



**Nota parkeernormen Gemeente Meppel**





## Nota parkeernormen Gemeente Meppel

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding .....</b>	<b>4</b>
1.1. Aanleiding .....	4
1.2. Achtergronden .....	4
<b>2. Juridisch kader .....</b>	<b>4</b>
2.1. Juridisch .....	4
2.2. Parkeerbeleid .....	5
2.2.1. Uitgangspunten .....	5
2.2.2. Vrijstelling .....	5
<b>3. Parkeernormen per functie .....</b>	<b>6</b>

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

Door veranderende wetgeving binnen de Ruimtelijke Ordening (Nieuwe Wro) is de gemeente verplicht de parkeernormen als onderdeel van de nieuw op te stellen bestemmingsplannen op te nemen. Om te voorkomen dat bij elk afzonderlijk bestemmingsplan discussie zal ontstaan over de toe te passen parkeernormen is deze Nota parkeernormen opgesteld. Deze kan éénmalig worden vastgesteld en is dan bij elk nieuw op te stellen bestemmingsplan van toepassing.

## 1.2. Achtergronden

De ervaring leert dat parkeernormen vaak ter discussie staan in het krachtenspel tussen de gemeente en de initiatiefnemer. Het is dan zaak de parkeernormen en de bijbehorende systematiek zo helder mogelijk te omschrijven, om onnodige discussies te voorkomen.

### *Parkeernormering*

Parkeernormen geven het benodigde aantal parkeerplaatsen (bij een functie) aan. Gemeenten kunnen parkeernormen zelf vaststellen. Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering voor aantallen parkeerplaatsen. Wel bestaan er door het Kenniscentrum voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur (CROW) opgestelde richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen. Deze richtlijnen zijn in de vorm van kencijfers opgenomen in de CROW publicatie 182.

# 2. Juridisch kader

## 2.1. Juridisch

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijk is de woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd gewijzigd. Dat heeft een aantal gevolgen voor het parkeren:

1. De Wro maakt onderscheid tussen beleid en normen. Beleidsplannen mogen geen normen meer bevatten.
2. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, de parkeernormen zijn juridisch niet meer verankerd in de bouwverordening.
3. In 2013 moet voor het hele grondgebied van een gemeente voor bestaande situaties een geactualiseerd bestemmingsplan gelden.

Het vervallen van de mogelijkheid om parkeren te regelen in een bouwverordening geeft problemen. Een wijziging van de parkeernormen of een ontheffing in een bestemmingsplan betekent dat het bestemmingsplan moet worden gewijzigd. En dat betekent dat een lange procedure moet worden gevolgd, terwijl het met de bouwverordening heel vlot kan. Op dringend verzoek van veel partijen is de wijziging van de Woningwet daarom op dit punt nog niet ingegaan. Tot die tijd blijft het onverminderd mogelijk om via de bouwverordening te blijven werken met parkeernormen.

Op basis van advies van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) worden de parkeernormen vastgelegd in deze Nota Parkeernormen. Dit biedt de mogelijkheid parkeernormen te definiëren zonder dat alles in ieder bestemmingsplan moet worden beschreven. In nieuwe bestemmingsplannen kan dan worden volstaan met een algemene parkeerbepaling waarin wordt verwezen naar deze Nota Parkeernormen.

## **2.2. Parkeerbeleid**

De beschikbare ruimte in met name de binnenstad van de Gemeente Meppel staat onder druk. Desondanks moet het mogelijk zijn en blijven dat ontwikkelingen plaatsvinden in de binnenstad. Om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad te behouden worden bij nieuwbouw, verbouw of bij de wijziging van een functie eisen gesteld aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen.

### **2.2.1. Uitgangspunten**

Het behouden van de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum van Meppel houdt in dat gekozen moet worden voor een duurzame parkeeroplossing bij nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie. Dit kan worden vertaald in een tweetal eisen, te weten:

- 1 de parkeercapaciteit dient te voldoen aan de gestelde parkeernorm;
- 2 de parkeercapaciteit dient op eigen terrein te worden gerealiseerd om te voorkomen dat de parkeervraag wordt afgewenteld op de openbare ruimte.

#### *Openbaar/privé*

Het uitgangspunt is dat bij nieuwbouw, verbouw of wijziging van bestemming de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd. Op deze manier blijft de parkeercapaciteit op straat gewaarborgd.

In de praktijk kunnen zich situaties voordoen waarbij niet kan worden voldaan aan één of beide eisen. In dit soort gevallen bestaat de mogelijkheid om onder bepaalde voorwaarden af te wijken van bovengestelde eisen.

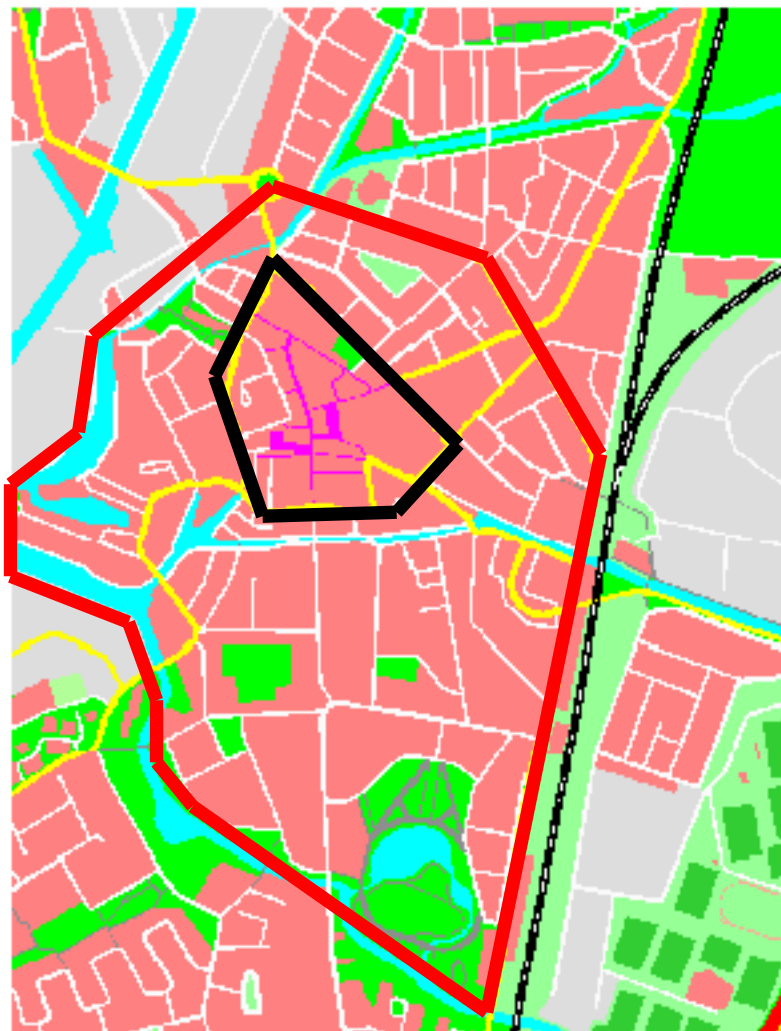
### **2.2.2. Vrijstelling**

Bij bouwplannen of bij de wijziging van de functie moet voldaan worden aan de eis parkeren op eigen terrein. Het college kan vrijstelling verlenen van de parkeernormen. Deze vrijstelling kan worden verleend indien de realisering van het initiatief meer gewicht heeft dan de nadelen van het afwentelen van de parkeerdruk op de omgeving.

Het college stelt de criteria en de uitzonderingen om voor vrijstelling in aanmerking te komen vast in de Nota uitvoeringsregels parkeernormen. In de Nota uitvoeringsregels parkeernormen wordt in ieder geval invulling gegeven aan de volgende criteria en uitzonderingen:

- 1 hoe om te gaan met uitbreidingsaanvragen;
- 2 dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages;
- 3 bezoek;
- 4 welke afwijkingen op de norm acceptabel zijn;
- 5 uitzondering beroep of praktijk aan huis;
- 6 vrijstelling;
- 7 reductie;
- 8 Op welke functie wordt getoetst;
- 9 Realisatie van de parkeerplaatsen;
- 10 Parkeervoorzieningen bij woningen

### 3. Parkeernormen per functie



Binnen de zwarte lijn is het centrum  
 Binnen de rode lijn is Schil (inclusief bebouwde kom Nijeveen)  
 Buiten de rode lijn is rest bebouwde kom

Het parkeergedrag en de parkeerbehoefte verschillen per deelgebied. Deze indeling wordt landelijk toegepast.

#### Parkeernormen woningen

functie [eenheid]	Norm			bezoekers aandeel
	centrum	schil	rest bebouwde kom	
woning duur [per woning]	1,6	1,7	2,0	0,3
woning midden [per woning]	1,4	1,6	1,8	0,3
woning goedkoop [per woning]	1,25	1,4	1,6	0,3
serviceflat/aanleunwoning [per woning]	0,5	0,5	0,5	0,3
kamerverhuur/eenpersoonswoning [per woning]	0,4	0,4	0,4	0,2

### Parkeernormen winkels

functie [eenheid]	Norm			bezoekers aandeel
	centrum	schil	rest bebouwde kom	
stadscentrum	3,0	-	-	85%
supermarkt	3,5	4,0	4,0	85%
wijk-, buurt- en dorpscentra (excl. supermarkt) [100 m2 bvo]	-	2,5	2,5	85%
grootschalige detailhandel [100 m2 bvo]	-	3,0	3,0	85%
showroom (auto's, boten en dergelijke) [100 m2 bvo]	1,1	1,3	1,7	85%
(week)markt [1 m' marktkraam]	0,2	0,2	0,2	85%

### Parkeernormen werkgelegenheid

functie [eenheid]	Norm			bezoekers aandeel
	centrum	schil	rest bebouwde kom	
(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie) [100 m2 bvo]	2,4	3,0	3,25	15%
kantoren zonder baliefunctie [100 m2 bvo]	2,0	2,5	2,5	5%
arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, en dergelijke) [100 m2 bvo]	0,5	0,6	0,8	5%
arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, en dergelijke) [100 m2 bvo]	1,4	1,8	2,6	5%
bedrijfsverzamelgebouw [100 m2 bvo]	1,25	1,25	1,25	10%
intensieve veehouderij/kwekerij [arbeidsplaats]	-	-	0,5	5%

### Parkeernormen horecagelegenheden

functie [eenheid]	Norm			bezoekers aandeel
	centrum	schil	rest bebouwde kom	
café/bar/discotheek/cafetaria [100 m2 bvo]	5,0	5,0	6,0	90%
restaurant [100 m2 bvo]	9,0	9,0	11,0	80%
hotel [kamer]	0,6	0,6	1,0	80%

### Parkeernormen sociaal- culturele voorzieningen

functie [eenheid]	Norm			bezoekers aandeel
	centrum	schil	rest bebouwde kom	
museum [100 m2 bvo]	0,6	0,8	1,1	95%
bibliotheek [100 m2 bvo]	0,6	0,8	1,1	95%
bioscoop/theater/schouwburg [zitplaats]	0,25	0,25	0,35	95%
sociaal-cultureel centrum/wijkgebouw [100 m2 bvo]	2,0	2,0	2,0	90%

### Parkeernormen sportvoorzieningen

functie [eenheid]	Norm			bezoekers aandeel
	centrum	schil	rest bebouwde kom	
sporthal (binnen) [100 m2 bvo]	2,0	2,25	2,75	95%
sportveld (buiten) [ha netto terrein]	20,0	20,0	20,0	95%
dansstudio/sportschool [100 m2 bvo]	3,5	3,5	3,5	95%
squashbanen [baan]	1,25	1,25	1,25	90%
tennisbanen [baan]	2,5	2,5	2,5	90%
golfbaan [hole]	-	-	7,0	95%
midgetgolf [eenheid]	10	15	20	95%
bowlingbaan/biljartzaal [baan/tafel]	2,0	2,0	2,0	90%
stadion [zitplaats]	0,2	0,2	0,2	95%
zwembad [100 m <sup>2</sup> oppervlakte bassin]	9,0	10,0	11,0	90%
manege [box]	-	-	0,5	90%

### Parkeernormen zorgvoorzieningen

functie [eenheid]	Norm			bezoekers aandeel
	centrum	schil	rest bebouwde kom	
ziekenhuis [bed]	1,6	1,6	1,6	65%
verpleeg-/verzorgingstehuis [wooneenheid]	0,6	0,6	0,6	65%
arts/maatschap/therapeut/consultatiebureau behandelkamer]	1,75	1,75	1,75	65%

### Parkeernormen onderwijsvoorzieningen

functie [eenheid]	Norm			bezoekers aandeel
	centrum	schil	rest bebouwde kom	
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO) [collegezaal]	20,0	20,0	20,0	75%
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO) [leslokaal]	6,0	6,0	6,0	75%
voorbereidend dagonderwijs (Vwo, Havo, Vmbo) [leslokaal]	0,75	0,75	0,75	5%
avondonderwijs [student]	0,75	0,75	0,75	95%
basisonderwijs [leslokaal] (exclusief Kiss & Ride)	0,75	0,75	0,75	5%
crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf [arbeidsplaats] (exclusief Kiss & Ride)	0,75	0,75	0,75	5%
Kiss & Ride [per 100 ll.]	7	7	7	100%



**Parkeernormen overige voorzieningen**

functie [eenheid]	Norm			bezoekers aandeel
	centrum	schil	rest bebouwde kom	
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw [100 m2 bvo]	5,0	6,0	7,0	90%
themapark/pretpark [ha netto terrein]	8,0	8,0	8,0	99%
overdekte speeltuin/hal [100 m2 bvo]	7,5	7,5	7,5	90%
volkstuin [perceel]	-	-	0,3	100%
religiegebouw (kerk, moskee, en dergelijke) [per zitplaats]	0,15	0,15	0,15	99%
camping [standplaats]	-	-	1,2	90%