

gemeente

HORST A/D MAAS

Nota **Parkeernormen** *Horst aan de Maas*





INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doelstelling	5
1.3	Werkingsfeer	5
2	UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN	7
2.1	Basis parkeernormen	7
2.2	Stedelijkheidsgraad en ligging	8
2.3	Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis	9
2.4	Aanwezigheidspercentages	10
2.5	Parkeren op eigen terrein	11
2.6	Gehandicaptenparkeerplaatsen	12
2.7	Parkeren en opladen elektrische voertuigen	12
2.8	Parkeren van grote voertuigen	12
3	OPSTELLEN PARKEERPLAN	15
3.1	Bepalen parkeerbehoefte	15
3.2	Bepalen normatieve parkeerbehoefte	15
3.3	Korting op parkeernorm bij alternatieve mobiliteitsoplossingen	16
3.4	Specifieke omstandigheden	16
3.4.1	Verrekening oude functie	16
3.4.2	Toets dubbelgebruik	17
3.4.3	Vrijstelling parkeereis	17
3.5	Parkeerbehoefte = Parkeereis	17
3.6	Afkoop door bijdrage Mobiliteitsfonds	18
4	OVERIGE BEPALINGEN	21
4.1	Hardheidsclausule	21
4.2	Inwerkingtreding	21
4.3	Overgangsregeling	21
4.4	Citeertitel	21

BIJLAGEN

B1	PARKEERNORMEN HORST AAN DE MAAS	25
B2	CENTRUMGEBIEDEN HORST, SEVENUM EN GRUBBENVORST	29
B3	LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE	32



1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van de Nota parkeernormen gemeente Horst aan de Maas, hierna te noemen Nota Parkeernormen, is tweeledig:

1. Er is behoefte aan een uniform toetsingskader voor het beoordelen van parkeervraagstukken in de gemeente
2. Er is behoefte aan een betere aansluiting op ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit

Ad 1. Toetsingskader

Gemeente Horst aan de Maas beoordeelt de parkeeroplossing van ruimtelijke initiatieven op basis van CROW- publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012). In deze rapportage worden de gemaakte keuzes toegelicht en wordt gemotiveerd hoe de CROW-richtlijnen voor de gemeente Horst aan de Maas worden geïnterpreteerd. Om deze parkeerkecijfers eenduidig toe te passen, maar ook om duidelijkheid over het parkeren in de gemeente te verschaffen naar adviesbureaus, projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, makelaars etc., is het noodzakelijk om de parkeernormen voor de gemeente formeel vast te stellen. Deze Nota Parkeernormen geldt als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen met als doel het voorkomen van parkeerproblemen in de openbare ruimte als gevolg van deze ontwikkelingen.

Ad 2. Ontwikkelingen duurzame mobiliteit

De laatste jaren vindt een aantal nieuwe ontwikkelingen plaats op het gebied van mobiliteit. Twee belangrijke ontwikkelingen die van toepassing zijn op de gemeente Horst aan de Maas zijn het toenemend aantal deelconcepten en het schoner worden van vervoerswijzen. De manier waarop nagedacht wordt over mobiliteit verandert en mensen zijn minder bereid om geld te besteden aan het bezit van een auto. Verschillende concepten waarbij vervoersmiddelen worden gedeeld zijn bezig aan een opmars (deelauto en - fiets). Een andere ontwikkeling is de toename van schoner vervoer (elektrische auto, E-bike en speed-pedelec). Mensen worden steeds meer milieubewust en kiezen voor een meer milieuvriendelijk vervoersmiddel. De gemeente Horst aan de Maas stimuleert beide ontwikkelingen en neemt deze mogelijkheden op in de Nota Parkeernormen.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van de Nota Parkeernormen is als volgt samen te vatten:

Het vaststellen van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Horst aan de Maas om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Horst aan de Maas te waarborgen, waarbij nieuwe vormen van duurzame mobiliteit gestimuleerd worden. Met behulp van dit toetsingskader moet voorkomen worden dat parkeerproblemen ontstaan in de openbare ruimte als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

1.3 Werkingssfeer

De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies. De Nota Parkeernormen is niet van toepassing op bestaande ruimtelijke ontwikkelingen en

plannen, tenzij deze ontwikkelingen en/of plannen zich nog in de beginfase bevinden, er nog geen parkeereis is opgelegd en er nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden.

Ten aanzien van de toepassing in de dagelijkse praktijk, gelden de volgende uitgangspunten:

- Er moet sprake zijn van een eenduidige norm die op eenvoudige wijze binnen de gemeente kan worden toegepast
- Op basis van de parkeernormen is duidelijkheid richting projectontwikkelaars en bouwers te geven over het aantal te realiseren parkeervoorzieningen bij bouwinitiatieven



2 UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN

2.1 Basis parkeernormen

Voor de parkeernormen is aansluiting gezocht bij CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012). De kencijfers zijn voor landelijke toepassing geschreven. Zowel grote stedelijke regio's als kleinere gemeenten moeten ermee overweg kunnen. Bij ruimtelijke initiatieven binnen de gemeente wordt deze publicatie ook al gehanteerd als toetsingskader. In de CROW publicatie zijn de parkeerkencijfers opgenomen voor de volgende zeven hoofdcategorieën:

- Winkel en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs)recreatie
- Gezondheid en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs
- Wonen
- Werken

De parkeernormen in CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' bestaan uit een minimum- en maximumwaarde. De bandbreedte leidt tot discussies omdat niet iedereen het met elkaar eens is over de invloedsfactoren. Bij het opstellen van de parkeernormen is daarom gekozen om één hanteerbare norm op te stellen in plaats van een bandbreedte met een minimum en maximum norm. Als de bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden, betekent dat dat relatief meer parkeerplaatsen aangelegd moeten worden op eigen terrein. Het risico is dat ontwikkelaars hun plannen financieel niet rond krijgen of afhaken. Met een te lage normering bestaat het risico dat er te weinig parkeermogelijkheid wordt aangelegd op eigen terrein. Omdat de parkeerdruk jaarlijks toeneemt, wordt het tekort door de jaren alleen maar groter. Een te lage norm leidt tot een onvoldoende duurzaam aanbod van parkeerplaatsen op termijn.

Het is daarom verdedigbaar om 'in het midden' van de bandbreedtes te gaan zitten. Er wordt dan zoveel mogelijk een evenwicht tussen belangen van de eindgebruikers, de projectontwikkelaars en de gemeente gekeken. De benadering te kiezen voor het gemiddelde van de bandbreedte heeft het grote voordeel dat er sprake is van een duidelijk toepasbare norm. Er is geen discussie over de parkeernormen en er kunnen geen interpretatieverschillen optreden. Vandaar dat in deze Nota geen bandbreedtes meer voorkomen.

Afwijking van landelijke kencijfers: appartementen en woonhuizen

Voor appartementen en woonhuizen maakt het CROW publicatie 317 onderscheid naar woontypes (bijvoorbeeld vrijstaand, hoekwoning, tussenwoning), eigendomssituatie (koop/huur) en verschillende prijsklassen. In deze Nota Parkeernormen is voor alle type appartementen en woonhuizen, ongeacht de prijsklasse en eigendomssituatie, één parkeernorm opgenomen. Vanwege de landelijke 'setting' van de gemeente Horst aan de Maas heeft het type woning en prijsklasse van de woning nauwelijks invloed op het autobezit. Vandaar dat gekozen wordt voor één categorie 'wonen'.

Centrumfuncties

Voor de centrumfuncties (uitgezonderd de woonfunctie) zijn de parkeernormen bepaald aan de hand van de minimum CROW parkeernorm en de uitkomsten van eerder uitgevoerd parkeeronderzoek (centrum Horst 2011). Op onderdelen wordt dus op basis van eerder onderzoek gemotiveerd afgeweken van CROW-publicatie 317.

Huisvestiging arbeidsmigranten

Arbeidsmigranten zijn niet meegenomen in de kencijfers van het CROW. Door de komst van arbeidsmigranten in de gemeente Horst aan de Maas is de behoefte aan huisvesting van deze nieuwe groep ontstaan. Wanneer deze huisvesting plaatsvindt op een andere wijze dan één persoon/stel/gezin per woning, moet de parkeernorm worden gebaseerd op 'kamerverhuur voor zelfstandigen (niet-studenten)'. Vanwege het tijdelijke en individuele karakter wordt uitgegaan van een parkeernorm per bewoner.

In bijlage 1 zijn alle parkeernormen voor de gemeente Horst aan de Maas opgenomen.

2.2 Stedelijkheidsgraad en ligging

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de behoefte aan parkeerplaatsen. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW parkeerkencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar vijf verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk, weinig stedelijk, matig stedelijk, sterk stedelijk en zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid (oad) van het CBS. De oad wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer.

Volgens de oad wordt de totale gemeente Horst aan de Maas getypeerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km²). Tussen en binnen de afzonderlijke kernen zijn (kleine) verschillen in oad zichtbaar. Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen, is in de Nota Parkeernormen uitgegaan van één stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk gebied) voor de totale gemeente.

Ligging

Naast de mate van stedelijkheid heeft ook de ligging van een bepaalde voorziening invloed op de mate van parkeerbehoefte. Een ligging in of nabij het centrumgebied betekent veelal dat minder ruimte beschikbaar is in de openbare ruimte voor de realisatie van parkeerplaatsen. Tevens speelt hierbij de mate van beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer of de fiets een rol. Vaak is in centrumgebieden sprake van (grootschalige) geclusterde parkeervoorzieningen en worden diverse voorzieningen in samenhang met elkaar bezocht. Het niet voor de deur kunnen parkeren wordt in dit soort gebieden dan ook tot op zekere hoogte geaccepteerd. In de rest van de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom wordt vaker specifiek één voorziening bezocht en is de parkeernorm daarom gerelateerd aan één specifieke functie. De parkeernorm is daarom hoger naarmate de locatie verder van het centrum af ligt.

In de CROW parkeerkencijfers is daarom onderscheid gemaakt naar vier zones:

1. Centrum
2. Schil rond het centrum
3. Rest bebouwde kom (in de zin van de Wegenverkeerswet)
4. Buiten de bebouwde kom (in de zin van de Wegenverkeerswet)

Voor deze Nota Parkeernormen is ervoor gekozen om drie zones op te nemen. De schil rondom centrumgebieden is niet afzonderlijk benoemd, omdat binnen de centrumgebieden van de kernen binnen de gemeente Horst aan de Maas feitelijk geen sprake is van een overloopgebied c.q. schil zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden. Om schijnnaauwkeurigheid te vermijden zijn alleen de centrumgebieden van de kernen Horst, Sevenum en Grubbenvorst als zodanig gekarakteriseerd. In de overige kernen is geen sprake van een sterke concentratie van aaneengesloten winkels.

In Bijlage 2 zijn de centrumgebieden van de kernen Horst, Sevenum en Grubbenvorst afgebeeld.

2.3 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 die relatief weinig tot geen bezoekers en werknemers hebben. De parkeergevolgen van dergelijke bedrijven zijn verwaarloosbaar. Eventuele bezoekers en werknemers zijn aangewezen op de aanwezige parkeerplaatsen in de woonwijk waar overdag over het algemeen sprake is van restcapaciteit parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis is daarom buiten beschouwing gelaten. Bij de vergunningverlening volstaat het dan ook om te verwijzen naar het bestemmingsplan waarin als voorwaarde is opgenomen dat er geen negatieve gevolgen voor de parkeerbalans mogen zijn.



2.4 Aanwezigheidspercentages

Gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen is mogelijk als de behoefte aan parkeerplaatsen voor een bepaalde functie op bepaalde momenten van de dag of de week laag is, terwijl vanuit een andere functie op dat moment een sterke behoefte aanwezig is. Wanneer twee of meerdere functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening(en), worden aanwezigheidspercentages toegepast. Hiermee wordt de gecombineerde maatgevende parkeervraag voor de verschillende functies bepaald. Onderstaand zijn de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies en maatgevende periodes opgenomen. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW publicatie 317.

	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%
bioscooptheater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg/-verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 1: Aanwezigheidspercentages (CROW publicatie 317, 2012)

Gedeeld gebruik wordt in met name centrumgebieden, in toenemende mate een moeilijk haalbare kwestie.

Neem bijvoorbeeld de combinatie met winkel of detailhandel-functies. Een aantal jaren geleden was gedeeld gebruik goed toepasbaar omdat de meeste winkels open waren tot 18 uur. Vooral bij supermarkten is een sluitingstijd van 18 uur verleden tijd. Naast winkels die elke dag 's avonds open zijn, wordt de koopzondag steeds meer een gewone winkeldag. Het is niet ondenkbaar dat op termijn van een aantal jaren, veel winkels elke zondag open zullen zijn. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen voor winkels en woningen is dan ook nog maar beperkt mogelijk. Voor het bepalen van de parkeernorm wordt dan ook geadviseerd in een aantal situaties voorzichtig om te gaan met gecombineerd gebruik, omdat dit in de praktijk niet altijd opgaat.

2.5 Parkeren op eigen terrein

Een bouwinitiatief moet op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeervraag. Voor de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersplaatsen per appartement/woning is altijd 0,3 parkeerplaats per woning. Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen wordt op eigen terrein aangelegd. Bij grootschalige woningbouwontwikkelingen (vanaf tien woningen) moeten de bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en mogen deze zich niet in een afgesloten parkeervoorziening bevinden.

Een garage bij een woning wordt niet meegeteld als parkeermogelijkheid op eigen terrein. In de praktijk heeft bijna elke garage aan een woning of een bij een woning (aan)gebouwde garage een andere bestemming zoals bijkeuken, slaapkamer of kantoor. Hiermee wordt op voorhand rekening gehouden zodat het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voldoende duurzaam en toekomstvast is.

De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. In de onderstaande tabel 2 is de factor opgenomen voor bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen.

Type parkeergelegenheid	Berekeningsaanta	Ontwerpeis
Woning met garage en of een oprit	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met garage	0,0 pp	
Woning met oprit/parkeerplaats	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met carport	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met dubbele oprit naast elkaar	min 2,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed per auto ¹
Garagebox geclusterd ²	0,4 pp	Minimaal 5,0 meter diep

Tabel 2: berekeningsaantallen parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen

Aan parkeerplaatsen worden eisen gesteld zodat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Deze eisen zijn vermeld in het boekwerk ASVV 2012 (december 2012) van het CROW dat (technische) gegevens / richtlijnen bevat over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen. Uiteindelijk dient het college van burgemeester en wethouders naast de parkeernorm, ook het ontwerp van de parkeervoorzieningen goed te keuren.

¹ Meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein worden stuk voor stuk gerekend voor zover deze afzonderlijk van elkaar gebruikt kunnen worden.

² Geldt alleen in nog bestaande situaties. Parkeren in garageboxen wordt beschouwd als parkeren op afstand en in nieuwe situaties wordt dat niet aangemerkt als parkeren op eigen terrein. Bovendien blijkt dat garageboxen steeds vaker gebruikt worden voor opslag in plaats van parkeren.

2.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht genomen worden:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als algemene gehandicaptenparkeerplaats
- De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo kort mogelijk bij (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn
- De maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats is ruimer dan van een standaard parkeerplaats en wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit het ASVV 2012

2.7 Parkeren en opladen elektrische voertuigen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van parkeerplaatsen en oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht worden genomen:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als parkeerplaats voor elektrische voertuigen met bijbehorende laadvoorziening
- De locatie van elektrische laadpalen dient voldoende zichtbaar te zijn voor aankomende bezoekers zodat zij niet hoeven te zoeken naar een laadpaal
- De gemeente Horst aan de Maas streeft naar duurzaamheid en wil het gebruik van elektrische voertuigen stimuleren door deze een gunstige plek te geven op de parkeerlocatie
- De aanleg van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen dient rekening te houden met de toegestane parkeerduur (bijvoorbeeld blauwe zone). Afhankelijk van de laadvoorziening kan de laadduur variëren van een half uur (snellaadpaal) tot vier uur of langer (gemiddelde openbare laadpaal).

2.8 Parkeren van grote voertuigen

Het uitgangspunt is dat het parkeren van grote voertuigen op eigen terrein van de bedrijven moet plaatsvinden. Het parkeren van grote voertuigen (vrachtwagens, touringcars), exclusief laden en lossen, is binnen de bebouwde kommen van de gemeente Horst aan de Maas niet toegestaan behoudens op de daarvoor aangewezen vrachtwagenparkeerplaatsen. In het 'Aanwijzingsbesluit parkeerruimte grote voertuigen' is vastgelegd waar het parkeren van grote voertuigen plaats dient te vinden.





3 OPSTELLEN PARKEERPLAN

De initiatiefnemer van een ruimtelijk ontwikkeling stelt aan de hand van de volgende stappen een parkeerplan op. Dit parkeerplan maakt onderdeel uit van de ruimtelijke onderbouwing van de ontwikkeling.

3.1 Bepalen parkeerbehoefte

Het proces van toepassing van de parkeernormen start met een ruimtelijk initiatief, plan of project. Kenmerk van doorwerking van parkeernormen via de Nota Parkeernormen is, dat toetsing alleen kan plaatsvinden op het moment dat sprake is van vergunningplichtige activiteiten. Niet-vergunningplichtige verbouwingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden. Bij de vergunningplichtige activiteiten wordt voor toepassing van de Nota Parkeernormen onderscheid gemaakt naar de volgende situaties:

1. Nieuwbouw
2. Herbouw/verbouw
3. Functiewijziging
4. Functie-uitbreiding

ad 1. Nieuwbouw

In het geval van nieuwbouw is de Nota Parkeernormen van toepassing op de totale ontwikkeling. De parkeerbehoefte per (nieuwe) functie wordt bepaald door middel van het aantal eenheden per functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm.

ad 2. Herbouw/verbouw

Wanneer een bestaand object wordt gesloopt of verbouwd en in dezelfde functie en omvang wordt teruggebouwd, dan is de Nota Parkeernormen niet van toepassing.

ad 3. Functiewijziging

Wanneer een bestaand object (deels) een functiewijziging ondervindt, dan is de Nota Parkeernormen van toepassing op dat gedeelte waar functiewijziging plaatsvindt. De parkeernorm van de oude functie wordt dan samengesteld op basis van de parkeernorm van de nieuwe functie minus de parkeernorm van de oude functie. Aan deze verrekening zijn wel voorwaarden verbonden: zie paragraaf 3.4.1.

ad. 4. Functie-uitbreiding

Bij het uitbreiden van een bestaande functie is de parkeernorm van toepassing op het gedeelte dat uitgebreid wordt. Ook hier geldt dat in het verleden vergunde activiteiten waarbij niet getoetst is aan parkeernormen niet worden meegenomen in de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

3.2 Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Wanneer de gegevens (functies) van een bouwontwikkeling bekend zijn, wordt de bijbehorende norm bepaald. Deze wordt vermenigvuldigd met het te realiseren programma, het aantal m² bruto vloeroppervlakte of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen. Bij een gecombineerde ontwikkeling wordt de berekening voor iedere functie apart uitgevoerd. De uitkomsten van iedere berekening worden vervolgens bij elkaar opgeteld, deze optelling vormt de normatieve parkeerbehoefte.

3.3 Korting op parkeernorm bij alternatieve mobiliteitsoplossingen

Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten om in bijzondere gebieden of situaties de parkeernorm naar beneden bij te stellen. De initiatiefnemer moet deze bijstelling onderbouwen ofwel door aannemelijk te maken dat het gebruik van de functie een afwijkende parkeervraag genereert, ofwel door een alternatieve mobiliteitsdienst aan te bieden.

De basis voor afwijking als gevolg van bijzondere omstandigheden wordt gevormd door een bereikbaarheidsplan, dat onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing.

Bijvoorbeeld; in een bereikbaarheidsplan wordt gesteld dat een substantieel deel van de medewerkers niet de auto gebruikt voor woon-werkverkeer. Of de initiatiefnemer zorgt voor voldoende deelauto's bij de ontwikkeling van woningen (waarbij de vaste kosten door de ontwikkelaar worden gedragen). Deze afwijking dient objectief onderbouwd te worden waarmee aannemelijk wordt gemaakt dat afwijken van de parkeernormen gerechtvaardigd is.

Voorbeelden van een dergelijke objectieve onderbouwing zijn:

- Cijfers met betrekking tot het aantal werknemers en/of fte
- Cijfers met betrekking tot het autobezit en/of gebruik van de beoogde gebruikersgroepen van een functie
- Cijfers met betrekking tot het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer op de desbetreffende locatie
- Resultaten uit een recente parkeerdrukmeting bij vergelijkbare functies waaruit blijkt dat de parkeervraag lager ligt dan de gehanteerde norm
- Resultaten uit referentieprojecten waarin maatregelen genomen zijn die soortgelijk zijn aan de voorgestelde maatregelen in het desbetreffende mobiliteitsplan

Toetsingskader alternatieve mobiliteitsoplossingen

Bij het toetsen van alternatieve mobiliteitsoplossingen in het bereikbaarheidsplan let het college van b&w in hoofdzaak op de kwaliteit van de mobiliteitsoplossing. Hoe hoger de kwaliteit, hoe aantrekkelijker het gebruik en dus hoe groter de korting op de parkeernorm. Daarbij kijkt het college niet alleen naar de initiële kwaliteit, maar ook naar de mate waarin goed beheer en onderhoud gegarandeerd is. Zo zal deelmobiliteit in de vorm van een abonnement op een bestaand concept altijd hoger gewaardeerd worden dan het beschikbaar stellen van een individueel voertuig voor algemeen gebruik.

In zijn algemeenheid geldt dat voor een woonbestemming het beschikbaar stellen van deelmobiliteit in het meest gunstige geval de aanschaf van een tweede auto onnodig maakt. De korting op de parkeernorm kan de norm daarom maximaal tot één parkeerplaats per woning verlagen. Het uitgangspunt daarbij is dat voor het beschikbaar stellen van één deelvoertuig maximaal voor vijf woningen de parkeernorm naar beneden zal worden bijgesteld.

3.4 Specifieke omstandigheden

Er kunnen specifieke omstandigheden zijn die van invloed zijn op het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte. Deze omstandigheden dienen dan beschreven te worden in het parkeerplan.

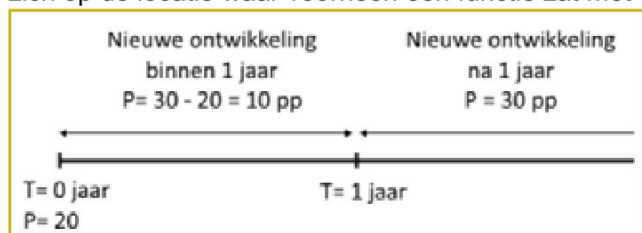
3.4.1 Verrekening oude functie

Bij functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van het laatste

legale gebruik van de oorspronkelijke situatie - voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal - in mindering wordt gebracht bij de te berekenen parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie golden.

Als een voorziening meer dan één jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. De ooit beschikbare parkeerruimte zal dan immers door andere parkeerders in gebruik zijn genomen waardoor de parkeerplaatsen niet meer beschikbaar zijn voor de nieuwe functie. Tijdelijk gebruik ter voorkoming van leegstand wordt buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van het college van burgemeester en wethouders of er sprake is geweest van tijdelijk gebruik.

Bijvoorbeeld, een nieuwe ontwikkeling met een parkeervraag van 30 parkeerplaatsen vestigt zich op de locatie waar voorheen een functie zat met een parkeervraag van 20 parkeerplaatsen.



3.4.2 Toets dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een gebied meerdere functies aanwezig zijn of worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld op werkdagen in de avond en nacht maximaal. Bij een supermarkt of kantoor zal deze behoefte vooral overdag optreden. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen een maximale parkeerbehoefte genereren, wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. De maatgevende parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages.

3.4.3 Vrijstelling parkeereis

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 1,5 parkeerplaatsen, verleent de gemeente in principe vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt (van circa 120m²). Deze, in deze paragraaf genoemde vrijstellingen, gelden niet voor ontwikkelingen met de functie "wonen".

3.5 Parkeerbehoefte = Parkeereis

Nadat de parkeereis is vastgesteld komt vervolgens de vraag of de parkeereis geheel, gedeeltelijk of niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Idealiter wordt de parkeereis op eigen terrein gerealiseerd maar wanneer dit niet mogelijk is, zijn er alternatieven voorhanden.

1. Parkeren eigen terrein

Een ontwikkeling moet in de basis voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Soms is deze eis niet haalbaar. Voor ontwikkelingen met een resterende parkeereis groter of gelijk aan drie parkeerplaatsen, moet een ontwikkelaar onderbouwd aangeven waarom deze

niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein is het mogelijk om gebruik te maken van vervangende parkeervoorzieningen. Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein maakt de initiatiefnemer gebruik van de berekeningsmethode die is omschreven in tabel 2.

2. Parkeren particulier/privaat terrein (meerjarige overeenkomst bij huren)

Om te voldoen aan de resterende parkeereis kan een initiatiefnemer gebruik maken van een vervangende particuliere/private parkeervoorziening. De vervangende parkeerruimte dient te liggen binnen de geldende loopafstand van de functie en over voldoende parkeerplaatsen te beschikken op maatgevende momenten. De initiatiefnemer maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. De initiatiefnemer beschikt over een parkeerovereenkomst tussen initiatiefnemer en de aanbieder van de particuliere/private parkeerruimte en overlegt deze bij de bouwaanvraag. De overeenkomst moet een blijvend karakter hebben (minimaal tien jaar). De loopafstand voor verschillende functies is weergegeven in Bijlage 3.

3. Gebruik openbare parkeerplaatsen

De vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Indien er voldoende parkeerruimte op straat is, ook na realisatie van het initiatief, kan de gemeente vrijstelling verlenen van het (geheel) realiseren van de parkeereis op eigen terrein. De bewijslast ligt hierbij bij de initiatiefnemer. Deze dient middels parkeertellingen, uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau (ISO 9001 gecertificeerd), aan te tonen dat de parkeerdruk, in het op een acceptabele loopafstand gelegen gebied, op de drukste momenten onder de 85% ligt en ook na realisatie van het initiatief op de drukste momenten onder de 85% blijft. De betreffende meetmomenten en perioden worden bepaald door de gemeente.

Indien gebruik gemaakt wordt van de ontheffing van de parkeereis door gebruik te maken van restcapaciteit in de openbare ruimte, moet de initiatiefnemer een compensatiebedrag betalen. Dit compensatiebedrag stelt de gemeente in de gelegenheid om te investeren in mobiliteitsmaatregelen die de algehele parkeervraag zullen reduceren of de parkeercapaciteit vergroten. De hoogte van het bedrag dat de initiatiefnemer moet betalen is vastgelegd in de Verordening mobiliteitsfonds gemeente Horst aan de Maas.

3.6 Afkoop door bijdrage Mobiliteitsfonds

Een mobiliteitsfonds is een instrument dat beschikbaar is voor het oplossen van parkeervraagstukken bij nieuwe ontwikkelingen. Wanneer een bouwinitiatief niet, of in onvoldoende mate, kan voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein, kan de initiatiefnemer een bijdrage leveren aan het Mobiliteitsfonds. Op basis van deze bijdrage kan het college van burgemeester en wethouders een ontheffing verlenen aan de initiatiefnemer van de parkeernorm.

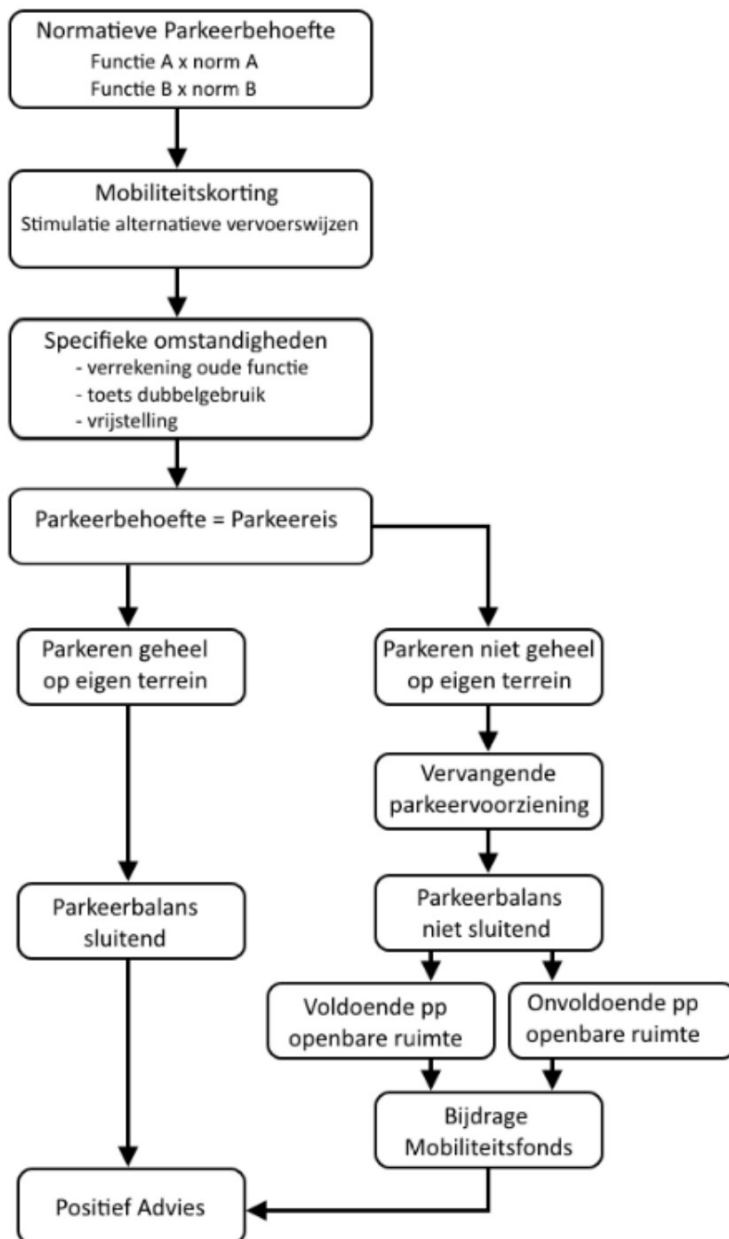
Overeenkomst

Wanneer de ontwikkelaar met de gemeente overeenkomt dat het mogelijk is om de parkeereis af te kopen, worden de afspraken vastgelegd in een overeenkomst. In deze overeenkomst wordt vastgelegd welke voorwaarden van toepassing zijn op de storting in het mobiliteitsfonds. De overeenkomst met bijbehorende voorwaarden dient goedgekeurd te worden door het college van burgemeester en wethouders.

Inzet Mobiliteitsfonds

Met de afkoopsom, zoals vastgelegd in een overeenkomst, kan de gemeente parkeerplaatsen realiseren. Daarnaast kan de gemeente het saldo uit het mobiliteitsfonds aanwenden voor het verbeteren van de openbare parkeersituatie. Bijvoorbeeld door het treffen van flankerende mobiliteitsmaatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de parkeersituatie. Voorbeelden zijn: de realisatie van een transferium, de realisatie van concepten voor deelmobiliteit, aanleg van voet- en fietspaden, instellen betaald parkeren of blauwe zone, aanpassen parkeertarieven, bewegwijzering, et cetera. De flankerende maatregelen bieden een alternatief voor de afgekochte parkeerplaatsen en kunnen breed binnen de gemeente worden ingezet. De gemeente realiseert parkeerplaatsen of flankerende maatregelen binnen tien jaar.

Stappenplan:





4 OVERIGE BEPALINGEN

4.1 Hardheidsclausule

In alle gevallen waarin de Nota Parkeernormen niet voorziet of wanneer toepassing van de Nota Parkeernormen leidt tot kennelijk onredelijke situaties, neemt het college van burgemeester en wethouders een beslissing.

4.2 Inwerkingtreding

Deze Nota Parkeernormen treedt in werking op de dag volgend op die van de bekendmaking ervan. Op dat moment wordt de Nota Parkeernormen Horst aan de Maas 2015, vastgesteld door de gemeenteraad van Horst aan de Maas, op 24 november 2015 ingetrokken.

4.3 Overgangsregeling

Voor ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor al eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien. Voor alle ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden, wordt de Nota Parkeernormen als uitgangspunt gebruikt.

4.4 Citeertitel

Deze Nota Parkeernormen wordt aangehaald als: Nota parkeernormen gemeente Horst aan de Maas.



MAN
MAN Nederland Dealer B.V.

BIJLAGEN



B1 PARKEERNORMEN HORST AAN DE MAAS

Gezondheid en (sociale) voorzieningen				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
apotheek	per apotheek	2,4	3,4	3,4
begraafplaats	per plechtigheid	31,6	31,6	31,6
consultatiebureau	per behandelkamer	1,5	2,1	2,2
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	2,0	2,2
uitvaartcentrum	per plechtigheid	30,1	30,1	30,1
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,4	2,0	2,0
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,7	2,5	2,5
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	3,3	3,3
penitentiare inrichting	per 10 cellen	1,7	3,3	3,7
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	2,6	2,7
verpleeg - en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	0,6

Horeca en (verblijfs)recreatie				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
hotel	per 10 kamers	5,5	11,0	12,6
bungalowpark	per bungalow	1,7	1,7	2,1
café, bar, cafetaria	100 m ² bvo	4,0	7,0	7,0
camping/kampeerterrein	per standplaats	1,2	1,2	1,2
discotheek	100 m ² bvo	7,0	20,9	20,8
evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	100 m ² bvo	4,0	8,5	8,5
restaurant	100 m ² bvo	8,0	15,0	15,0

Onderwijs				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
avondonderwijs	per 10 studenten	4,6	6,8	10,5
basisschool	per leslokaal	0,8	0,8	0,8
kinderdagverblijf (crèche)	100 m ² bvo	1,0	1,4	1,5
middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9
ROC	per 100 leerlingen	4,8	5,9	5,9

Sport, cultuur en ontspanning				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
attractie - en pretpark	per ha netto terrein	8,0	8,0	8,0
bibliotheek	100 m ² bvo	0,2	1,2	1,4
biljart -/snookercentrum	per speeltafel	0,9	1,4	1,8
bioscoop	100 m ² bvo	3,2	11,2	13,7
bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8
casino	100 m ² bvo	5,7	6,5	8,0
dansstudio	100 m ² bvo	1,6	5,5	7,4
dierenpark	per ha netto terrein	8,0	8,0	8,0
filmtheater/filmhuis	100 m ² bvo	5,1	18,0	22,1
fitnesscentrum	100 m ² bvo	1,7	6,3	7,4
fitnesstudio/sportschool	100 m ² bvo	1,1	4,8	6,5
gemeenschapshuis/cultureel centrum/wijkgebouw	100 m ² bvo	3,0	3,0	3,0
golfbaan (18 holes)	per 18 holes/60 ha	96,0	96,0	118,3
golfoefencentrum	6 ha	51,1	51,1	56,2
indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	100 m ² bvo	4,0	5,9	6,4
jachthaven	per ligplaats	0,6	0,6	0,6
manege/paardenhouderij	per box	0,4	0,4	0,4
museum	100 m ² bvo	0,6	1,1	1,1
sanua/hammam	100 m ² bvo	2,5	6,7	7,3
sporthal	100 m ² bvo	1,3	2,9	3,5
sportveld	per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0
sportzaal	100 m ² bvo	1,2	2,9	3,6
squashhal	100 m ² bvo	2,1	3,5	4,2
tennishal	100 m ² bvo	0,3	0,5	0,5
theater/schouwburg	100 m ² bvo	7,4	9,8	12,0
volkstuin	per 10 tuinen	1,4	1,4	1,5
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	100 m ² bvo	9,3	9,3	10,3
zwembad openlucht	100 m ² bvo	12,9	12,9	15,8
zwembad overdekt	100 m ² bvo	9,7	9,7	13,3

Werken				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	100 m ² bvo	0,4	1,1	1,1
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	100 m ² bvo	1,3	2,4	2,4
bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,4	2	2
kantoor (met baliefunctie)	100 m ² bvo	2,2	3,6	3,6
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	1,6	2,6	2,6
showroom	100 m ² bvo	1	1,7	1,7

Winkel en boodschappen				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
binnenstad/kernwinkelgebied	100 m ² bvo	2,6	2,6	2,6
bouwmarkt	100 m ² bvo	2,5	2,5	2,5
bruin - en witgoedzaken	100 m ² bvo	4,1	8,2	9,1
buurt - en dorpscentrum	100 m ² bvo	4,0	4,0	4,0
buurtsupermarkt	100 m ² bvo	2,3	4,1	4,1
discount supermarkt	100 m ² bvo	3,7	4,1	4,1
full service supermarkt	100 m ² bvo	4,1	5,6	5,6
groothandel in levensmiddelen	100 m ² bvo	7,1	7,1	7,1
kringloopwinkel	100 m ² bvo	2,0	2,0	2,3
meubelboulevard/woonboulevard	100 m ² bvo	2,6	2,6	2,6
outletcentrum	100 m ² bvo	10,4	10,4	10,4
tuincentrum	100 m ² bvo	2,7	2,7	2,9
weekmarkt	m ¹ kraam	0,2	0,2	0,2
wijkcentrum (gemiddeld)	100 m ² bvo	5,5	5,5	5,5
wijkcentrum (groot)	100 m ² bvo	6,1	6,1	6,1
wijkcentrum (klein)	100 m ² bvo	4,9	4,9	4,9
winkelboulevard	100 m ² bvo	4,5	4,5	4,5
woonwarenhuis (zeer groot)	100 m ² bvo	2,2	2,2	5,2
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m ² bvo	1,3	2,0	2,0

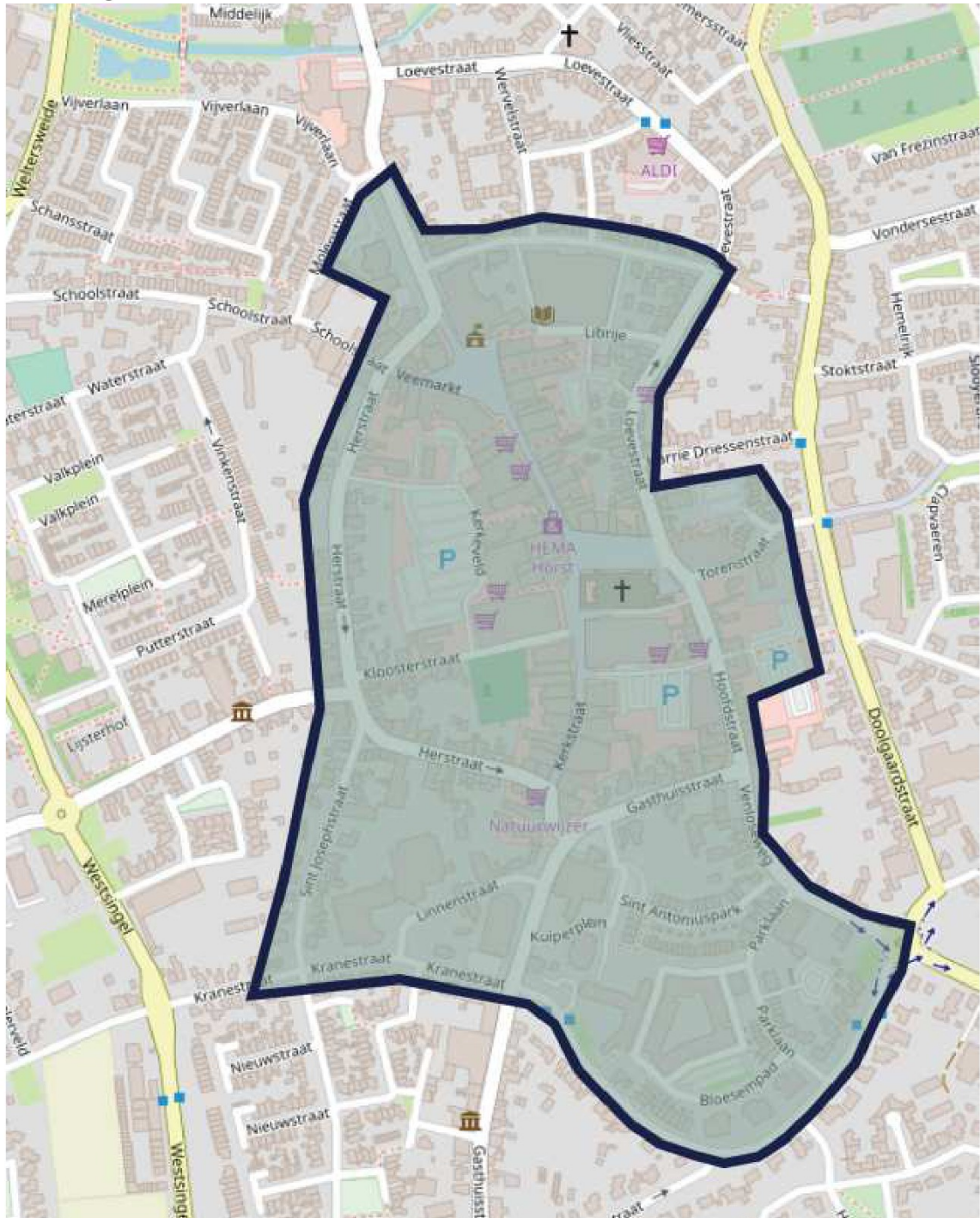
Wonen				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
aanleunwoning en serviceflat	per woning	1,1	1,2	1,2
appartement	per woning	1,3	1,8	1,8
kamerverhuur (niet zelfstandig)	per woning	0,3	0,3	0,3
kamerverhuur (zelfstandig, geen studenten)	per bewoner	0,7	0,7	0,7
woonhuis	per woning	1,6	2	2

In bovenstaande tabellen staat een veelheid aan afzonderlijke functies opgenomen. Het kan ook voorkomen dat meerdere functies zijn verenigd in één gebouw. In dat geval dient van iedere functie afzonderlijk het aantal benodigde parkeerplaatsen te worden berekend en wordt aan de hand van de in deze Nota benoemde aanwezigheidspercentages het dubbelgebruik bepaald. Zo ontstaat een totale parkeervraag voor alle gecombineerde functies.

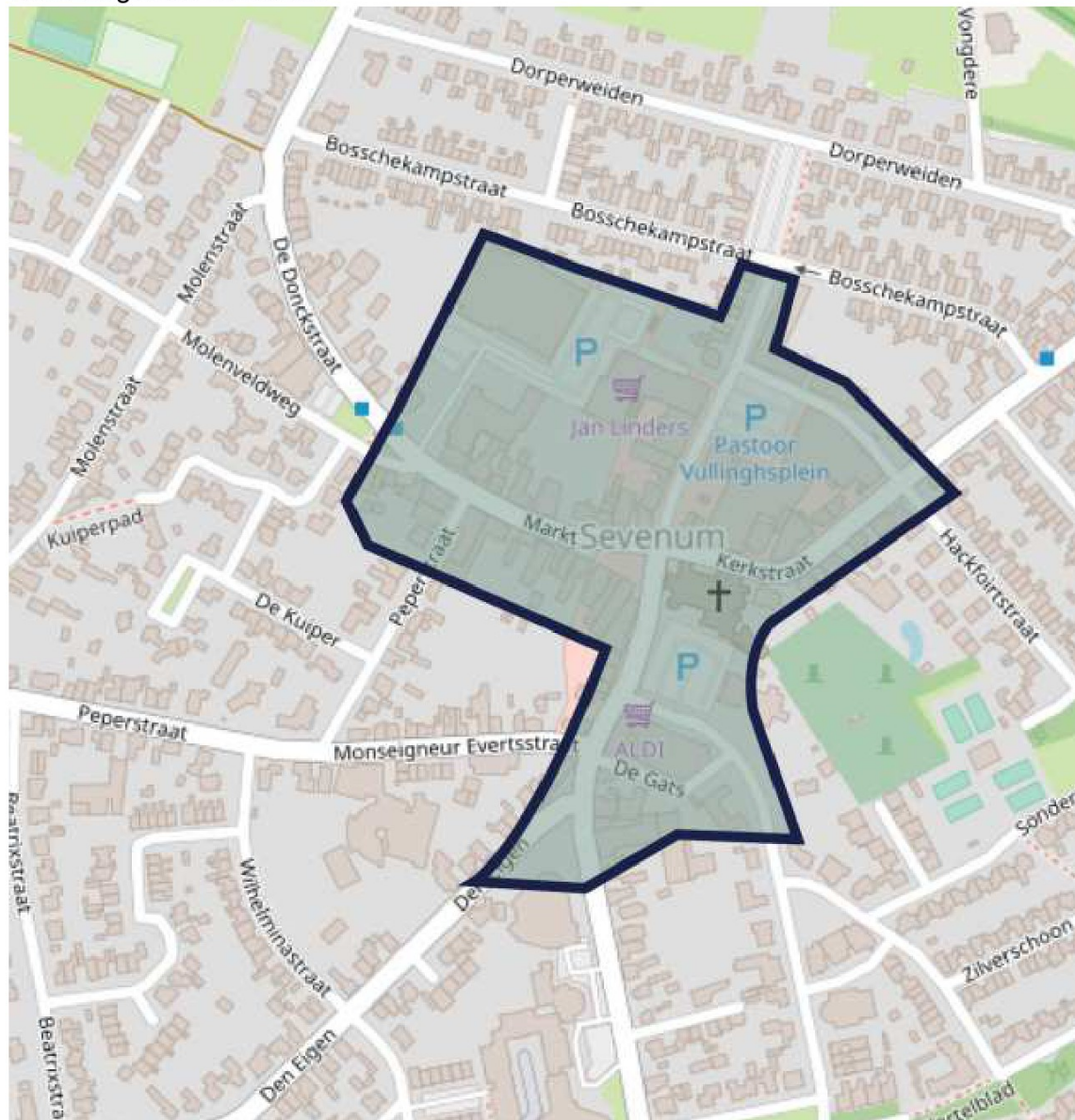


B2 CENTRUMGEBIEDEN HORST, SEVENUM EN GRUBBENVORST

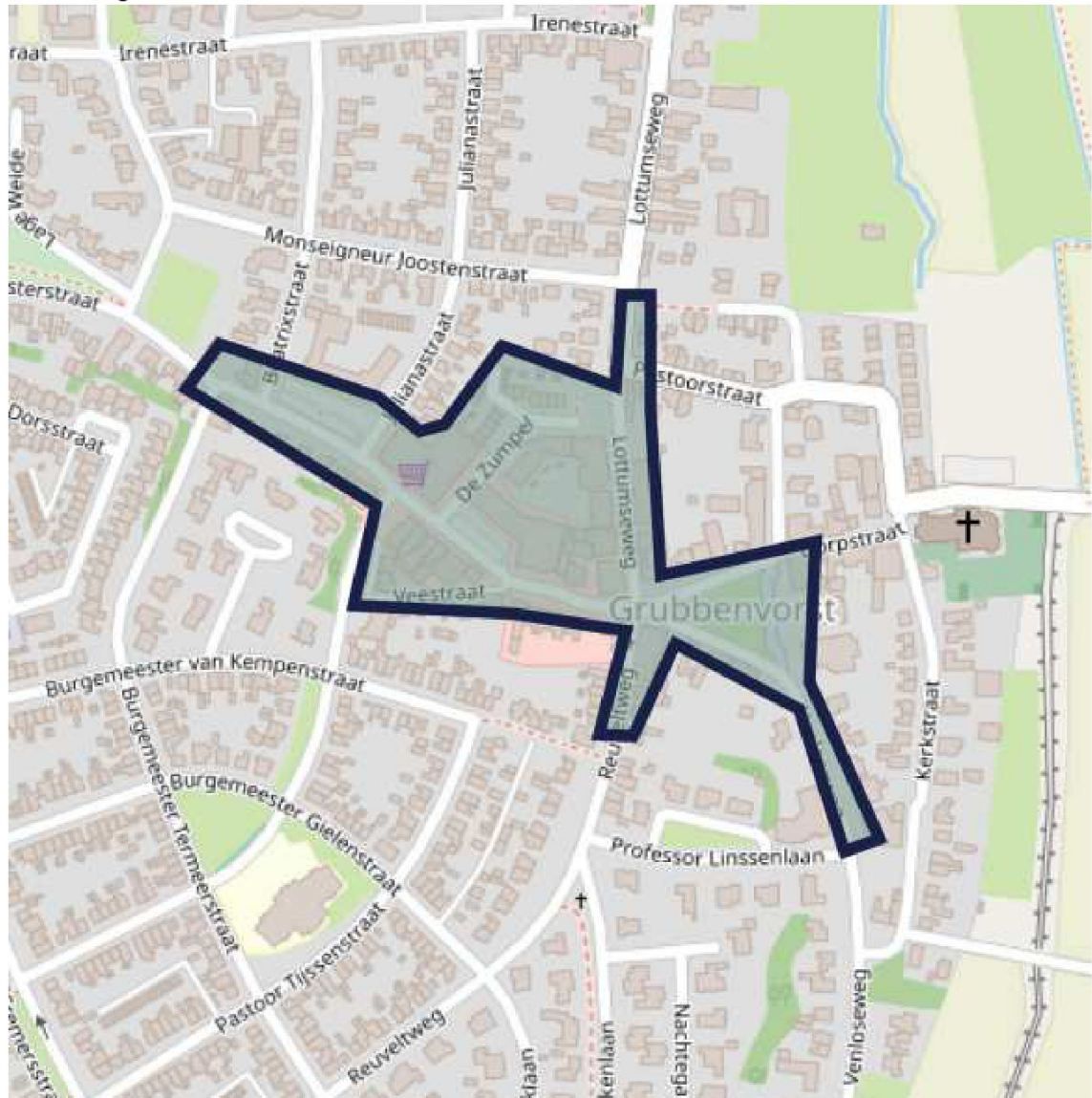
Centrumgebiet Horst



Centrumgebied Sevenum



Centrumgebied Grubbenvorst



B3 LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE

De loopafstanden per type functie binnen de gemeente Horst aan de Maas zijn gebaseerd op de loopafstanden uit CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', 2012.

Hoofdfunctie	Loopafstand (m)
Wonen	100
Winkelen	200
Werken	200
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100









