

Parkeernormennota Hardenberg



Juni 2018
Versie 2.2

Inhoudsopgave

1	Bestuurlijke toelichting.....	4
1.1	Waarom parkeernormen en voor wie?	4
1.2	Actualisatie	5
1.3	Parkeernormen en parkeerbeleid.....	5
1.4	Wat houden deze beleidsregels in?	6
1.5	Juridisch kader	6
1.6	Overgangsregeling	7
2	De parkeernormen en hun toepassing.....	8
3	Vaststellen van de parkeerbehoefte: normen als basis	10
3.1	Basis van de parkeernormen	10
3.2	Mate van stedelijkheid.....	11
3.3	Woningen	12
3.3.1	Parkeernormen voor woningen	12
3.3.2	Parkeervoorzieningen op eigen terrein (garages, opritten).....	12
3.3.3	Het totaalbeeld voor wonen.....	13
3.4	Parkeernormen overige functies	14
3.5	Fietsparkeernormen	14
3.6	Aanvullende voorwaarden.....	15
4	Fase 1 - Het toepassingskader	16
4.1	Bepaling normatieve parkeerbehoefte	17
4.1.1	De relevante gegevens	17
4.1.2	De benodigde parkeercapaciteit.....	17
4.1.3	Gelijktijdige aanwezigheid (dubbelgebruik).....	18
4.1.4	Verrekening parkeerbehoefte bestaande situatie	20
4.1.5	Resultaat: het minimale aantal	20
4.2	Bepaling parkeereis.....	21
5	Fase 2 - Invullen van de parkeereis	22
5.1	Stap 1: Realiseren parkeerplaatsen eigen terrein.....	22
5.2	Stap 2: Gebruik van particuliere parkeervoorzieningen	22
5.3	Stap 3: Gebruik openbare parkeervoorzieningen	23
6	Fase 3: maatwerk als dat moet	25
6.1	Afwijking parkeereis	25

6.2	Norm in bepaalde gevallen gewijzigd toepassen	25
6.3	Gebiedsontwikkeling als bijzondere situatie	25
6.4	Speciale maatregelen met betrekking tot automobilititeit	26
6.5	Gebieden waarin parkeerregulering van kracht is.....	26
6.6	Resterende parkeerbehoefte niet in te vullen	26
	Bijlage 1: Begrippenlijst	27
	Bijlage 2: Overzichtskaart zone-indeling	28
	Bijlage 3: Loopafstanden en capaciteit opritten en garages.....	31

1 Bestuurlijke toelichting

1.1 Waarom parkeernormen en voor wie?

De gemeente Hardenberg wil de vraag naar parkeergelegenheid goed faciliteren, maar wel op een zodanige wijze dat de bereikbaarheid van de gemeente zowel in zijn geheel als de verschillende delen daarvan (de kernen, de randen, de bedrijventerreinen e.d.) kan worden gewaarborgd en de kwaliteit van de openbare ruimte behouden blijft.

Parkeernormen zijn ontwikkeld om dit streven te concretiseren.

In de huidige parkeernormennota (nota Parkeernormering, 12 april 2007) is bepaald dat bij bouw- en verbouwplannen moet worden gezorgd voor voldoende parkeerplaatsen. Deze plannen worden getoetst aan de parkeernormen die in de nota zijn opgenomen. De initiatiefnemer is in beginsel verplicht om op eigen terrein te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen.

De raad heeft in 2007 ook besloten tot het instellen van een parkeerfonds (Reglement Parkeerfonds, 27 februari 2007), dat tot doel heeft om, in gevallen waarin er zwaarwegende omstandigheden zijn die het onmogelijk maken om voldoende parkeerplaatsen te realiseren, deze verplichting over te dragen aan de gemeente. Het parkeerfonds wordt gevuld door bijdragen van initiatiefnemers die niet (volledig) kunnen voldoen aan de parkeereis. In het Reglement Parkeerfonds wordt geregeld onder welke omstandigheden aan de invulling van (een deel van) de parkeereis kan worden voldaan door een bijdrage aan het parkeerfonds.

Inmiddels is een aantal jaren verstreken en zijn de economische omstandigheden gewijzigd. De huidige parkeernormen- en parkeerfondssystematiek kan een remmende werking op het ontwikkelklimaat in de gemeente Hardenberg hebben. Er is daarom behoefte aan een nieuwe parkeernormennota met een toetsingskader dat het mogelijk maakt op een heldere en rechtmatige manier een dialoog aan te gaan met ontwikkelaars. Te ontwikkelen parkeeroplossingen zijn dan het resultaat van een afgewogen inpassing van de parkeerbehoefte in de openbare ruimte, waarbij afwenteling op de omgeving wordt voorkomen, maar ook optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande capaciteit.

Op 29 november 2014 is de 'Reparatiewet BZK 2014' in werking getreden. In deze wet is onder andere bepaald dat artikel 8 lid 5 Woningwet vervalt. Op grond van dit artikel kunnen in de bouwverordening stedenbouwkundige voorschriften waaronder voorschriften m.b.t. parkeren, worden opgenomen. Met de intrekking van artikel 8 lid 5 Woningwet vervalt de grondslag voor het opnemen van parkeernormen in de bouwverordening.

Nu de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening, en daarmee de parkeerregeling uit artikel 2.5.30, komen te vervallen, moet de parkeerregeling in het bestemmingsplan worden geregeld en, na inwerkingtreding van de Omgevingswet, in het omgevingsplan.

Om tegemoet te komen aan de wens uit de praktijk om de in een bestemmingsplan op te nemen parkeernormen via beleidsregels verder uit te werken, is per 1 november 2014

een dergelijke bevoegdheid in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen. In artikel 3.1.2 lid 2 onder a Bro is bepaald: "Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening kan een bestemmingsplan regels bevatten: a. waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels."

De grondslag voor de parkeerregeling in de bouwverordening vervalt niet onmiddellijk, de wetgever heeft een overgangstermijn opgenomen van bijna 5 jaar, tot 1 juli 2018. Deze periode is bedoeld om gemeenten de tijd te geven om hun bestemmingsplannen aan te passen. Voor bestaande bestemmingsplannen kan artikel 2.5.30 bouwverordening nog tot 1 juli 2018 worden gehanteerd. Voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 worden vastgesteld vervalt artikel 2.5.30 bouwverordening en moet de parkeerregeling in het bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is bepaald in het nieuwe artikel 133 van de Woningwet.

De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) adviseren om de parkeernormen en de uitvoeringsregels in een Nota Parkeernormen op te nemen en daar in de bestemmingsplannen naar te verwijzen.

Door de parkeernormen op te nemen in een Nota Parkeernormen zijn alle parkeernormen gebundeld in één document dat van toepassing is op de hele gemeente. De parkeernormen kunnen up-to-date gehouden worden. In de bestemmingsplannen wordt er naar de laatste vastgestelde versie van de Nota Parkeernormen verwezen.

1.2 Actualisatie

De aanleiding voor deze actualisatie wordt gevormd door:

- Gewijzigde wetgeving (waaronder de Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet).
- Aangepaste kencijfers van het CROW. In 2012 zijn nieuwe kencijfers voor het bepalen van de parkeerbehoefte verschenen (CROW publicatie 317, oktober 2012). In 2018 wordt wederom een actualisatie verwacht.
- Er is voortschrijdend inzicht omtrent de vertaling van de parkeernormen in een parkeereis voor de Hardenbergse situatie.

1.3 Parkeernormen en parkeerbeleid

De gemeente Hardenberg voert een vraagvolgend parkeerbeleid. Om te voorkomen dat parkeerbehoefte van ontwikkelingen volledig op de openbare ruimte wordt afgewenteld, zijn ontwikkelaars verplicht om parkeercapaciteit zoveel mogelijk binnen de ontwikkeling te realiseren.

Omgekeerd moet het, mede vanuit de wens de openbare ruimte duurzaam te ontwikkelen, niet noodzakelijk zijn normatieve parkeercapaciteit te realiseren, als er sprake is van een overschot aan openbare parkeerruimte in de nabijheid van een nieuwe ontwikkeling:

- De gemeente Hardenberg streeft naar het bieden van voldoende parkeercapaciteit op een redelijke loopafstand van de bestemming voor bezoekers, bewoners, ondernemers en werknemers. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren binnen de loopafstand die voor de doelgroep als acceptabel wordt beschouwd.

- Duurzame vervoerswijzen worden gestimuleerd. Naast het opnemen van autoparkeernormen zullen dan ook fietsparkeernormen worden toegepast.
- De gemeente Hardenberg zet in het centrum van Hardenberg in op een optimale bezetting van de beschikbare parkeercapaciteit, zowel in het openbaar gebied als op eigen terrein/privaat.

1.4 Wat houden deze beleidsregels in?

In deze beleidsregels is omschreven hoe de parkeerbehoefte voor een ontwikkeling moet worden berekend en hoe die behoefte moet worden vertaald in parkeerplaatsen die voor die ontwikkeling moeten worden aangelegd of beschikbaar moeten zijn (de parkeereis).

1.5 Juridisch kader

Op 1 november 2014 is artikel 3.1.2. van het Besluit ruimtelijke ordening aangepast. Geregeld is dat ten behoeve van de goede ruimtelijke ordening in een bestemmingsplan regels kunnen worden opgenomen waarvan de uitleg afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Hiermee is het mogelijk om een beleidsregel voor het invullen van een parkeerbehoefte bij ontwikkelingen op te nemen, zonder parkeernormen in bestemmingsplannen vast te leggen. Door de parkeernormen in een apart document vast te leggen waar in bestemmingsplannen via een beleidsregel naar kan worden verwezen, kan de gemeente blijven werken met actuele parkeernormen en een parkeerfonds.

Op 29 november 2014 is de reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Met deze reparatiewet wordt onder andere geregeld dat de grondslag voor het opnemen van stedenbouwkundige bepalingen in de Bouwverordening komt te vervallen. Alle stedenbouwkundige bepalingen, waaronder de parkeerregeling, moeten zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Er geldt voor oude bestemmingsplannen een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen alle stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun werking.

Deze nota heeft het karakter van een beleidsregel en wordt gebruikt bij de invulling van bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Hierbij kan gedacht worden aan afspraken die gemaakt worden om te komen tot vaststelling van een bestemmingsplan, de uitleg van of toepassing van regels in een bestemmingsplan of beheersverordening, of de verlening van een omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan.

In een door de gemeenteraad vast te stellen facetbestemmingsplan zal een relatie worden gelegd met de Parkeernormennota. De in 2007 vastgestelde beleidsregel bij toetsing van bouwaanvragen aan het bepaalde in artikel 2.5.30, eerste lid, van de Bouwverordening, zal daarbij worden ingetrokken. Zoals hiervoor is aangegeven is deze stedenbouwkundige bepaling voor een deel van de bestemmingsplannen al vervallen.

Paraplubestemmingsplan

Omdat per 1 juli 2018 ook voor bestemmingsplannen en beheersverordeningen, die voor 29 november 2014 zijn vastgesteld, de parkeerbepaling in de Bouwverordening komt te

vervallen, zal een paraplubestemmingsplan worden opgesteld. Alle bestemmingsplannen zijn daarmee voorzien van parkeerbepalingen. Hiermee wordt direct of indirect vastgelegd dat bij ruimtelijke activiteiten de actuele parkeernormen van kracht zijn. In het paraplubestemmingsplan wordt expliciet verwezen naar de beleidsregels in deze Parkeernormennota. Daarmee wordt een formele en identieke basis voor de toepassing van de normen en de rekensystematiek in alle plannen, waar dat nog niet het geval is, gelegd.

Bevoegdheid

Het college van B&W past de parkeernormen toe volgens de systematiek omschreven in deze nota. De raad stelt daarvoor de kaders vast en regelt de toepassing van deze nota door ernaar te verwijzen in een door haar vast te stellen paraplubestemmingsplan.

Actualiteit

In deze nota wordt regelmatig verwezen naar publicatie 317 van het CROW. Wanneer het CROW deze publicatie ververst of vervangt door een vergelijkbare publicatie moeten de verwijzingen worden gelezen als een verwijzing naar de nieuwe publicatie. In het najaar van 2018 wordt in ieder geval een verversing van de kencijfers verwacht.

1.6 Overgangsregeling

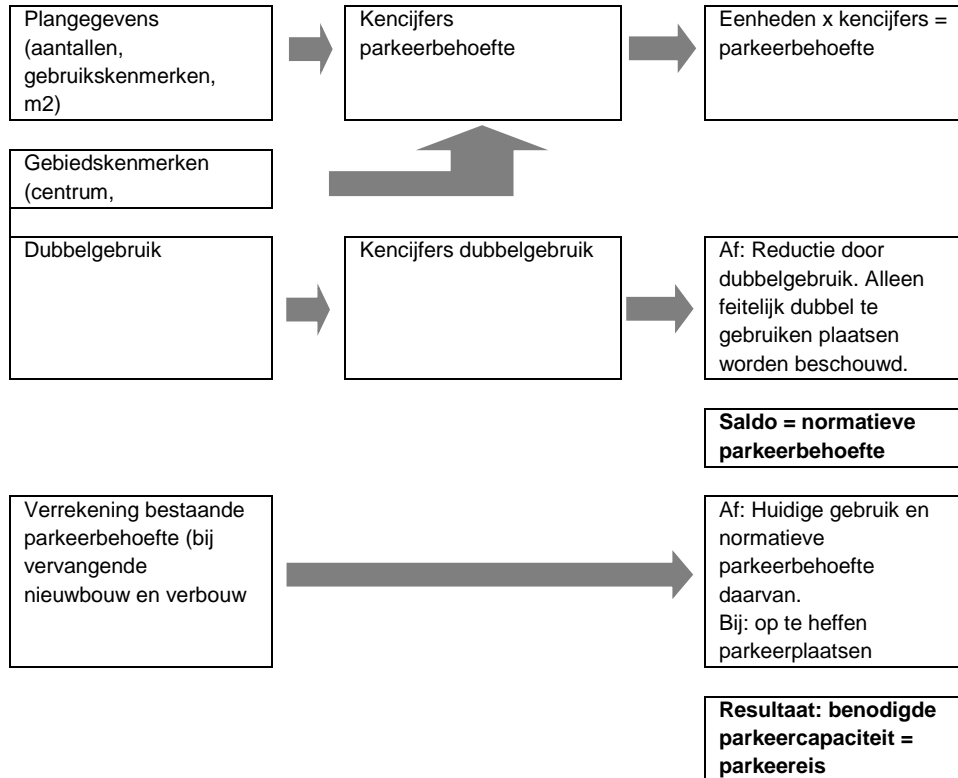
De nieuwe parkeernormen zijn niet van toepassing op plannen waarvoor reeds een ontwerpbesluit ter inzage ligt of heeft gelegen, tenzij in overleg met initiatiefnemer uitdrukkelijk wordt gekozen voor toepassing van de nieuwe normen. Bij plannen waarvoor wel reeds een stedenbouwkundig plan is overeengekomen, maar nog geen ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen, wordt in overleg met initiatiefnemer bekeken welke normen worden opgenomen, waarbij als uitgangspunt geldt dat zoveel mogelijk de nieuwe normen worden toegepast.

Voor aanvragen van een omgevingsvergunning wordt uitgegaan van de nieuwe normen, tenzij al eerder een schriftelijke toezegging is gedaan of een principe-uitspraak is gedaan, die nog niet heeft geleid tot het indienen van een aanvraag (maximaal één jaar), maar die voor aanvrager gunstiger is dan de normen op basis van deze nota.

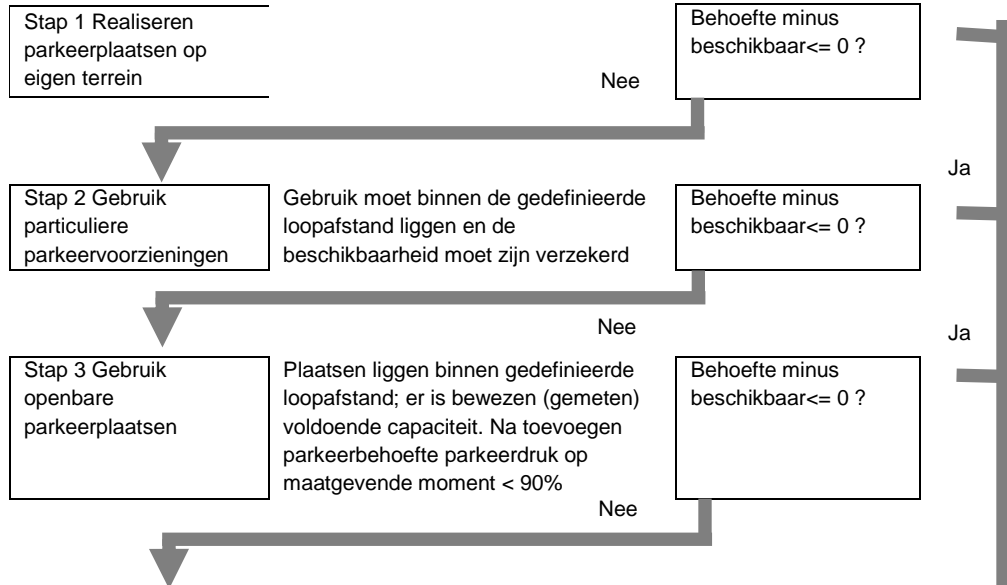
2 De parkeernormen en hun toepassing

Overzicht: Berekening parkeerbehoefte en parkeereis

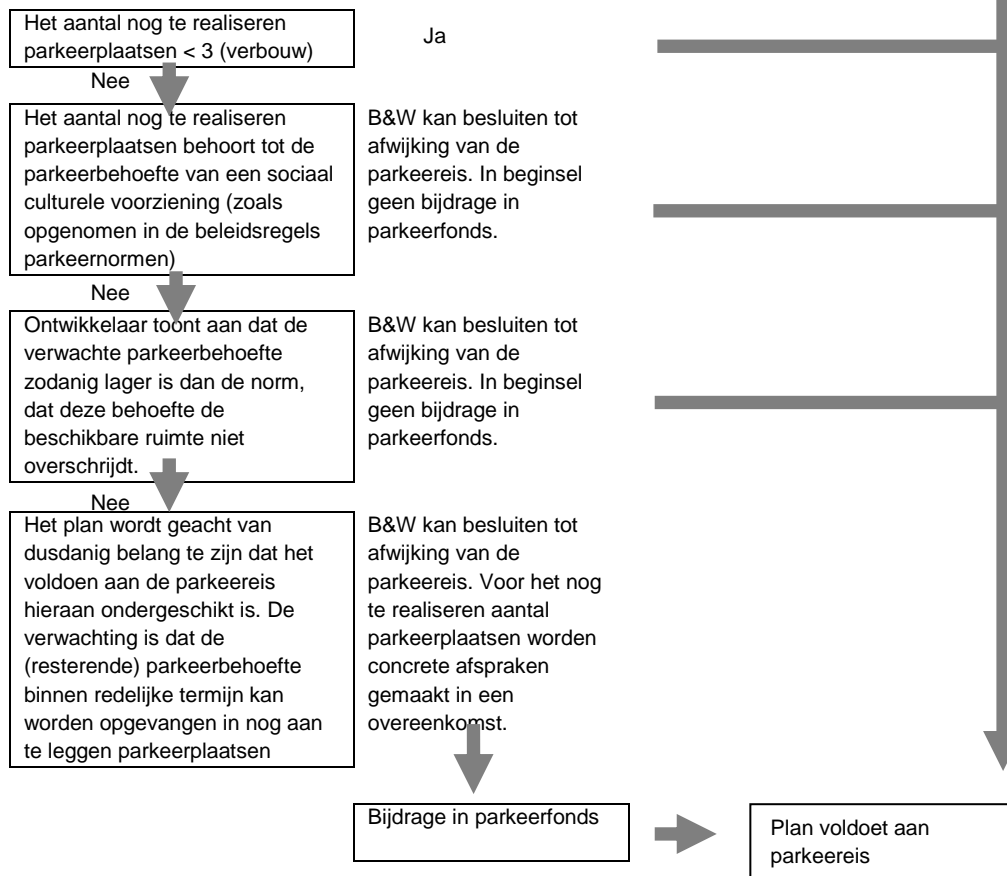
Fase 1 (hoofdstuk 3+ 4) : Normatieve parkeerbehoefte (benodigde capaciteit)



Fase 2 (hoofdstuk 5): invullen van de parkeereis



Fase 3 (hoofdstuk 6): maatwerk als dat moet



3 Vaststellen van de parkeerbehoefte: normen als basis

Bouwprojecten (of het nu nieuw- of verbouwactiviteiten zijn) creëren in principe een parkeerbehoefte. Het is mogelijk om deze parkeerbehoefte vooraf te berekenen op basis van zogenaamde 'parkeernormen'.

In dit hoofdstuk gaan we nader in op de verschillende parkeernormen, afhankelijk van het soort en type functie, en hoe om te gaan met bezoekers van die functies, parkeerplaatsen op eigen terrein (opritten e.d.) en loopafstanden.

3.1 Basis van de 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:

- wonen;
- werken.
- winkel en boodschappen;
- sport, cultuur en ontspanning;
- horeca en (verblijfs)recreatie;
- gezondheid en (sociale) voorzieningen;
- onderwijs;

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 maximumnorm. 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.

Ondanks het relatieve hoge autobezit is vanuit de duurzaamheidsgedachte de minimale parkeernorm voor auto's voldoende. Het past niet meer in deze tijd om nu nog een overdaad aan parkeerplaatsen te realiseren. De technologische vooruitgang gaat zo snel dat op termijn steeds andere vormen van verplaatsingen logischer zijn. In de tussenliggende periode mag er echter geen parkeerchaos ontstaan. Door zorgvuldig om te gaan met de stedelijkheid graad en de gebiedsindelingen wordt de meest correcte norm toegepast.

Bij het beoordelen van ruimtelijke plannen zal echter de minimale norm worden gehanteerd als eis. Daarbij mag de initiatiefnemer uiteraard meer realiseren. Echter niet

meer dan het gestelde maximum omdat anders het uiterlijk aanzien van de gemeente wordt aangetast.

3.2 Mate van stedelijkheid

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-parkeerkcijfers wordt daarom onderscheid gemaakt tussen 5 verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk, weinig stedelijk, matig stedelijk, sterk stedelijk en zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingadressendichtheid (oad) van het CBS. De oad wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer. Volgens de oad wordt de totale gemeente Hardenberg gemiddeld getypeerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km²). Tussen en binnen de afzonderlijke kernen zijn (kleine) verschillen zichtbaar.

Om schijn nauwkeurigheid te voorkomen is in de Nota Parkeernormen uitgegaan van één stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk gebied) voor de gehele gemeente Hardenberg.

Uit een studie van het CROW blijkt dat het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. Functies in centra hebben een lagere parkeervraag dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit komt door het verschil in aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer, maar ook de mate van dubbelgebruik van parkeergelegenheden. Zo ligt het autobezit in grote centra lager dan in de overloopgebieden en de rest van de bebouwde kom. Dit is voor het CROW aanleiding geweest om voor de parkeerkcijfers onderscheid te maken naar:

- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom.
- buiten bebouwde kom

De verschillen in inrichting en bebouwing in de gemeente Hardenberg zijn redelijk groot waardoor het zinvol is om onderscheid te maken naar deze drie gebiedskenmerken. De functie centrum komt alleen voor in de kernen Hardenberg en Dedemsvaart. Alleen in Hardenberg is er sprake van een schil/overloopgebied. De rest van de kernen vallen in rest bebouwde kom. De kleine kernen/buurtschappen beschouwen we als buiten de bebouwde kom. Hiermee wordt ook differentiatie gelegd in de parkeernormen. De parkeernorm voor een sportschool is in Radewijk bijvoorbeeld hoger dan in het centrum van Dedemsvaart.

Gebiedskenmerken	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kernen	<ul style="list-style-type: none"> •Dedemsvaart •Hardenberg 	<ul style="list-style-type: none"> •Hardenberg 	<ul style="list-style-type: none"> •Balkbrug •Bergentheim •Dedemsvaart •De Krim •Gramsbergen •Hardenberg •Lutten •Slagharen 	<ul style="list-style-type: none"> •Ane •Anerveen •Anevelde •Brucht •Bruchterveld •Collendoorn •Den Velde •Diffelen •Heemserveen •Holthene •Holthone •Hoogenweg •Kloosterhaar •Marienberg •Loozen •Radewijk •Rheeze •Rheezerveen •Schuinesloot •Sibculo •Venebrugge

Voor de kern Dedemsvaart en Hardenberg is in bijlage 1 een kaart opgenomen waar de exacte grenzen van de verschillende zones zijn weergegeven. Alleen de kernen met meer dan 2000 inwoners zijn benoemd als rest bebouwde kom. De overige kernen kunnen beschouwd worden als buitengebied.

3.3 Woningen

3.3.1 Parkeernormen voor woningen

Voor woningen hanteert de gemeente Hardenberg in beginsel een vraagvolgend beleid. Dit houdt in dat er voor nu, maar vooral voor de komende jaren, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden waarmee aan de vraag van bewoners en hun bezoekers kan worden voldaan.

In de normering is tevens opgenomen het parkeren voor het bezoek aan de woningen. Voor het bezoekersparkeren wordt gerekend met 0,3 parkeerplaats/woning, behalve bij kamerverhuur (0,2 parkeerplaats/kamer). Deze parkeerplaatsen zijn bij voorkeur openbaar toegankelijk.

3.3.2 Parkeervoorzieningen op eigen terrein (garages, opritten)

Bij (ééngezins)woningen bestaat de mogelijkheid om parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Dit kan in de vorm van een garage, een oprit of een garage met

oprit. De ervaring leert dat dergelijke voorzieningen vaak voor andere doeleinden dan parkeren gebruikt worden. De garage wordt dan gebruikt als schuur of werkplaats of wordt bij het huis getrokken. De oprit wordt vaak ook als deel van de tuin ingericht. Het parkeren vindt dan plaats in de openbare ruimte. Indien de garage en opritten volledig zijn meegenomen in de parkeerbalans kan dit in gebieden waar geen parkeerregulering van toepassing is¹ tot een te hoge parkeerdruk leiden. Om dit te voorkomen wordt een garage of oprit op eigen terrein slechts gedeeltelijk opgenomen in de parkeerbalans. In onderstaande tabel is weergegeven op welke wijze parkeren op eigen terrein wordt meegenomen in de parkeerbalans.

parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min 5 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min 5 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min 4,5 meter breed
Dubbele garage met dubbele oprit	4	2	

3.3.3 Het totaalbeeld voor wonen

Voor de functie wonen wordt de minimale CROW gehanteerd voor het gebied weinig stedelijk en het betreffende gebiedskenmerk.

¹ In Hardenberg komen bewoners van gereguleerd gebied met een (van oorsprong) eigen parkeerplaats niet in aanmerking voor een parkeervergunning/-ontheffing

koop, vrijstaand									
	Parkeerkencijfers (per woning)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1.2	2.0	1.4	2.2	1.7	2.5	2.0	2.8	0.3 pp per woning
sterk stedelijk	1.2	2.0	1.4	2.2	1.7	2.5	2.0	2.8	
matig stedelijk	1.4	2.2	1.5	2.3	1.8	2.6	2.0	2.8	
weinig stedelijk	1.4	2.2	1.7	2.5	1.9	2.7	2.0	2.8	
niet stedelijk	1.4	2.2	1.7	2.5	1.9	2.7	2.0	2.8	
	Verkeersgeneratie (per woning)								aandeel bezoekers
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	5.9	6.7	6.4	7.2	7.3	8.1	7.8	8.6	
sterk stedelijk	6.4	7.2	7.3	8.1	7.8	8.6	7.8	8.6	
matig stedelijk	7.3	8.1	7.6	8.4	7.8	8.6	7.8	8.6	
weinig stedelijk	7.5	8.3	7.7	8.5	7.8	8.6	7.8	8.6	
niet stedelijk	7.5	8.3	7.7	8.5	7.8	8.6	7.8	8.6	

Een vrijstaande woning in het centrum van Dedemsvaart heeft 1,4 parkeerplaats. Dezelfde woning in Anerveen heeft 2 parkeerplaatsen. Een dergelijk verschil is te verklaren door het gebrek aan alternatieven (fiets en openbaar vervoer) en het feit dat er in de centra meer algemene parkeerplaatsen zijn waardoor dubbelgebruik vaak mogelijk is.

3.4 Parkeernormen overige functies

Bij ontwikkelingen voor bedrijven, winkels, kantoren, voorzieningen en overige functies is met name het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel van een nieuwe ontwikkeling of functie van belang bij het bepalen van de hoogte van de normen. Ook de verkeersaantrekkende werking speelt hierbij een rol. Voor deze functies wordt de bijbehorende minimale CROW norm gehanteerd voor het gebied weinig stedelijk en het betreffende gebiedskenmerk. De CROW normen zijn afkomstig uit publicatie 317 van het CROW: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.

3.5 Fietsparkeernormen

Naast autoparkeernormen willen we binnen de kernen ook fietsparkeernormen toepassen. Voor de fietsparkeernorm wordt verwezen naar de parkeerkencijfers zoals opgenomen in de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', CROW-publicatie 317 uit oktober 2012.

Winkelen en boodschappen doen

Tabel 13. Fietsparkeercijfers voor winkelen en boodschappen doen

Winkelen en boodschappen	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking	validatie (*****)
Winkelcentrum	Binnen de beb. kom	2,7	1,5-4	100 m ² bvo		*
Supermarkt	Binnen de beb. kom	2,9	1,6 - 4,3	100 m ² bvo		**
Bouwmarkt	Binnen de beb. kom	0,25	0,1 - 0,4	100 m ² bvo	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en eventueel uitbreidingen	**
Tuincentrum	Binnen de beb. kom	0,4	0,2 - 0,6	100 m ² bvo (totaal)		*
	Buiten de beb. kom	0,1	0,1 - 0,1			

Voorbeeld van fietsparkeernormen die bovenop de autoparkeernormen toegepast moet worden. De functie van de betreffende voorziening bepaald grotendeels de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen. De gemeente Hardenberg hanteert vooralsnog de kencijfers zoals genoemd in de derde kolom. Als de initiatiefnemer hogere normen wil toepassen is dat vanuit de gemeente altijd toegestaan. De gemeente wil het fietsen stimuleren daar passen ook voldoende en hoogwaardige fietsparkeerplaatsen bij. De fietsparkeerplaatsen moeten in ieder geval voldoen aan het Fietsparkeur keurmerk.

3.6 Aanvullende voorwaarden

- Bij niet-commerciële publieke voorzieningen moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als parkeerplaats voor gehandicapten.
- Voor bezoekers moeten de parkeerplaatsen in principe openbaar toegankelijk zijn.
- Parkeerplaatsen met een oplaadpunt voor een elektrische auto in het publieke domein worden beschouwd als openbare parkeerplaatsen. De locatie en hoeveelheid laadpalen zal via ander beleid bepaald worden.
- Kiss+ride. De grootste parkeerdruk bij basisscholen ontstaat door het brengen en afhalen. De gemeente Hardenberg gebruikt hiervoor het rekenprogramma dat door het CROW ter beschikking wordt gesteld.
- Normen gelden in combinatie met een maximale loopafstand om te voorkomen dat parkeerders een bepaalde voorziening niet gebruiken. De loopafstand is de werkelijke afstand (dus niet hemelsbreed) van de bestemming tot de parkeerplaats. In bijlage 3 zijn de normafstanden vastgelegd. Parkeerlocaties binnen dit bereik kunnen worden meegenomen in de parkeerbalans.

4 Fase 1 - Het toepassingskader

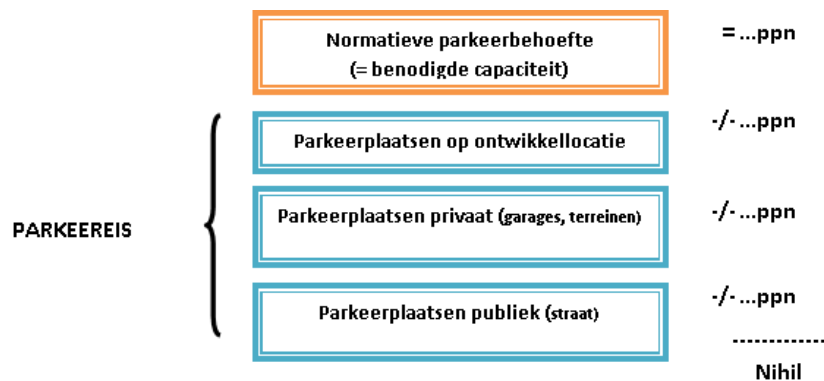
Uitgangspunt voor de gemeente is, dat de parkeerbehoefte op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd wordt. De parkeerbehoefte mag, als voldoende restcapaciteit rondom de ontwikkeling beschikbaar is, aangevuld worden met gebruik van reeds bestaande parkeerplaatsen.

In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de gemeente Hardenberg tot een parkeereis komt en afspraken maakt met de initiatiefnemer (ontwikkelaar) over het faciliteren van de parkeerbehoefte van de betreffende ontwikkeling.

Definitie

Waar in deze nota gesproken wordt over een parkeerplaats betreft het een ruimte conform de 'NEN 2443:2013 Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages op terreinen en in garages', publicatie NNI, d.d. maart 2013. Deze norm is gedimensioneerd op het Nederlandse modelvoertuig (90% van alle voertuigen in NL). Voor de inrichting van de (toekomstige) openbare ruimte zijn richtlijnen opgenomen in de ASVV 2014 van het CROW. De inrichting moet voldoen aan deze richtlijnen.

In aansluiting op het bouwproces wordt de parkeereis stapsgewijs berekend. Dit is een iteratief proces waarbij de gemeente en initiatiefnemer met elkaar overleg voeren over de totstandkoming van de parkeereis. Het proces dat leidt tot benoeming van de parkeereis kan schematisch als volgt worden weergegeven:



Figuur 1: Van parkeerbehoefte naar parkeereis

Dit proces wordt hierna stap voor stap toegelicht. Het uitgangspunt hierbij is altijd dat de initiatiefnemer zelf haar eigen parkeereis berekent, deze berekening ter toetsing voorlegt aan de gemeente en de gemeente die berekening toetst. Het proces wordt in dit hoofdstuk verduidelijkt aan de hand van een rekenvoorbeeld, iedere stap wordt aan de hand van dit rekenvoorbeeld toegelicht.

4.1 Bepaling normatieve parkeerbehoefte

Zodra een ontwerp van een ontwikkeling zich daarvoor leent, wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van de in deze Nota Parkeernormen genoemde parkeernormen. Het betreft de grondslag van de berekening van het aantal parkeerplaatsen waarvan de initiatiefnemer tijdens het ontwerpproces kan uitgaan dat hij zal moeten realiseren op de ontwikkelingslocatie of moet vinden binnen de benoemde loopafstanden (afhankelijk van de te faciliteren doelgroepen).

4.1.1 De relevante gegevens

Om een goede parkeerbalans op te kunnen stellen zijn de juiste invoergegevens nodig. Dit zijn de gegevens op basis waarvan de parkeernormen kunnen worden toegepast. Voor een project met grondgebonden woningen zijn dit bijvoorbeeld het aantal woningen per woningtype, voor campings is dit het aantal staanplaatsen. Voor de meeste functies is de norm gebaseerd op het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte (BVO).

Hoe meer gegevens, hoe beter

Bij het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte zijn verschillende gegevens nodig (type functie, omvang, beoogd gebruik etc.). Het is van belang om zo concreet mogelijk te benoemen om wat voor een ontwikkeling het gaat en/of hoe het gebouw gebruikt zal gaan worden. Ook de omvang van de totale ontwikkeling zal moeten worden aangegeven.

Rekenvoorbeeld:

In de kern van Gramsbergen ligt een braakliggend terrein ingeklemd tussen 4 wegen dat wordt ontwikkeld. Op het terrein komen 8 rijenwoningen, 4 twee onder een kapwoningen en een kantoorgebouw (met commerciële dienstverlening) van 2 lagen met in totaal 250 m² bruto vloeroppervlakte. De ontwikkelaar voorziet de twee hoekwoningen van een carport, de twee onder een kapwoningen hebben ieder een garage met daarvoor een oprit. Er worden 12 parkeerplaatsen in een parkeerkoffer gerealiseerd.

4.1.2 De benodigde parkeercapaciteit

Wanneer de gegevens van het bouwplan bekend zijn, wordt de bijbehorende norm gekozen. Deze wordt vermenigvuldigd met het aantal woningen, met het vloeroppervlak (bijvoorbeeld bij kantoren, bedrijven) of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen (bij een schouwburg). Bij een gecombineerde ontwikkeling, wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld. Dit wordt de normatieve parkeerbehoefte genoemd.

Benodigde parkeercapaciteit Rekenvoorbeeld:

8 woningen x 1,6	=12,8
4 2/1 kap x 1,8	= 7,2
250 m2 kantoor x 3,3	= 8,3
Totaal	=28,3

4.1.3 Gelijktijdige aanwezigheid (dubbelgebruik)

De parkeernorm geeft aan wat de parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts maximaal; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag optreden. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoefte.

In eerste instantie moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld plaatsen voor bewoners op eigen terrein of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd aan specifieke gebruikers. Parkeerplaatsen voor bezoek of voor een tweede auto komen vaak wel in aanmerking voor dubbelgebruik.

In tabel 8 van publicatie 137 van de CROW staan de aanwezigheidspercentages per functie per moment van de week. Hiermee wordt voor deze momenten de parkeerbehoefte per voorziening berekend. Het moment in de week waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is, wordt het maatgevende (drukste) moment genoemd. De netto parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment te vermeerderen met het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik.

Tabel 8. Aanwezigheidspercentages

	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/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten 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 8 van publicatie 137 CROW 1

Berekening dubbelgebruik rekenvoorbeeld

<i>Categorie</i>	<i>totaal</i>	<i>werkdag</i>	<i>avond</i>	<i>koopavond</i>	<i>zaterdag</i>
<i>Wonen</i>	20	10(50%)	18(90%)	16 (80%)	12(60%)
<i>Werken</i>	8,3	8,3 (100%)	0,4 (5%)	6,2 (75%)	0 (0%)
<i>Totaal:</i>	28,3	18,3	18,4	22,2	12

Voor deze ontwikkeling moeten dus minimaal 22,2 parkeerplaatsen gerealiseerd worden, waarbij de parkeerplaatsen voor iedereen toegankelijk moeten zijn, zodat ook daadwerkelijk uitwisseling kan plaats vinden.

4.1.4 Verrekening parkeerbehoefte bestaande situatie

Bij vervangende nieuwbouw, verbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Uitgangspunt is dat de normatieve behoefte van het laatste legale gebruik van de bestaande situatie wordt afgetrokken van de te berekenen normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Dit geldt alleen indien de parkeerplaatsen die in de bestaande situatie gebruikt werden, blijven bestaan. Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie in principe geacht nihil te zijn. Het is ter beoordeling van de gemeente of er sprake is van tijdelijk gebruik. De initiatiefnemer krijgt de gelegenheid om aan te tonen dat de beschikbare parkeergelegenheid in de directe omgeving van de ontwikkeling in relatie kan worden gebracht van de oude bestemming en dat deze voor reductie in aanmerking komt voor de nieuwe ontwikkeling. De initiatiefnemer moet een en ander goed onderbouwen (incl. historische context). In dat geval kan B&W afwijken van de parkeereis.

4.1.5 Resultaat: het minimale aantal

Voor de parkeernormen geldt dat gemeente Hardenberg werkt met minimumeisen. Dit zijn de minimaal te realiseren hoeveelheid parkeerplaatsen. Wanneer een initiatiefnemer meer parkeerplaatsen wenst te realiseren is maatwerk mogelijk, maar minder mag niet (tenzij er redenen zijn voor de gemeente om gemotiveerd hiervan af te wijken).

4.2 Bepaling parkeereis

De parkeereis is de som van de deeloplossingen die benoemd worden voor het faciliteren van de normatieve parkeerbehoefte. Een zorgvuldige afweging is van groot belang om overdimensionering van het parkeerareaal en dus onnodig ruimtegebruik te voorkomen.

De zorgvuldige afweging bestaat uit de beantwoording van een aantal deelvragen. De vragen die gesteld moeten worden zijn:

1. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden binnen de contouren van de ontwikkellocatie?
2. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op private parkeervoorzieningen?
3. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op openbare parkeervoorzieningen?

5 Fase 2 - Invullen van de parkeereis

5.1 Stap 1: Realiseren parkeerplaatsen eigen terrein

Bij woningen is vaak parkeerruimte op eigen terrein aanwezig, in de vorm van een garage, oprit of carport. Omdat deze voorzieningen niet altijd voor parkeren gebruikt worden, telt niet het volledig aantal parkeerplaatsen mee voor het bepalen van de parkeercapaciteit. In tabel 2 in bijlage 3 staan de berekeningsaantallen weergegeven van de parkeervoorzieningen op eigen terrein. Aan de hand hiervan kan de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein worden bepaald.

We gaan verder met het rekenvoorbeeld.

		<i>norm</i>	<i>theoretisch aantal</i>	<i>berekenings- aantal</i>	<i>resterende norm</i>	<i>resterende pp</i>
4	<i>2 onder 1 kap woning</i>	1,8	2	1	0,8	3,2
6	<i>rijenwoning</i>	1,6	0	0	1,6	9,6
2	<i>hoekwoning met carport</i>	1,6	1	0,8	0,8	1,6
						14,4
250	<i>kantoor</i>	3,3				8,3
						22,7

In het plangebied moeten dus naast de geplande parkeergelegenheden op eigen terrein nog 23 pp op openbaar gebied gerealiseerd worden

5.2 Stap 2: Gebruik van particuliere parkeervoorzieningen

Indien particuliere parkeervoorzieningen die zich binnen de toegestane loopafstand bevinden capaciteit hebben om (een deel van) de parkeerbehoefte op te vangen, kan deze parkeercapaciteit worden gebruikt om (een deel van) de parkeerbehoefte te faciliteren.

Het gaat hier dus om het gebruik van reeds bestaande private parkeerterreinen of -garages. Het is aan de initiatiefnemer om een (contractuele) afspraak met een eigenaar van een private parkeervoorziening te maken, zodat het door hem benodigde gebruik langdurig is verzekerd. Bijvoorbeeld een parkeergarage waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn of een parkeerterrein behorende bij een kantoorgebouw waarop na kantoor tijden parkeerplaatsen te benutten zijn.

Wanneer de mogelijkheid van benutting van private parkeerplaatsen er is, moet dit door de initiatiefnemer worden aangetoond. De initiatiefnemer dient daarbij een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden.

Borging afspraken cruciaal

Wanneer er private afspraken worden gemaakt voor parkeeroplossingen op een andere plaats dan dienen deze goed juridisch te worden vastgelegd. Een “kwalitatieve verplichting” is daarbij een harde voorwaarde: wanneer bijvoorbeeld de oorspronkelijke functie die de parkeerplaatsen aanbiedt komt te vervallen dan dient de nieuwe functie nog steeds de afgesproken hoeveelheid parkeerplaatsen te garanderen.

5.3 Stap 3: Gebruik openbare parkeervoorzieningen

De initiatiefnemer kan beschouwen of in de directe omgeving van zijn ontwikkeling nog parkeercapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte (straatparkeerplaatsen, parkeerplaatsen op openbare parkeerterreinen of in niet afgesloten garages).

Het is essentieel dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen waarvoor ze zijn bedoeld én dat deze zich binnen de acceptabele loopafstand bevinden. Dit mede om het beoogde dubbelgebruik te kunnen realiseren. Daarnaast mag de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, nooit hoger uitkomen dan 90%.

Dit percentage houdt rekening met de gewenste leegstand van parkeerplaatsen zodat onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt. Anders gezegd: zonder rekening te houden met deze zogenaamde 'frictieleegstand' neemt de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toe, de bereikbaarheid van een locatie af en wordt verkeersoverlast voor de omgeving veroorzaakt, hetgeen ongewenst is.

Bij het beoordelen of gebruik gemaakt kan worden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden de resultaten van het door de initiatiefnemer uit te voeren parkeeronderzoek vergeleken met de in 4.1.3 opgestelde tabel voor dubbelgebruik. De beschikbare parkeercapaciteit in de openbare ruimte wordt vergeleken met de berekende parkeerbehoefte per moment van de dag.

Het door de initiatiefnemer voor zijn rekening uit te voeren parkeeronderzoek (ten minste een 0-meting, eventueel een herhaalonderzoek/monitoringsonderzoek) ligt dus aan het aannemelijk maken van beschikbare openbare parkeerplaatsen ten grondslag. Het parkeeronderzoek wordt volgens een door de gemeente Hardenberg voorgeschreven methodiek uitgevoerd.

Het is vervolgens aan de gemeente Hardenberg om aan te geven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeerbehoefte te faciliteren. De gemeente heeft daarbij altijd het recht om het toekennen van bestaande overcapaciteit op openbare parkeerplaatsen niet als oplossing voor de parkeereis van de initiatiefnemer te accepteren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, wijziging toegestane maximale snelheid op (delen van) wegen, toename van autobezit en gebruik van reeds bestaande functies e.d.)

6 Fase 3: maatwerk als dat moet

De werkelijkheid van het parkeren blijkt vaak weerbarstiger dan de theorie. En uiteindelijk gaat het er om dat ontwikkelingen mogelijk zijn zonder dat de leefbaarheid en bereikbaarheid er onder lijden. Niemand heeft wat aan projecten met in de toekomst leegstaande parkeerfaciliteiten, maar ook andersom dienen er geen projecten gerealiseerd te worden die leiden tot een tekort aan parkeergelegenheid, waardoor overlast ontstaat in de directe (woon)omgeving en het openbaar gebied en dus mogelijk de aantrekkelijkheid van een heel gebied te niet doet.

Dit hoofdstuk beschrijft de maatwerkmogelijkheden die er zijn voor partijen die iets willen realiseren. Maatwerk is mogelijk wanneer de kaders goed bekend zijn bij zowel initiatiefnemer als gemeente en wanneer er een open discussie en argumentatie en bewijsvoering mogelijk is.

6.1 Afwijking parkeereis

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 3 parkeerplaatsen, verleent de gemeente in principe en in beginsel een vergunning in afwijking van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt (van ca. 120m²).

6.2 Norm in bepaalde gevallen gewijzigd toepassen

Wanneer er een concrete aanleiding is om de berekende parkeerbehoefte bij te stellen is het aan de initiatiefnemer om aan te tonen op grond waarvan dat zou moeten gebeuren. Mogelijke argumenten zijn:

- Uitzonderlijke gebieden en situaties;
- Speciale maatregelen om automobilititeit te verminderen;
- Specifieke activiteiten.

Een voorbeeld hiervan is een complex woningen voor blinden. Het is heel aannemelijk dat de bewoners geen gebruik zullen maken van een auto, terwijl de bewoners wel zelfstandig kunnen wonen.

Een en ander dient in een afzonderlijk collegebesluit vastgelegd te worden. Onderstaand worden deze gronden voor afwijkingen nader toegelicht.

6.3 Gebiedsontwikkeling als bijzondere situatie

Voor integrale gebiedsontwikkelingen kan het nodig zijn om tot maatwerk te komen. Zo kan er bij meerdere ontwikkelingen tegelijk sprake zijn van schaalvoordelen waardoor het dubbelgebruik beter kan worden benut. Ook in fasering zijn er veel mogelijkheden. Een en ander moet in realisatieovereenkomsten zijn vastgelegd.

6.4 Speciale maatregelen met betrekking tot automobilititeit

Wanneer een initiatiefnemer in zijn ontwikkeling speciale maatregelen treft waardoor de automobilititeit significant zal verminderen kan eventuele bijstelling tot de mogelijkheden behoren. Voorstellen hiertoe dienen door de initiatiefnemer ter toetsing en goedkeuring aan de gemeente te worden voorgelegd. Een voorbeeld is wanneer bij de ontwikkeling van woningen voldoende deelauto's beschikbaar worden gesteld waarvan de gebruiksvoorwaarden aantoonbaar marktconform zijn en de oplossing toekomstvast is.

6.5 Gebieden waarin parkeerregulering van kracht is

In een gebied met parkeerregulering (zie begrippenlijst) kan bewerkstelligd worden dat een door een ontwikkeling ontstane parkeerbehoefte, voor zover hierin niet op eigen terrein kan worden voorzien, niet onbedoeld kan worden afgewenteld op de openbare ruimte. Dit gebeurt door de betreffende ontwikkeling uit te zonderen van het recht op een parkeervergunning. Dit heeft hoofdzakelijk effect op het parkeren door zogenaamde langparkeerders (meestal bewoners, werkers/ondernemers). Kortparkerende bezoekers kunnen ervoor kiezen te betalen voor het parkeren en zodoende van de ruimte gebruik te maken.

Het afzien of matigen van de parkeereis behoeft onderbouwing door de aanvrager, bijvoorbeeld zoals in de vorige paragrafen is beschreven. Het niet (of beperkt) hebben van een recht op een parkeervergunning moet robuust zijn vastgelegd (in de koop en huurovereenkomst) en er wordt rekening gehouden met loopafstanden tot parkeerplaatsen in een eventueel aangrenzend gebied zonder parkeerregulering.

De aanwezigheid van parkeerregulering is een conditie die het college extra ruimte biedt om van de parkeereis af te zien of deze te matigen.

6.6 Resterende parkeerbehoefte niet in te vullen

Op grond van een belangenafweging kan het college bepalen dat het algemeen belang gediend is bij de ruimtelijke activiteit en de bezwaren tegen het niet voldoen aan de parkeereis hieraan van ondergeschikt belang zijn. Indien dit het geval is, alle mogelijkheden om aan de parkeereis te voldoen zijn benut en desondanks een parkeerbehoefte resteert, kan het college een vergunning verlenen in afwijking van de resterende parkeereis. Aan deze afwijking kan een eenmalige financiële verplichting worden gekoppeld, als de gemeente wel mogelijkheden ziet om in de buurt van de ontwikkeling extra parkeerplaatsen te realiseren. Hierover worden concrete afspraken gemaakt en in een overeenkomst tussen initiatiefnemer en gemeente vastgelegd.

Bijlage 1: Begrippenlijst

Begrip	Toelichting
Parkeerbeleid	Het door de gemeente Hardenberg in het document Parkeerbeleidsplan geformuleerde parkeerbeleid.
Openbare parkeercapaciteit	De voor alle parkeerders toegankelijke parkeercapaciteit.
Exclusieve parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen die bestemd zijn voor 1 gebruiker per parkeerplaats.
Niet-openbare parkeercapaciteit	Parkeercapaciteit die niet openbaar toegankelijk is.
CROW	Nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur..
FRICTIELEEGSTAND	De gewenste leegstand van parkeerplaatsen op een parkeerlocatie (straat, garage, terrein) waarmee onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt.
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder gavel op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand).
Parkeereis	Het totaal aan parkeerplaatsen waarvoor de initiatiefnemer van verbouw- of nieuwbouwprojecten verantwoordelijk is om te realiseren.
Parkeerkencijfers	De in de CROW publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'- nummer 317 beschreven getallen op basis waarvan het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald kan worden.
Parkeerbehoefte	Het benodigd aantal parkeerplaatsen om de parkeervraag van een bepaalde functie te kunnen faciliteren.
Parkeerregulering	Het pakket van maatregelen waarmee bereikt wordt dat de openbare parkeerruimte binnen bepaalde tijdvensters hoofdzakelijk gebruikt wordt door de doelgroepen waarvoor deze is beoogd. Hetzij door een stelsel van parkeervergunningen hetzij door het heffen van een parkeertarief.
Normatieve parkeerbehoefte	De van één of meerdere functies, op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen berekende parkeerbehoefte, waarbij nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
Aanwezigheidspercentage	De voor een functie op de verschillende periodes van de dag/week geldende benutting van de Normatieve parkeerbehoefte.
Maatgevende parkeerbehoefte	De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies tezamen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.

Bijlage 2: Overzichtskaart zone-indeling

Bebouwde kom Hardenberg:



Zone A = Centrum
 Overige zones = Schil/overgangsgebied
 Buiten zones = Rest bebouwde kom

ZONE B 1/M E:
VERGUNNINGSPARKEREN OMLIGGENDE WOONBUURTEN

Zone	Straatnaam	Bijzondereheden
B	Bachstraat	
B	Blaauwenvertaaf	
E	Ernsckongeweg	Vanaf de Wierstede tot en met de kruising met de Parkweg
D	Karel Doorniklaan	tussen J.C.J. van Speykstraat en Admiral Helfrichstraat
B	Kopelgatstraat	
C	Kopelbaan	tussen n. 1 en Willebrandt van Oudeburgstraat
B	Kraaiendijk	
B	Marslaan	tussen Sportlaan en Kruisendijk
B	Parkweg	Een huisnummer 2 1/m 28
E	Parkweg	Van Wierstede tot Grootenbergeweg n.u.v. lokaal parkeerterrein sportpark
D	Peer Heiststraat	tussen M. van de Wijkstraat en M. van den Bergstraat
B	J.H. Pruisgebou	Vanaf zwaaiend richting Sportlaan
E	Prinses Julianastraat	
D	J.C.J. van Speykstraat	tussen Witte de Withstraat en Sportlaan
B	Sportlaan	Oudeven huisnummer vanaf 15 en even huisnummers vanaf 10
D	Stationswaarsstraat	
D	Stationsstraat	tussen Witte de Withstraat en Stationswaarsstraat
D	M. van Trompsstraat	tussen de J.C.J. van Speykstraat en Peer Heiststraat
B	Veichwoorde	Parkeerterrein bij De Veichwoorde oevenen huisnummers 31/m 45
B	Veermansstraat	
C	W. van Oudeburgstraat	
F	Peuk Kruisendijk	Alleen voor campers

ZONE A:
BETAALD PARKEREN EN VERGUNNINGSPARKEREN

Zone	Straatnaam	Bijzondereheden
A	Parkweg	Van Sportlaan tot achterde IOC en westelijk deel parkeerterrein sportpark de Kruisendijk, uitgezonderd Parkweg even huisnummer 2-28
A	Salland	
A	Sallandstraat	
A	Smeddijstraat	
A	De Spinde	
A	Sportlaan	Dieren huisnummer 1-13 oevenen even huisnummers en 2-8
A	Stationsstraat	tussen Witte de Withstraat en het Oostende
A	Stationspark	
A	Veichwoorde	Met uitzondering van de oevenen huisnummers 3 1/m 45 (De Veichwoorde) en de parkeerplaatsen op het binnenplein van de Veichwoorde
A	Voorstraat	
A	Van Wierstedeplein	
A	Willebrandtplein	
A	Witte de Withstraat	

Zone	Straatnaam	Bijzondereheden
A	Admiral Helfrichstraat	
A	Baathuisplein	
A	Baathuisweg	
A	Boschepoel	
A	Boumgroep	
A	Burchweg	tussen Lage Doolen en Bergmeester Schuitstraat
A	Burgemeester Bismarckstraat	
A	Deerickswaarsstraat	
A	Europaweg	tussen W. van Oudeburgstraat en Burcherweg
A	Formisstraat	
A	Gedempte Haven	
A	Havenweg	
A	Het van Pijp	
A	Hoge Doolen	
A	Israël Ernsckongeweg	
A	J.H. Pergerlaan	tussen Baathuisweg en huisnummer 1 (d.l.v. lagere zwaaiend)
A	Karneganzweg	
A	Lavel Doorniklaan	tussen Admiral Helfrichstraat en Baathuisweg
A	Magdalenplein	
A	Koelkerckweg	tussen de Vecht en de Marslaan
A	Kopelbaan	Naast pand Burcherweg 21
A	Kromms Steeg	
A	Kruisendijk	
A	Lage Doolen	
A	M. van Trompsstraat	tussen Peer Heiststraat en de Karel Doorniklaan
A	De Markt	
A	Marktstraat	
A	Marslaan	tussen Sportlaan en Keelkerckweg
A	Her Woldenpoel	
A	De Mulderij	
A	Mulderij	Het lang: IOC en parkeerterrein naast Heurik Meek
A	Nieantede	
A	Oostende	
A	Oude Bosch	

Dedemsvaart:



Bijlage 3: Loopafstanden en capaciteit opritten en garages

De van toepassing zijnde afstanden voor wonen en overige functies zijn:

- Wonen tot 100 meter tot bestemming
- Visite bewoners tot 200 meter tot bestemming
- Werken tot 400 meter tot bestemming
- Werken (ambulante) tot 250 meter tot bestemming
- Kortparkerende (<1 uur) bezoekers (overige functies) tot 150 meter tot bestemming
- Langparkerende bezoekers (overige functies) tot 400 meter tot bestemming

BEREKENING PARKEERCAPACITEIT OPRITTEN EN GARAGES BIJ WONINGEN

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het bepalen van de parkeercapaciteit van opritten en garages bij woningen.

Correctiefactoren parkeren op eigen terrein bij woningen (conform CROW publicatie 317)

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

