

1. Uitvoeringsregels

1.1. Algemeen

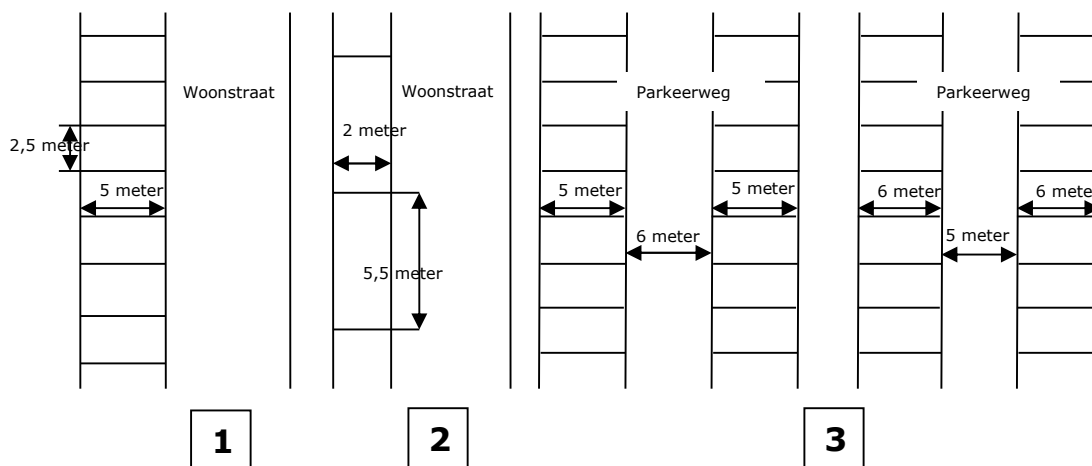
Een ontwikkeling, een bouwactiviteit en/of een wijziging van gebruik, kan tot gevolg hebben dat er (meer) ruimte nodig is voor het parkeren van auto's. De aanvrager moet er voor zorgen dat er in voldoende mate voorzien wordt in ruimte voor het parkeren van auto's. Op basis van de parkeernormen wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn voor een bepaalde bouwactiviteit en/of wijziging van gebruik, de parkeereis. Daarbij is rekening gehouden met de verstedelijkingsgraad van de Gemeente Meppel (matig stedelijk).

De parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijke gehanteerde richtlijn van de CROW publicatie 182, 'De parkeerkencijfers- Basis voor parkeernormering'.

Parkeerplaatsen moeten altijd op eigen terrein aangelegd worden. Naast het aantal parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De benodigde ruimte voor het parkeren van auto's dient afgestemd te zijn op gangbare personenauto's. Bestaande parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan dienen gecompenseerd te worden.

Afmeting parkeervak.

- 1 langs een straat haaksparkeren 5 x 2,5 meter
- 2 langs een straat langsparkeren 2 x 5,5 meter
- 3 op een parkeerterrein 5 x 2,5 meter dan wel 6 x 2,5 meter, afhankelijk van de breedte van de rijweg. Bij een rijwegbreedte van 6 meter een parkeervakdiepte van 5 meter. Bij een rijwegbreedte van 5 meter een parkeervakdiepte van 6 meter.



1.2. Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop

Bij een wijziging van gebruik wordt op basis van parkeernormen een parkeereis berekend. Hierbij geldt dat het berekende aantal aan te leggen parkeervakken op basis van de nieuwe functie, wordt verminderd met de parkeereis van de functie die in de laatst verleende omgevingsvergunning met de activiteit bouw is vastgelegd, of voor het huidige gebruik nodig zijn.

De huidige situatie is de nulsituatie. Ook bij de sloop van bestaande panden wordt de parkeereis voor deze panden berekend en verrekend met de nieuwe parkeereis. Het gevolg van deze werkwijze is dat historisch gegroeide en bestaande parkeerproblemen

niet op het conto komen van de ontwikkelaar van de betreffende ontwikkeling. Hiermee wordt wel voorkomen dat de parkeerdruk door de nieuwe ontwikkeling groter wordt.

1.3. Dubbelgebruik

Indien in een bouwplan verschillende functies worden ondergebracht dient voor het bepalen van de gemeentelijke parkeereis een parkeerbalans te worden opgesteld. Hiermee kan het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen lager uitvallen dan wanneer deze voor de afzonderlijke functies worden berekend en opgeteld. De aanwezigheidspercentages die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans zijn opgenomen in tabel 1 (bron CROW).

Tabel 1: Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal Cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

De mogelijkheden voor dubbelgebruik hangen in de praktijk af van de mate van openbaarheid, de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van de verschillende functies in de tijd samenvallen, de locatie van de parkeervoorzieningen en van de loopafstanden naar de diverse bestemmingen. De aanwezigheidspercentages die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans kunnen alleen worden toegepast wanneer verschillende doelgroepen gebruik kunnen maken van dezelfde parkeergelegenheid. Hierbij dient tevens rekening gehouden te worden met de vindbaarheid van de locatie door de verschillende doelgroepen.

1.4. Bezoekersaandeel

In hoofdstuk 2 is de tabel opgenomen waarbij per functie de parkeernorm vermeld staat. In deze tabel is een kolom opgenomen dat het bezoekersaandeel per functie aangeeft. Dit bezoekersaandeel geeft het percentage bezoekers aan ten opzichte van het totaal aantal aanwezige personen. Het aandeel bezoekers parkeren heeft een openbaar karakter en deze parkeerplaatsen dienen dan ook vrij toegankelijk te zijn.

1.5. Afwijken van de norm

Op twee wijzen kunnen afwijkingen voorkomen. Enerzijds kunnen er te weinig parkeerplaatsen in een ontwikkeling meegenomen zijn. Anderzijds kunnen er te veel parkeerplaatsen gecreëerd worden.

Indien in een ontwikkeling te veel parkeerplaatsen opgenomen zijn, moet hier een toets op plaatsvinden in hoeverre dit overschot gewenst is. Hierbij moet bekeken worden of het een mogelijk parkeerprobleem in de omgeving oplost, of het de ruimtelijke kwaliteit van het plan of de omgeving aantast en dit niet een te grote toename van het verkeer met zich meebrengt. Onder bepaalde voorwaarden is het dus mogelijk, bij een ontwikkeling meer parkeerplaatsen toe te staan dan de norm voorschrijft.

Als er onvoldoende parkeerplaatsen in het plan zijn opgenomen, dient te worden bekeken of in het plan realisatie van meer parkeerplaatsen mogelijk is. Als dit niet mogelijk is moet bekeken worden of het bouwvolume naar beneden bijgesteld moet worden, dan wel de haalbaarheid van het plan bepalen. Wanneer niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, maar wanneer de initiatiefnemer wel over de benodigde parkeercapaciteit op acceptabele afstand beschikt, kan het College besluiten het aantal beschikbare parkeerplaatsen op acceptabele afstand (200 meter) in mindering te brengen op het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen. Onder parkeerplaatsen op acceptabele afstand wordt verstaan:

- 1 Parkeerplaatsen die de initiatiefnemer zelf in de nabijheid (200 meter) heeft.

Indien die niet aanwezig zijn,

- 2 Parkeerplaatsen die behoren tot het openbaar aanbod, waarbij via een parkeerdrukmeting aangetoond dient te worden of er binnen een straal van 200 meter voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn (de parkeerdruk mag inclusief het tekort van de initiatiefnemer niet boven de 85% bezettingsgraad komen).

Indien na bovenstaande nog steeds een tekort aan parkeerplaatsen in het plan opgenomen is, kan de omgevingsvergunning niet verleend worden. De beslisbevoegde instantie kan overwegen om gemotiveerd een ontheffing te verlenen van de vastgestelde norm. Het evenwicht in het algemene belang is daarbij uitgangspunt.

1.6. Uitzondering beroep aan huis

Voor een beroep aan huis (zoals tekstschrijver, schoonheidsspecialist, hondentrimmer etc.) is het veelal niet mogelijk om de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, waardoor een ontheffing aangevraagd kan worden.

Voorwaarde hierbij is dat er sprake is van een kleinschalige ontwikkeling, waarbij de parkeerbehoefte op basis van de parkeereis niet meer dan drie extra parkeerplaatsen bedraagt. Ook moet aangetoond worden dat de parkeereis redelijkerwijs (geheel of gedeeltelijk) niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. En dat het gaat om een beroep of praktijk waar een van de hoofdbewoners een eenpersoonszaak runt als zelfstandige zonder personeel (zzp).

1.7. Grote getallen reductie

Een (uitbreiding van) een ontwikkeling van grote omvang zal niet leiden tot een rechtevenredige verhoging van de parkeervraag. Bij grotere ontwikkelingen met een groot aandeel bezoekers (> 80%), mag indien uit de parkeereisberekening volgt dat er 80 parkeerplaatsen of meer gerealiseerd moeten worden, een reductie van 15% op de parkeereis worden toegepast. En bij een berekening van 68 tot 80 parkeerplaatsen moeten er minimaal 68 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

1.8. Functionele toetsing

Een ontwikkeling, en dan met name een bedrijfsmatige ontwikkeling, heeft vaak meerdere functies binnen één ontwikkeling. Voor de toetsing op de parkeernormen voor werkgelegenheid zal dan ook functioneel getoetst worden. Aan de hand van de bouwtekeningen worden de verschillende functies bepaald. Per functie zal vervolgens een parkeereis bepaald worden, die zal resulteren in een totale parkeereis.

1.9. Realisatie van de normen

Bij het toetsen van de parkeernorm bij werkgelegenheid wordt getoetst op welke functie de ontwikkeling heeft en niet op de daadwerkelijke invulling van het gebouw. De reden hiervoor is dat als een gebouw van eigenaar wisselt de functie gelijk kan blijven maar de invulling kan veranderen. Hierdoor moeten soms meer parkeerplaatsen gerealiseerd worden dan het huidig gebruik vereist. Om een ontwikkeling niet onnodig tot hoge aanlegkosten te dwingen, wordt de ontwikkelaar de ruimte geboden slechts het aantal parkeerplaatsen aan te leggen dat bij de invulling past. Daarbij wordt wel de eis gesteld dat er voldoende ruimte op het perceel moet zijn (en blijven) om het aantal benodigde parkeerplaatsen uit de parkeereis alsnog aan te leggen, wanneer de invulling van de ontwikkeling wijzigt. Om te voorkomen dat met deze uitvoeringsregel het parkeren op het openbaar gebied wordt afgewend, wordt op de bedrijfsterreinen in de gemeente Meppel een algeheel parkeerverbod ingesteld.

1.10. Parkeervoorzieningen bij woningen

In een woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal blijken dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt en dat auto's toch regelmatig op de openbare weg worden geparkeerd. De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie Wonen wordt bepaald, kan behoorlijk verschillend zijn. Dit is namelijk afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of als gedeeltelijke parkeerplaats meetelt. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein door middel van een oprit of een garage voor de functie Wonen meetelt aan de aanbodzijde wordt onderstaande tabel gehanteerd. Deze berekeningsaantallen voor parkeervoorzieningen bij woningen sluiten aan bij de berekeningsaantallen zoals deze zijn opgenomen in het CROW.

Parkeervoorzieningen	Theoretisch aantal	Berekenings aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	6,0 meter diep en 2,5 meter breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	11,0 meter diep en 2,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	11,0 meter diep en 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	6,0 meter diep en 2,80 meter breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	6,0 meter diep en 2,80 meter breed
Garage met enkele oprit	2	1,0	6,0 meter diep en 2,5 meter breed
Garage met lange oprit	3	1,3	11,0 meter diep en 5,0 meter breed
Garage met dubbele oprit	3	1,8	6,0 meter diep en 5,0 meter breed

2. Parkeernormen per functie



Binnen de zwarte lijn is het centrum
 Binnen de rode lijn is Schil
 Buiten de rode lijn is rest bebouwde kom

Parkeernormen woningen

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

Parkeernormen winkels

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

Parkeernormen werkgelegenheid

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

Parkeernormen horecagelegenheden

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

Parkeernormen sociaal- culturele voorzieningen

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

Parkeernormen sportvoorzieningen

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

Parkeernormen zorgvoorzieningen

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

Parkeernormen onderwijsvoorzieningen

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

Parkeernormen overige voorzieningen

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