor andere doeleinden gebruikt dan parkeren van auto's. De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegerekend (afhankelijk van de parkeervoorziening) is opgenomen in onderstaande tabel.

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

Tabel 2-4

Parkeren op eigen terrein (op basis van het CROW Publicatie 317)

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

- Een enkele oprit is minimaal 6m lang en 3,0m breed.
- Een lange oprit is minimaal 10m lang en 3,0m breed.
- Een dubbele oprit is minimaal 5,0 meter breed.
- Een garage is minimaal 5m lang en 2,5m breed (binnenwerks).
- Een dubbele garage is minimaal 5m lang en 5,0m breed (binnenwerks).

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

E. Afronding naar volledige parkeerplaatsen

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

2.1.2 Stap 2: aantonen parkeren op bijbehorend terrein

Een aanvraag omgevingsvergunning dient in beginsel op het bijbehorend terrein aan de parkeerplaatsverplichting te voldoen. Met het begrip "parkeren op bijbehorend terrein" wordt bedoeld: "ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan en de vigerende bestemming." De op eigen terrein te realiseren parkeervoorzieningen dienen te voldoen aan de maatvoering zoals beschreven in vorige paragraaf.

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

2.1.3 Stap 3: onderzoek gebruik bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte

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

Als er bijvoorbeeld in de omgeving parkeerplaatsen voorhanden zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die niet meer bestaat of als er sprake is van overcapaciteit aan parkeerruimte, is te onderzoeken of deze ruimte mag worden meegeteld bij de parkeerverplichting voor het initiatief. Dit is alleen mogelijk als de parkeerdruk in de openbare ruimte op het maatgevende moment, met toevoeging van de ontwikkeling, onder 85% blijft. Of deze ruimte er is, dient te blijken uit een door de initiatiefnemer aan te leveren representatief² parkeeronderzoek. Als er binnen 5 jaar ontwikkelingen worden verwacht die de bezettingsgraad van het betreffende gebied beïnvloeden, moet daarmee ook rekening worden gehouden. De wijze van onderzoek moet vooraf met de gemeente gecommuniceerd zijn. De bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen in de omgeving wordt door de gemeente getoetst bij het verzoek om afwijking van (een deel van) de parkeervraag.

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

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

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

Tabel 2-5 Richtlijn acceptabele loopafstanden (op basis van het CROW Publicatie 317)

2.1.4 Stap 4: onderzoek realiseren nieuwe parkeerruimte in de openbare ruimte

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

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

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

- De parkeerplaats kan ruimtelijk en verkeerstechnisch worden aangelegd. Maatgevend hierbij is onder andere de verkeersveiligheid en eventuele hinder die dit op kan leveren voor andere weggebruikers.
- De gemeente wil deze ruimte niet als reserve houden voor het opvangen van al bestaande parkeertekorten of andere doeleinden.
- Er vindt een ruimtelijke afweging plaats ten aanzien van de plaats en de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen in bijvoorbeeld een groenvoorziening.
- De kosten die gemoeid zijn met de aanleg van deze parkeerplaatsen worden in principe volledig gefinancierd door de initiatiefnemer. Dit zal door een (realisatie)overeenkomst tussen de gemeente en de aanvrager moeten worden geregeld. De parkeerplaatsen zijn openbaar – er geldt dus geen alleenrecht voor de initiatiefnemer.

³ Bij een gemiddelde loopsnelheid van 5 kilometer per uur.

2.1.5 Stap 5: parkeeradvies

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

Wanneer er geen fysieke mogelijkheden zijn om de parkeereis op bijbehorend terrein te realiseren of op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte op te vangen of te realiseren conform de gestelde ontwerpeisen, dan wordt een negatief parkeeradvies voor de aanvraag omgevingsvergunning afgegeven op basis van het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting voor het betreffende bouwplan. De aanvraag omgevingsvergunning wordt op deze grond afgewezen. Het college van B&W kan eventueel via de hardheidsclausule afwijken van het negatieve parkeeradvies (zie paragraaf 2.2).

2.2 Afwijkingsbevoegdheid college van B&W

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

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

2.3 Overgangsregeling

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

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

2.4 Slotbepaling

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

2.5 Verankering parkeernormen in bestemmingsplannen

Bij het opstellen van bestemmingsplannen wordt in de regels (juridisch bindend) verankerd dat voldaan moet worden aan de parkeernormen van de gemeente. De juridische borging vindt bijvoorbeeld plaats door het volgende op te nemen:

X.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 aan de hand van op dat moment van toepassing zijnde beleidsregels bepaald of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid.
- c) Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in sub a en worden toegestaan dat in minder dan voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, mits dit geen onevenredige afbreuk doet aan de parkeersituatie.

3.1 Hoofdfunctie wonen

	Eenheid	Centrum	Hanze-kwartier	Rest kern Dronten	Overige kernen	Buiten-gebied	Aandeel bezoek ⁴
koop vrijstaand	woning	1,8	1,9	2,2	2,3	2,4	0,3
koop twee-onder-een-kap	woning	1,7	1,8	2,1	2,2	2,2	0,3
koop, tussen/hoek	woning	1,5	1,7	1,9	2,0	2,0	0,3
koop, appartement, duur	woning	1,6	1,7	2,0	2,1	2,1	0,3
koop, appartement, midden	woning	1,4	1,6	1,8	1,9	1,9	0,3
koop, appartement goedkoop	woning	1,3	1,4	1,6	1,6	1,6	0,3
huurhuis, vrije sector	woning	1,5	1,7	1,9	2,0	2,0	0,3
huurhuis, sociale huur	woning	1,3	1,4	1,6	1,6	1,6	0,3
huur, appartement, duur	woning	1,4	1,6	1,8	1,9	1,9	0,3
huur, appartement, midden/goedkoop	woning	1,1	1,2	1,4	1,4	1,4	0,3
kamerverhuur, zelfstandig	kamer	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,2
kamerhuur, studenten, niet zelfstandig	kamer	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
aanleunwoning/serviceflat	woning	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	0,3

Voor een beroep aan huis / bedrijf aan huis wordt naast bovenstaande parkeervraag één extra parkeerplaats geëist. Hierbij geldt dat het beroep of de bedrijfsmatige activiteit in ieder geval dient te worden beoefend door een van de bewoners van het pand, daarnaast mag er maximaal één andere fte plekke werkzaam zijn.

Bij bovenstaande tabel gelden de volgende definities:⁵

- | | |
|-------------------------------------|----------------------------------|
| • koop, etage, duur | koopprijs > € 220.000; |
| • koop, etage, midden | koopprijs €160.000 - €220.000; |
| • <u>koop, etage goedkoop</u> | <u>koopprijs < € 160.000;</u> |
| • huurhuis, vrije sector duur | huur per maand > €900; |
| • huurhuis, vrije sector middelduur | huur per maand €710 - €900; |
| • <u>huurhuis, sociale huur</u> | <u>huur per maand < €710;</u> |
| • huur, appartement, duur | huur per maand < €900; |
| • huur, appartement, middelduur | huur per maand €710 - €900; |
| • huur, appartement, sociale huur | huur per maand < €710. |

⁴ Het aandeel voor bezoek is opgenomen in alle genoemde normen in deze nota – tenzij anders vermeld.

5 Alhoewel er bij de parkeernormen geen onderscheid wordt gemaakt tussen 1) vrije sector huurhuis duur en middelduur en 2) huur appartementen middelduur en sociale huur, zijn deze prijsklasse wel apart benoemd. De parkeernorm is voor deze klassen echter hetzelfde.

3.2 Hoofdfunctie werken

	Eenheid	Centrum	Hanze-kwartier	Rest kern Dronten	Overige kernen	Buiten-gebied	Aandeel bezoek
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,6	2,0	2,1	2,6	2,6	5%
kantoor (met baliefunctie) commerciële dienstverlening	100 m2 bvo	2,1	2,4	2,9	3,6	3,6	20%
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekers extensief (industrie, werkplaats)	100 m2 bvo	1,6	2,0	2,4	2,4	2,4	5%
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers extensief (bv loods)	100 m2 bvo	0,7	0,9	1,1	1,1	1,1	5%
bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,3	1,6	1,9	2,0	2,0	5%

3.3 Hoofdfunctie winkels en boodschappen

	Eenheid	Centrum	Hanze-kwartier	Rest kern Dronten	Overige kernen	Buiten-gebied	Aandeel bezoek
buurtsupermarkt	100 m2 bvo	1,9	2,7	3,5	4,3	-	89%
discountsupermarkt	100 m2 bvo	3,3	4,9	6,5	7,8	-	96%
fullservice supermarkt	100 m2 bvo	3,4	4,4	5,2	6,2	-	93%
groothandel in levensmiddelen	100 m2 bvo	-	6,4	6,4	7,4	-	80%
Centrum / hoofwinkelstadscentrum	100 m2 bvo	3,5	-	-	-	-	88%
buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo	-	3,1	3,7	4,1	-	72%
kringloopwinkel	100 m2 bvo	-	1,3	1,9	2,0	2,3	89%
bruin- en witgoedzaken	100 m2 bvo	4,0	5,9	7,9	8,2	9,3	92%
woonwinkel	100 m2 bvo	1,3	1,7	1,9	2,0	2,0	91%
meubelboulevard/woonboulevard	100 m2 bvo	-	2,1	2,4	2,5	-	93%
bouwmart	100 m2 bvo	-	1,9	2,4	2,4	2,5	87%
tuin-, groencentrum	100 m2 bvo	-	2,3	2,6	2,7	2,9	89%

Voor het kernwinkelgebied van Dronten wordt de parkeervraag voor centrumfuncties (horeca en funshoppen) berekend middels een algemene parkeernormen voor binnenstadfuncties van 3,5 parkeerplaats per 100 m2 BVO. Uitzondering hierop zijn grote bezoekersaantrekkende functies zoals formules als Mediamarkt, Primark etc.

Daarnaast geldt uitsluitend voor het kernwinkelgebied dat wanneer een bestaande functie (winkel of horeca) inpandig uit wil bereiden (en bijvoorbeeld kantoor of woonfunctie bij de winkel- of horecafunctie wil trekken) er geen extra parkeervoorzieningen vereist worden. Bij een uitpandige uitbreiding van een bestaande functie tot 50m2 BVO worden ook geen extra parkeervoorzieningen vereist. Deze mogelijkheid wordt maar 1x per 5 jaar verleend per pand. De effecten van deze regeling worden goed gemonitord.

3.4 Hoofdfunctie horeca en (verblijfs)recreatie

	Eenheid	Centrum Dronten	Hanzekwartier	Rest bebouwde kom	Overige kernen	Buiten-gebied	Aandeel bezoek
camping	standplaats	-	-	1,2	1,2	1,2	90%
bungalowpark	bungalow	-	-	-	1,7	2,1	91%
hotel 1ster	10 kamers	0,4	0,8	2,4	2,5	4,5	77%
hotel 2 sterren	10 kamers	1,4	2,3	4,1	4,3	6,3	80%
hotel 3 sterren	10 kamers	2,1	3,3	5,0	5,2	6,8	77%
hotel 4 sterren	10 kamers	3,4	5,1	7,2	7,5	9,0	73%
hotel 5 sterren	10 kamers	5,3	7,9	10,6	11,0	12,6	65%
café/bar/cafetaria	100 m² bvo	5,0	5,0	6,0	7,0	7,0	90%
restaurant	100 m² bvo	9,0	9,0	13,0	15,0	15,0	80%
discotheek	100 m² bvo	6,9	13,9	20,8	20,8	20,8	99%
Bed & Breakfast	kamer	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	85%

3.5 Hoofdfunctie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

	Eenheid	Centrum Dronten	Hanzekwartier	Rest bebouwde kom	Overige kernen	Buiten-gebied	Aandeel bezoek
huisartsenpraktijk	behandelkamer	2,1	2,5	3,0	3,3	3,3	57%
apotheek	apotheek	2,3	2,8	3,2	3,4	-	45%
fysiotherapiepraktijk	behandelkamer	1,3	1,5	1,8	2,0	2,0	57%
consultatiebureau	behandelkamer	1,4	1,6	1,9	2,2	2,2	50%
consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer	1,3	1,6	1,9	2,0	2,2	38%
tandartsenpraktijk	behandelkamer	1,6	2,0	2,4	2,6	2,7	47%
gezondheidscentrum	behandelkamer	1,6	1,9	2,2	2,5	2,5	55%
crematorium	plechtigheid	-	-	30,1	30,1	30,1	99%
begraafplaats	plechtigheid	-	-	31,6	31,6	31,6	97%
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	
verpleeg- en verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	60%

3.6 Hoofdfunctie onderwijs

		Centrum Dronten	Hanzekwartier	Rest bebouwde kom	Overige kernen	Buiten-gebied	Aandeel bezook
kinderdagverblijf / peuterspeelzaal (exclusief K&R)	100 m² bvo	1,0	1,2	1,4	1,4	1,5	0%
basisonderwijs (exclusief K&R)	leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	
middelbare school	100 leerlingen	3,7	4,5	4,9	4,9	4,9	11%
ROC	100 leerlingen	4,7	5,4	5,8	5,9	5,9	7%
avondonderwijs	10 studenten	4,5	5,6	6,8	6,9	10,5	95%

Halen en brengen bij scholen en dagverblijven: Kiss and Ride

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

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

- *Onderbouw (groep 1 tot en met 3):* aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur⁶ x reductiefactor aantal kinderen per auto.
- *Bovenbouw groep 4 tot en met 8:* aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur⁷ x reductiefactor aantal kinderen per auto.
- *Kinderdagverblijf, peuterspeelzaal en Buitenschoolse Opvang:* aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur⁸ x reductiefactor aantal kinderen per auto.

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

Tabel 3-1

Gegeven t.b.v. berekening halen en brengen

⁶ Groepen 1 t/m 3 parkeren gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten. De reductiefactor is hiermee 0,5.

⁷ Groepen 4 t/m 8 parkeren gemiddeld 2,5 minuut in een periode van 10 minuten. De reductiefactor is hiermee 0,25.

⁸ Kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = reductiefactor 0,25.

3.7 Hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning

Binnen deze categorie wordt een groot aantal –uiteenlopende- functies onderscheiden. Dit betreft onder andere een bibliotheek, bioscoop, theater, casino, bowlingcentrum, dansstudio, sportschool, fitnesscentrum, wellnesscentrum, sauna, sporthal en –zaal, tennishal, zwembad, kunstijsbaan, golfbaan, indoorspeeltuin en volkstuin.

Deze functies zijn niet overgenomen in een tabel, zoals bovenstaand wel gedaan is. Voor deze functies zijn de kengetallen zoals opgenomen in publicatie 317 van het CROW (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) van toepassing.

Hierbij dienen de stedelijkheidsgraden en gebiedsindelingen te worden aangehouden zoals beschreven in voorgaand hoofdstuk en dient uitgegaan te worden van de ‘gemiddelde parkeerkencijfers’.

4 Documentatiepagina

Citeertitel rapport : Nota Parkeernormen Dronten

Datum inwerkingtreding : daags na publicatie

Gemeente Dronten

Postbus 100

8250 AC Dronten

T: +14 0321

E: info@dronten.nl

W. www.dronten.nl

Bijlagen

1 Indeling stedelijke zones



