

PARKEERNORMENNOTA 2015

SMALLINGERLAND | DRACHTEN

17 FEBRUARI 2015



INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	3
2.	DOEL EN STREKKING	4
2.1.	Doel: Waarborgen bereikbaarheid en kwaliteit openbare ruimte .	4
2.2.	Alleen toepassen bij nieuwe ontwikkelingen	4
2.3.	Juridisch kader	4
2.4.	Overgangsregeling	5
2.5.	Hardheidsclausule	5
3.	BELEIDSUITGANGSPUNTEN	6
3.1.	Uitgangspunten bij oplossen parkeerbehoefte	6
3.2.	Bepaling hoogte parkeernormen	8
4.	NORMEN OM PARKEERBEHOEFTE TE BEPALEN	10
4.1.	Inleiding	10
4.2.	Wonen	11
4.3.	Werken	12
4.4.	Winkelen en boodschappen	13
4.5.	Sport, cultuur en ontspanning	15
4.6.	Horeca en recreatie	18
4.7.	Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	19
4.8.	Onderwijs	21
5.	TOEPASSINGSSYSTEMATIEK	23
5.1.	Bepalen (wijziging) parkeerbehoefte	23
5.2.	Bepalen locatie bouwinisiatief	25
5.3.	Benutten bestaande capaciteit op eigen terrein	25
5.4.	Bepalen parkeeraanbod bouwinisiatief	26
5.5.	Vaststellen ontheffingsmogelijkheden	26
5.6.	Advies ten aanzien van parkeren	28

1. INLEIDING

Ruimte is schaars, ook binnen Smallingerland. Dit betekent dat wij keuzes moeten maken over de functies die de ruimte kan vervullen. Het toevoegen van functies betekent vaak ook het toevoegen van neveneffecten, zoals de noodzaak voor infrastructuur, milieueffecten en ook een extra vraag naar parkeren.

Bij de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen bestaat voor de extra benodigde parkeerplaatsen geen wettelijk kader. Tot op heden maken wij voor deze beoordelingen gebruik van de parkeerkencijfers van de CROW. Deze zijn alleen tot op heden niet vastgelegd in gemeentelijke kaders en beleid. Nieuwe ontwikkelingen rondom ruimtelijke wetgeving maken dit wel noodzakelijk.

Het vastleggen van parkeernormen schept duidelijkheid voor burgers, bedrijven en projectontwikkelaars, maar ook voor ons als gemeente Smallingerland zelf. Vooraf is voor iedere belanghebbende duidelijk welke parkeernormen voor een bepaalde functie gelden en wat de bijbehorende toepassingssystematiek is.

In deze parkeernormennota zijn deze parkeernormen en toepassingssystematiek voor de gemeente Smallingerland vastgelegd voor het autoparkeren.

2. DOEL EN STREKKING

2.1. Doel: Waarborgen bereikbaarheid en kwaliteit openbare ruimte

Smallingerland is voortdurend in beweging. In stedelijk Drachten, maar ook in het landelijk gebied zijn voortdurend initiatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Deze ruimtelijke ontwikkelingen betekenen een wijziging in de parkeerbehoefte. Vaak gaat het om een extra parkeerbehoefte, maar soms verminderd deze behoefte ook. De gebruikers willen hun auto zo dicht als mogelijk bij de nieuwe ontwikkeling kunnen parkeren. De bestaande omwonenden willen echter niet te veel overlast hiervan ervaren en willen ook zelf hun auto nog kwijt kunnen.

Om er voor te zorgen dat leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving niet stapsgewijs verder onder druk komen te staan, is het belangrijk om bij ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Voldoende in de zin van genoeg parkeerplaatsen, maar ook niet overdadig veel. De ruimte is immers schaars en moet ook gevuld kunnen worden door andere functies. De juiste mate van parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van de systematiek en parkeernormen in dit document.

De toepassing van de parkeernormen moet een positieve invloed hebben op zowel de economische ontwikkeling, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit als verkeerskundige kwaliteit van Smallingerland. Er is soms een schijnbaar dilemma tussen enerzijds het uitvoering geven aan het parkeerbeleid dat de kwaliteit van de openbare ruimte bewaakt en anderzijds het parkeerbeleid dat de economische ontwikkeling wil faciliteren.

De parkeernormennota heeft niet het doel om ontwikkelingen te belemmeren, maar om hen te toetsen op hun kwaliteit. Maar het toepassen van de parkeernormen kan in de praktijk tot tegenstrijdige effecten leiden. Omdat het de bedoeling is dat de normen een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de stad, is in bepaalde situaties een bredere belangenafweging dan alleen parkeren nodig. In dergelijke gevallen kan

het College van B&W een bouwinitiatief goedkeuren, zonder dat de parkeerbehoefte volledig wordt gerealiseerd.

2.2. Alleen toepassen bij nieuwe ontwikkelingen

Het hanteren van de parkeernormennota is alleen van toepassing bij ontwikkelingen en nieuw- en verbouwplannen. Wanneer een omgevingsvergunning wordt aangevraagd toetst de gemeente of aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Die voorwaarden behelzen onder andere dat in voldoende mate voorzien wordt in parkeercapaciteit ten behoeve van het bouwplan.

Deze nota is bedoeld als normenkader van de gemeente Smallingerland. Ze kunnen ook worden gebruikt worden als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, particulieren enz.).

2.3. Juridisch kader

Het toepassen van parkeernormen heeft betrekking op nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is. De parkeernormen kunnen daarbij op twee manieren van kracht zijn: via het bestemmingsplan of via de bouwverordening. Daarbij gaat het bestemmingsplan altijd boven de bouwverordening. De bouwverordening is het vangnet voor het geval de parkeernormen niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Tot op heden zijn in Smallingerland in een beperkt aantal bestemmingsplannen parkeernormen opgenomen. In het kader van de bouwverordening wordt getoetst of voldaan wordt aan artikel 2.5.30. Kortweg houdt dit in dat bij de nieuw- of verbouwplannen 'in voldoende mate' parkeerruimte moet zijn aangebracht. Uitgangspunt daarbij is dat het parkeren op eigen terrein wordt opgelost. In de huidige praktijk wordt deze 'voldoende mate' getoetst aan de parkeerkencijfers van het CROW. Normstelling vindt daarbij plaats tussen de minimum en maximumnorm, dit

roept nog wel eens discussies op. Met deze Parkeernormennota wordt het parkeernormenbeleid vastgelegd.

Per 1 juli 2008 is de (nieuwe) Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) van kracht geworden. Als gevolg van deze wet mag op termijn de bouwverordening geen eisen meer bevatten ten aanzien van parkeren. Vanwege onvolkomenheden in het overgangsrecht van de Wro is besloten enkele onderdelen van de Invoeringswet Wro niet in werking te laten treden. Dat betekent dat onder meer stedenbouwkundige voorschriften – waaronder voorschriften ten aanzien van parkeren – voorlopig nog via de bouwverordening van kracht blijven. Duidelijk is echter wel dat via nieuwe wetgeving de regeling van het parkeren via de bouwverordening eindig is. Naar verwachting kunnen tot 1 januari 2018 nog via de bouwverordening parkeernormen worden opgelegd, na deze datum kan dat alleen nog via het bestemmingsplan.

Gemeenten moeten parkeernormering dus op termijn regelen via het bestemmingsplan. De daadwerkelijke parkeernormen kunnen daarbij enerzijds in alle afzonderlijke bestemmingsplannen worden opgenomen of anderzijds worden opgenomen in aparte parkeernormennota.

Wanneer de parkeernormen worden opgenomen in afzonderlijke bestemmingsplannen betekent dit dat een wijziging van de parkeernormen of bij een ontheffing van deze normen, dat het hele geldende bestemmingsplan gewijzigd moet worden. Dit is een langdurige procedure die vaak niet in verhouding staat tot de bouwaanvraag die aanleiding gaf tot de wijziging of ontheffing.

Het is daarom logischer om de parkeernormering en de bijbehorende toepassingsystematiek op te nemen in een aparte nota. Daarbij wordt in concrete bestemmingsplannen gewerkt met een kwalitatieve normstelling als 'voldoende parkeergelegenheid'. Deze kwalitatieve normstelling wordt in de bestemmingsplanregels van het nieuwe bestemmingsplan als 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen. De verdere uitwerking is vervolgens in deze Parkeernormennota opgenomen.

Op deze wijze zijn alle parkeernormen gebundeld in één document dat van toepassing is voor de hele gemeente en kunnen deze in de toekomst

eenvoudig en gelijktijdig geactualiseerd worden. Pas wanneer in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting is opgenomen, wordt deze toegepast en niet de bouwverordening. In verband met het op termijn vervallen van artikel 2.5.30 van de bouwverordening is het raadzaam om in nieuwe en te wijzigen bestemmingsplannen het aanleggen van voldoende parkeergelegenheid nu al te regelen.

2.4. Overgangsregeling

Om de vraag te beantwoorden of deze Parkeernormennota van toepassing is, is het tijdstip van indienen van een formele aanvraag (om omgevingsvergunning) leidend. Voor aanvragen die zijn ingediend vanaf de datum van inwerkingtreding van deze nota, past de gemeente de parkeernormennota toe.

2.5. Hardheidsclausule

Na vaststelling van de 'Parkeernormennota 2015' zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige plannen en projecten. Uitzondering hierop vormen de locaties waarvoor in het bestemmingsplan parkeernormen opgenomen zijn.

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de parkeernormen als strikte toepassing van deze regels leidt tot een bijzondere hardheid die niet door dringende redenen/noodzaak wordt gerechtvaardigd.

De dringende redenen/noodzaak om van deze hardheidsclausule gebruik te kunnen maken moeten worden aangetoond.

3. BELEIDSUITGANGSPUNTEN

3.1. Uitgangspunten bij oplossen parkeerbehoefte

Bij het oplossen van de parkeerbehoefte hanteren we tien uitgangspunten:

1. Ruimtelijke mogelijkheid is leidend;
2. Initiatiefnemer verantwoordelijk voor oplossen parkeerbehoefte;
3. Parkeerbehoefte op eigen terrein oplossen;
4. Meervoudig gebruik van parkeerplaatsen;
5. Bezoekersparkeren openbaar toegankelijk;
6. Geen benadeling voor bestaande tekorten;
7. Sloop en herbouw;
8. Parkeren in het centrum;
9. Norm voor binnen de bebouwde kom bij nieuwbouwlocaties;
10. Maatvoering parkeervakken.

1. Ruimtelijke mogelijkheid is leidend

De parkeernormen worden toegepast op datgene wat ruimtelijk mogelijk is of mogelijk gemaakt gaat worden (in geval van bestemmingsplanwijziging) op de betreffende locatie. Daarmee worden parkeerproblemen voorkomen als gevolg van een wijziging in het praktische gebruik van de locatie. Het is namelijk een gegeven dat bepaalde winkels in één keer veel meer klanten trekken als er een nieuwe eigenaar komt, of als er een totaal nieuw winkeltype in het pand komt. Vandaar dat de ruimtelijke mogelijkheid leidend is en niet het praktische gebruik op dat moment.

Voorbeeld

Een winkel in vliegers met een oppervlakte van 300 m² heeft een beperkte klantenkring en verkoopt bovendien veel via internet. De winkel trekt zelden meer dan 1 klant tegelijk. Toch dient voldaan te worden aan de geldende parkeernorm van 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² en dus in totaal 9 parkeerplaatsen.

Enkele jaren later wordt het winkelpand verkocht. Zonder enige juridische procedure start hier een nieuwe winkelformule die meer klanten trekt. Door ten behoeve van het parkeren in eerste instantie al uit te gaan van de ruimtelijke mogelijkheden van het pand, blijft de parkeeroverlast beperkt.

2. Initiatiefnemer verantwoordelijk voor oplossen parkeerbehoefte

Het uitgangspunt is dat een ontwikkeling geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte legt. De initiatiefnemer is dus verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen. Deze eigen parkeervoorziening geeft de ontwikkeling een toegevoegde waarde. Dit betekent ook dat alle kosten voor rekening van de ontwikkelende partij komen. Dit geldt ook voor de kosten van voorbereidende parkeeronderzoeken. Vanwege de regulerende werking van het betaald parkeren geldt in het centrum van Drachten een ander principe. Zie hiervoor uitgangspunt 8.

3. Parkeerbehoefte oplossen op eigen terrein

De extra parkeerbehoefte moet op eigen terrein opgelost worden. Ten onrechte wordt 'eigen terrein' soms opgevat als 'eigen erf'. Met 'eigen terrein' bedoelen we het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief. In sommige gevallen is 'eigen erf' en 'eigen terrein' hetzelfde. Meestal gaat het dan om een bouwinitiatief op een perceel. Maar bijvoorbeeld bij nieuwbouwwijken wordt het hele plangebied als het 'eigen terrein' beschouwd. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd mag worden. Dit mag echter geen negatief effect hebben op de bestaande openbare ruimte buiten het plangebied.

Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte in beginsel niet toegestaan. Hiervoor geldt wel een ontheffingsmogelijkheid. Deze komt in hoofdstuk 5 aan de orde.

4. Meervoudig gebruik van parkeerplaatsen

Er wordt rekening gehouden met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Onder meervoudig gebruik wordt hier verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts het grootst; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag zijn. Deze functies zouden dus prima

gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Het bepalen van de mate waarin het 'rechtvaardig' is om meervoudig gebruik toe te passen hangt vooral af van de maatgevende momenten van de betreffende functies. Dit wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages uit tabel 5.1 in hoofdstuk 5.

5. Bezoekersparkeren openbaar toegankelijk

In de norm is ruimte voor bezoekers opgenomen. Deze ruimte is uitgedrukt in parkeerplaatsen per eenheid of percentage van het totaal. De parkeerruimte voor bezoekers moet openbaar toegankelijk zijn.

In de praktijk blijkt de openbaarheid van bezoekersparkeren bij appartementencomplexen vaak een probleem. Er wordt bijvoorbeeld een private parkeergarage onder het complex gerealiseerd. Bewoners krijgen via een pasje toegang tot deze garage. Maar bezoekers kunnen niet in deze garage komen, waardoor het bezoekersparkeren een extra druk op de openbare ruimte oplevert.

Het bezoekersparkeren moet daarom via openbaar toegankelijke parkeerplekken opgelost worden. Onder openbaar toegankelijk wordt verstaan dat een automobilist de betreffende parkeergelegenheid via de openbare weg kan bereiken zonder dat een barrière genomen moet worden (denk hierbij aan een dichte poort of een slagboom met pasjessysteem zonder receptie). Een bedrijfspand met een hekwerk erom heen met een poort die gedurende werktijden open is, of een slagboom die via de intercom te bedienen is voldoet hier wel weer aan.

6. Geen benadeling door bestaande tekorten

De berekening voor de parkeereis gaat er vanuit dat de huidige parkeersituatie een feit is. Een ontwikkelende partij wordt niet benadeeld door een al in het verleden ontstaan tekort. Indien er op een locatie verbouwd of aangebouwd wordt, zal er slechts voor de extra oppervlakte aan functie voorzien moeten worden in de parkeernorm. Uiteraard moeten opgeheven parkeerplaatsen wel gecompenseerd worden.

7. Sloop en herbouw

Bij sloop en herbouw zijn de parkeernormen uit deze notitie niet van toepassing als de oude functie in dezelfde omvang (oppervlakte) op dezelfde locatie terugkeert en het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is bij de oude functie wordt gehandhaafd. Als er ook functies worden toegevoegd of de huidige functie wordt uitgebreid, gelden voor deze toevoegingen of uitbreidingen de parkeernormen uit deze nota.

8. Parkeren in het centrum

Algemeen uitgangspunt is dat op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien. Het centrum van Drachten is echter een voetgangersgebied, met daar omheen een gebied met betaald parkeren. Dit betaald parkeren is bedoeld om (parkeer)ruimte te bieden aan de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers en werknemers) die het centrumgebied bezoeken. Om de regulerende werking van het betaald parkeren in stand te houden is het niet gewenst om in het centrumgebied het bezoekers- en werknemersparkeren (gratis) op eigen terrein op te lossen. Dit betekent voor nieuwe initiatieven in het centrum, dat alleen voorzien hoeft te worden in de parkeerbehoefte voor bewoners. Werknemers en bezoekers dienen gebruik te maken van de openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving, veelal zijn dit de betaalde parkeerterreinen/garages. Dit zorgt voor een betere bezetting van deze terreinen. Voor het centrum stimuleert dit de economische ontwikkeling, aangezien dit een aanzienlijke kostenbesparing met zich mee brengt voor de ontwikkelaar.

Wanneer in het gebied met betaald parkeren op piekmomenten de parkeerdruk structureel 90% of hoger is, dan is dit reden om niet mee te werken aan de beoogde ontwikkeling. De gemeente gaat dan wel beoordelen in hoeverre het mogelijk en wenselijk is om extra parkeercapaciteit te realiseren in het centrum.

9. Norm voor binnen de bebouwde kom bij nieuwbouwlocaties

Bij nieuwbouwlocaties voor woningbouw of nieuwe bedrijventerreinen die in de toekomst binnen de bebouwde kom vallen, worden de normen voor de bebouwde kom aangehouden.

10. Maatvoering parkeervakken

Of een parkeerplaats daadwerkelijk ook gebruikt gaat worden, hangt ook af van de mate waarin deze goed in- en uit te rijden en te bereiken is. Vandaar dat de parkeerplaatsen die in een parkeerbalans geteld worden, moeten voldoen aan de gangbare afmetingen (parkeerplaats en parkeerweg), zoals die ook in het ASVV 2012 benoemd worden.

Verder is van belang dat de parkeervakken ook goed te bereiken zijn. Dit kan bij twijfel beoordeeld worden met behulp van een rijcurveprogramma.

3.2. Bepaling hoogte parkeernormen

De hoogte van de parkeernormen is bepaald op basis van:

1. Landelijke parkeerkcijfers van het CROW;
2. Locatie van het bouwinitiatief in Smallerland.

1. Landelijke parkeerkcijfers van het CROW

Er bestaat geen landelijke wettelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeerkcijfers. Dit zijn richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen. De parkeerkcijfers zijn opgesteld door het CROW¹.

Onze parkeernormen zijn gebaseerd op CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. De parkeerkcijfers uit deze publicatie kennen een minimum en maximum normering. In de gemeente Smallerland is geen sprake van een uitzonderlijke situatie, op grond waarvan een hoge of lage parkeerbehoefte verwacht mag worden. Om die reden wordt voor Smallerland uitgegaan van het gemiddelde tussen het minimum en maximum kencijfer.

2. Locatie van het bouwinitiatief in Smallerland

Er is een verband tussen de vraag naar parkeerplaatsen en de stedelijkheidsgraad². In een meer stedelijk gebied is het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets, lopen) beter, waardoor er minder vraag is naar parkeerplaatsen. Dit is aanleiding

¹ Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

² Aantal adressen per km²

om bij de hoogte van de parkeernormen ook rekening te houden met de stedelijkheidsgraad.

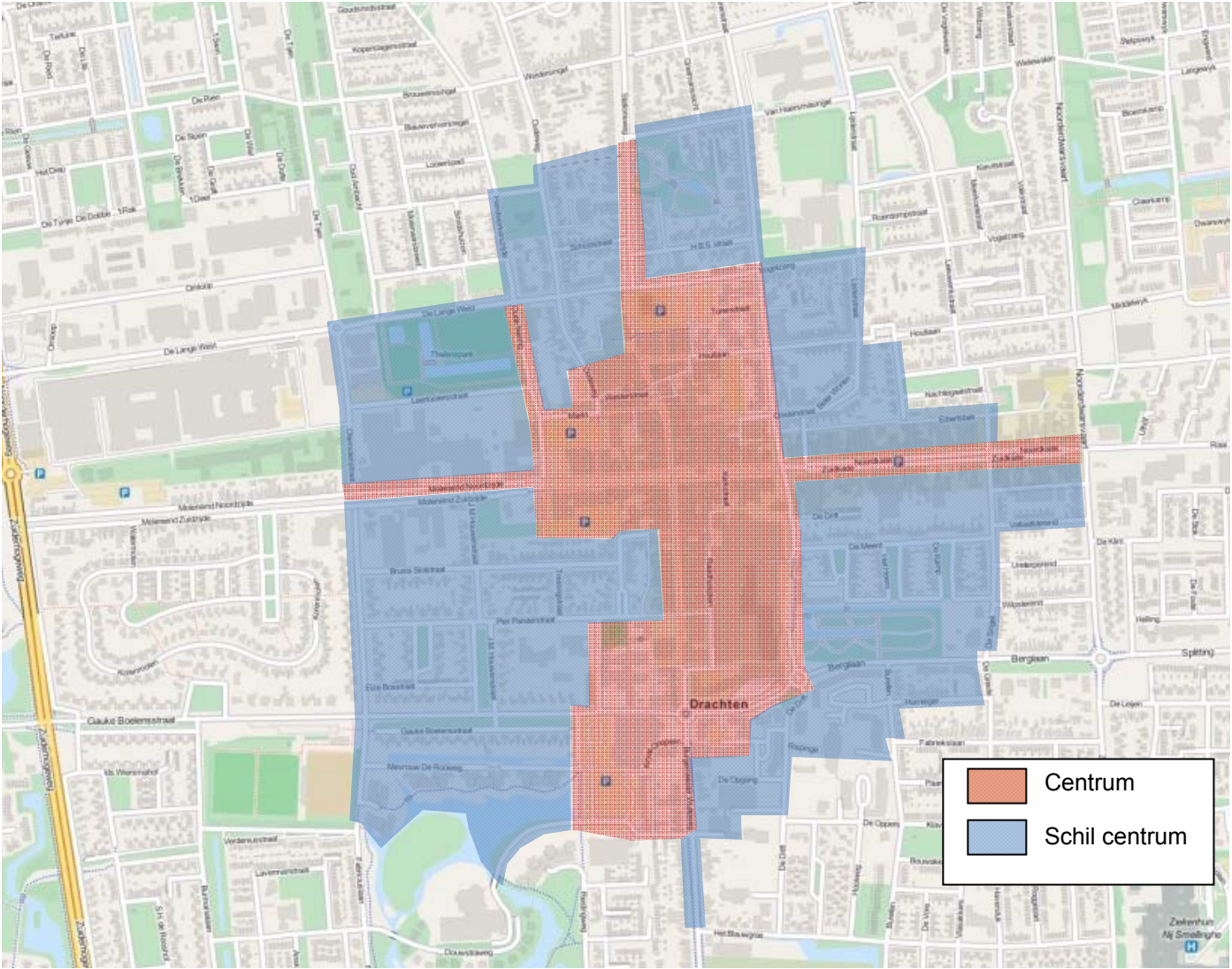
Het CBS heeft een typologie van stedelijkheidsgraad per gemeente geïntroduceerd. Er zijn vijf verschillende stedelijkheidsgraden onderscheiden. In 2013 kende de gemeente Smallerland een omgevingsadressendichtheid van 1.152 adressen per km². Deze omgevingsadressendichtheid wordt gekwalificeerd als 'matig stedelijk'. Qua stedelijkheidsgraad wijken de dorpen en het buitengebied sterk af van de kern Drachten. De dorpen en het buitengebied vallen allemaal in de categorie 'niet stedelijk'. Bij de keuze voor de hoogte van de parkeernormen is daarom gebruik gemaakt van de volgende stedelijkheidsgraden:

- Matig stedelijk: Drachten
- Niet stedelijk: dorpen en buitengebied

Naast de stedelijkheidsgraad wordt de vraag naar parkeerplaatsen ook bepaald door de locatie binnen de kern of gebied. Studies geven aan dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan diezelfde functies ergens anders in de bebouwde kom. Deze bevinding is voor het CROW aanleiding geweest om onderscheid te maken naar zogenaamde "stedelijke zones". Voor Smallerland zijn deze stedelijke zones overgenomen:

- Centrum: gebied met betaald parkeren in het centrum van Drachten;
- Schil centrum: parkeerverbodzone en vergunninghouderslocaties rondom het centrum van Drachten, evenals enkele aanloopgebieden;
- Rest bebouwde kom: Overig deel bebouwde kom Drachten, evenals de overige dorpen in Smallerland (binnen de bebouwde kom);
- Buitengebied: Gebied buiten de bebouwde kom.

Ter verduidelijking zijn het centrum en de schil rondom het centrum van Drachten in afbeelding 3.1 weergegeven.



Afbeelding 3.1 Gebied Centrum en Schil centrum

4. NORMEN OM PARKEERBEHOEFTE TE BEPALEN

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk komen de parkeernormen aan bod. De normen zijn uitgewerkt voor een aantal type voorzieningen, te weten:

- woningen;
- werken
- winkelen en boodschappen;
- sport, cultuur en ontspanning;
- horeca en (verblijfs)recreatie;
- gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen;
- onderwijs.

De parkeernormen, maar ook de indeling zoals deze hierboven weergegeven is gebaseerd op de CROW-publicatie 317. Bij de verschillende type voorzieningen is waar nodig een korte toelichting opgenomen.

Het 'aandeel bezoekers' staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfer al rekening is gehouden. Het weergegeven kencijfer is dus inclusief bezoekersparkeren.

4.2. Wonen

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Schil centrum	Rest beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Koop, vrijstaand	woning	Drachten	1,8	1,9	2,2		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied			2,3	2,4		
Koop, twee-onder-een-kap	woning	Drachten	1,7	1,8	2,1		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied			2,2	2,4		
Koop, tussen/hoek	woning	Drachten	1,5	1,7	1,9		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied			2,0	2,0		
Koop, etage, duur	woning	Drachten	1,6	1,7	2,0		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte $\geq 130 \text{ m}^2$
		Dorpen en buitengebied			2,1	2,1		
Koop, etage, midden	woning	Drachten	1,4	1,6	1,8		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte tussen 80 m^2 en 130 m^2
		Dorpen en buitengebied			1,9	1,9		
Koop, etage, goedkoop	woning	Drachten	1,3	1,4	1,6		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte $\leq 80 \text{ m}^2$
		Dorpen en buitengebied			1,6	1,6		
Huur, vrije sector	woning	Drachten	1,5	1,7	1,9		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied			2,0	2,0		
Huur, sociale huur	woning	Drachten	1,3	1,4	1,6		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied			1,6	1,6		
Huur, etage, duur	woning	Drachten	1,4	1,6	1,8		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte $\geq 130 \text{ m}^2$
		Dorpen en buitengebied			1,9	1,9		
Huur, etage, midden/goedkoop	woning	Drachten	1,1	1,2	1,4		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte $< 130 \text{ m}^2$
		Dorpen en buitengebied			1,4	1,4		
Kamerverhuur	kamer	Drachten	0,6	0,7	0,7		0,2 pp	
		Dorpen en buitengebied			0,7	0,7		
Aanleunwoning en serviceflat	woning	Drachten	1,1	1,1	1,1		0,3 pp	Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening
		Dorpen en buitengebied			1,2	1,2		

Tabel 4.1 Parkeernormen Wonen

4.3. Werken

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Kantoor	100 m ² bvo	Drachten	1,6	2,0	2,1		5%	Kantoor zonder baliefunctie
		Dorpen en buitengebied			2,6	2,6		
Commerciële dienstverlening	100 m ² bvo	Drachten	2,1	2,4	2,9		20%	Kantoor met baliefunctie
		Dorpen en buitengebied			3,6	3,6		
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	100 m ² bvo	Drachten	1,6	2,0	2,4		5%	Industrie, laboratorium, werkplaats Exclusief vrachtwagenparkeren
		Dorpen en buitengebied			2,4	2,4		
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	100 m ² bvo	Drachten	0,7	0,9	1,1		5%	Loods, opslag, transportbedrijf Exclusief vrachtwagenparkeren
		Dorpen en buitengebied			1,1	1,1		
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	Drachten	1,3	1,6	1,9		5%	Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven
		Dorpen en buitengebied			2,0	2,0		

Tabel 4.2 Parkeernormen Werken

4.4. Winkelen en boodschappen

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Buurtsupermarkt	100 m ² bvo	Drachten	1,9	2,7	3,5		89%	< 600 m ² wvo met duidelijk afgebakend verzorgingsgebied
		Dorpen en buitengebied			4,3	n.v.t.		
Discountsupermarkt	100 m ² bvo	Drachten	3,3	4,9	6,5		96%	Relatief laag prijsniveau, serviceniveau en assortiment, bijvoorbeeld Aldi en Lidl
		Dorpen en buitengebied			7,8	n.v.t.		
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100 m ² bvo	Drachten	3,1	4,7	5,4		93%	Middenniveau service en uitgebreid assortiment. Winkelvloeroppervlak vaak groter dan 1000 m ² . Bijvoorbeeld C1000, Jumbo
		Dorpen en buitengebied			6,5	n.v.t.		
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m ² bvo	Drachten	3,6	4,0	4,9		93%	Relatief hoog prijsniveau, hoog serviceniveau en uitgebreid assortiment. Winkelvloeroppervlak vaak groter dan 1000 m ² . Bijvoorbeeld Albert Heijn en Plus
		Dorpen en buitengebied			5,8	n.v.t.		
Grote supermarkt	100 m ² bvo	Drachten	6,0	6,9	7,7		84%	Winkelvloeroppervlak groter dan 2500 m ² . Hoog serviceniveau en uitgebreid assortiment. Bijvoorbeeld Albert Heijn XL
		Dorpen en buitengebied			8,8	n.v.t.		
Groothandel in levensmiddelen	100 m ² bvo	Drachten	n.v.t.	6,4	6,4		80%	
		Dorpen en buitengebied			7,4	n.v.t.		
Binnenstad of hoofdwinkelcentrum	100 m ² bvo	Drachten	3,5	n.v.t.	n.v.t.		88%	30.000 – 50.000 inwoners
		Dorpen en buitengebied			n.v.t.	n.v.t.		
Buurt- of dorpscentrum	100 m ² bvo	Drachten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		72%	Winkelgebied van een dorp
		Dorpen en buitengebied			4,1	n.v.t.		
Wijkcentrum	100 m ² bvo	Drachten	n.v.t.	4,4	5,1		79%	
		Dorpen en buitengebied			n.v.t.	n.v.t.		

Tabel 4.3 Parkeernormen Winkelen en boodschappen (1)

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Weekmarkt	m1 kraam	Drachten	0,20	0,20	0,20		85%	Bij een klein wijk-, buurt of dorpscentrum. 1m1 kraam = 6 m ² bvo. Indien geen parkeren achter de kraam, dan 1,0 pp per strandhouder extra.
		Dorpen en buitengebied			0,23	n.v.t.		
Kringloopwinkel	100 m ² bvo	Drachten	n.v.t.	1,3	1,9		89%	
		Dorpen en buitengebied			2,0	2,3		
Bruin- en witgoedzaken	100 m ² bvo	Drachten	4,0	5,9	7,9		92%	Grootschalige, volumineuze vestigingen
		Dorpen en buitengebied			8,2	9,3		
Woonwarenhuis / woonwinkel	100 m ² bvo	Drachten	1,3	1,7	1,9		91%	
		Dorpen en buitengebied			2,0	2,0		
Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m ² bvo	Drachten	n.v.t.	n.v.t.	5,1		95%	Grootschalige detailhandelszaken met een breed assortiment m.b.t. het inrichten van woningen. Bijvoorbeeld Kwantum, Trendhopper, Leen Bakker. Ook gespecialiseerde woonwinkels die zich richten op zonwering, keukens, bedden, etc.
		Dorpen en buitengebied			5,2	5,2		
Meubelboulevard / woonboulevard	100 m ² bvo	Drachten	n.v.t.	2,1	2,4		93%	Een verzameling van meerdere, vaak grootschalige woonwarenhuizen op korte loopafstand van elkaar.
		Dorpen en buitengebied			2,5	n.v.t.		
Winkelboulevard	100 m ² bvo	Drachten	n.v.t.	3,8	4,2		94%	Een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar. In tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht op een gezamenlijk thema.
		Dorpen en buitengebied			4,5	n.v.t.		
Outletcentrum	100 m ² bvo	Drachten	n.v.t.	9,2	10,1		94%	Een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, met een gezamenlijk oppervlakte van 5.000 tot 40.000m ² winkelvloeroppervlak. Profileert zich meestal met lagere prijzen.
		Dorpen en buitengebied			10,4	10,4		
Bouwmarkt	100 m ² bvo	Drachten	n.v.t.	1,9	2,4		87%	
		Dorpen en buitengebied			2,4	2,5		
Tuincentrum / groencentrum	100 m ² bvo	Drachten	n.v.t.	2,3	2,6		89%	Inclusief buitenruimte (in gebruik als verkoopruimte)
		Dorpen en buitengebied			2,7	2,9		

Tabel 4.4 Parkeernormen Winkelen en boodschappen (2)

4.5. Sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Bibliotheek	100 m ² bvo	Drachten	0,5	0,8	1,2		97%	
		Dorpen en buitengebied			1,2	1,4		
Museum	100 m ² bvo	Drachten	0,6	0,8	1,1		95%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied			1,1	n.v.t.		
Bioscoop	100 m ² bvo	Drachten	3,2	8,0	11,2		94%	1 zitplaats is circa 3 m ² bvo. Er moet rekening worden gehouden met overlap tussen twee voorstellingen (+40%)
		Dorpen en buitengebied			11,2	13,7		
Filmtheater / filmhuis	100 m ² bvo	Drachten	2,6	5,3	7,9		97%	Het betreft voornamelijk kleinschaligere artistieke films, die een minder groot publiek trekken. 1 zitplaats is circa 3 m ² bvo. Er moet rekening worden gehouden met overlap tussen twee voorstellingen (+20%)
		Dorpen en buitengebied			7,9	9,9		
Theater / schouwburg	100 m ² bvo	Drachten	7,4	8,0	9,8		87%	100 zitplaatsen is 300 m ² bvo.
		Dorpen en buitengebied			9,8	12,0		
Musicaltheater	100 m ² bvo	Drachten	2,9	3,4	4,0		86%	Grootschalig theater, waar langlopende producties gepresenteerd worden. Dagelijks 1 of 2 voorstellingen. Capaciteit 1000–2000 bez. 100 zitplaatsen is 840 m ² bvo.
		Dorpen en buitengebied			4,0	5,1		
Casino	100 m ² bvo	Drachten	5,7	6,1	6,5		86%	
		Dorpen en buitengebied			6,5	8,0		
Bowlingcentrum	Bowling baan	Drachten	1,6	2,3	2,8		89%	Gericht op professioneel en recreatief bowlen. Het betreft niet de recreatieve bowlingfaciliteiten bij campings, hotels en dergelijke.
		Dorpen en buitengebied			2,8	2,8		
Biljart- / snookercentrum	Biljart tafel	Drachten	0,9	1,2	1,4		87%	
		Dorpen en buitengebied			1,4	1,8		
Dansstudio	100 m ² bvo	Drachten	1,6	3,9	5,5		93%	
		Dorpen en buitengebied			5,5	7,4		
Fitnessstudio / sportschool	100 m ² bvo	Drachten	1,4	3,4	4,8		87%	Kleinschalige voorziening (circa 750 m ² bvo) waar alleen gebruik gemaakt wordt van fitnessapparaten.
		Dorpen en buitengebied			4,8	6,5		

Tabel 4.5 Parkeernormen Sport, cultuur en ontspanning (1)

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Fitnesscentrum	100 m ² bvo	Drachten	1,7	4,5	6,3		90%	Grotere multifunctionele centra (> 1500 m ² bvo) met een breed pakket aan activiteiten (fitness, spinning, aerobics, etc.). Er worden zowel individuele als groepslessen gegeven.
		Dorpen en buitengebied			6,3	7,4		
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	100 m ² bvo	Drachten	n.v.t.	n.v.t.	9,3		99%	Grote zelfstandige sauna's, thermen en kuurcentra. Naast saunabaden vaak ook geneeskundige therapieën, massage-/beautysalon en mogelijkheid tot overnachten.
		Dorpen en buitengebied			9,3	10,3		
Sauna, hammam	100 m ² bvo	Drachten	2,5	4,6	6,7		99%	
		Dorpen en buitengebied			6,7	7,3		
Sporthal	100 m ² bvo	Drachten	1,6	2,2	2,9		96%	Bij grotere bezoekersaantallen zijn de kencijfers te laag.
		Dorpen en buitengebied			2,9	3,5		
Sportzaal	100 m ² bvo	Drachten	1,2	2,0	2,8		94%	Bij grotere bezoekersaantallen zijn de kencijfers te laag.
		Dorpen en buitengebied			2,9	3,6		
Tennishal	100 m ² bvo	Drachten	0,3	0,4	0,5		87%	
		Dorpen en buitengebied			0,5	0,5		
Squashhal	100 m ² bvo	Drachten	1,6	2,4	2,7		84%	
		Dorpen en buitengebied			2,7	3,2		
Zwembad overdekt	100 m ² bassin	Drachten	n.v.t.	10,7	11,5		97%	Bij combinatie zwembad overdekt en openlucht het parkeren berekenen via de verhouding bassin overdekt en bassin openlucht.
		Dorpen en buitengebied			11,5	13,3		
Zwembad openlucht	100 m ² bassin	Drachten	n.v.t.	10,1	12,9		99%	Bij combinatie zwembad overdekt en openlucht het parkeren berekenen via de verhouding bassin overdekt en bassin openlucht.
		Dorpen en buitengebied			12,9	15,8		
Sportveld	Hectare netto terrein	Drachten	20,0	20,0	20,0		95%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. Netto terrein is de daadwerkelijke sportruimte, excl. Kleedruimtes, kantine, oefenveldjes, toiletten en dergelijke.
		Dorpen en buitengebied			20,0	20,0		
Stadion	Zitplaats	Drachten	0,12	0,12	0,12		99%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied			0,12	n.v.t.		

Tabel 4.6 Parkeernormen Sport, cultuur en ontspanning (2)

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Kunstijsbaan (< 400 meter)	100 m ² bvo	Drachten	1,3	1,6	1,9		98%	Sobere kunstijsbaan voor bijvoorbeeld ijshockey of kunstrijden, zonder grootschalige tribunes of andere extra's, maar wel geschikt voor wedstrijden.
		Dorpen en buitengebied			1,9	2,1		
Kunstijsbaan (400 meter)	100 m ² bvo	Drachten	n.v.t.	2,3	2,6		98%	Sobere (semi-)overdekte 400 meter kunstijsbaan, zonder grootschalige tribunes of andere extra's, maar wel geschikt voor wedstrijden. Gecombineerd met een 30x60 baan voor ijshockey/kunstrijden.
		Dorpen en buitengebied			2,6	2,8		
Jachthaven	Ligplaats	Drachten	0,6	0,6	0,6			Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied			0,6	0,6		
Golfoefencentrum	centrum	Drachten	n.v.t.	n.v.t.	51,1		93%	Ook wel pitch & put genoemd. Uitgangspunt is omvang van circa 6 ha. Het gaat bijvoorbeeld om een driving range, een oefenbaan en andere oefenfaciliteiten.
		Dorpen en buitengebied			51,1	56,2		
Golfbaan (18 holes)	18 holes, 60 ha	Drachten	n.v.t.	n.v.t.	96,0		98%	Een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60-70 ha groot.
		Dorpen en buitengebied			96,0	118,3		
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	100 m ² bvo	Drachten	3,1	3,9	4,7		97%	Zelfstandig functionerende speelgelegenheden, die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en attractiepark. Omvang < 3500 m ² bvo
		Dorpen en buitengebied			4,7	5,1		
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	100 m ² bvo	Drachten	3,7	4,6	5,6		98%	Zelfstandig functionerende speelgelegenheden, die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en attractiepark. Omvang 3500 – 5000 m ² bvo
		Dorpen en buitengebied			5,6	6,1		
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	100 m ² bvo	Drachten	3,9	4,9	5,8		98%	Zelfstandig functionerende speelgelegenheden, die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en attractiepark. Omvang > 5000 m ² bvo
		Dorpen en buitengebied			5,9	6,4		
Manege (paardenhouderij)	Box	Drachten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		90%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied			n.v.t.	0,4		
Dierenpark	Hectare netto terrein	Drachten	8,0	8,0	8,0		99%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied			8,0	8,0		
Attractie- en pretpark	Hectare netto terrein	Drachten	8,0	8,0	8,0		99%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied			8,0	8,0		
Volkstuin	10 tuinen	Drachten	n.v.t.	1,3	1,4		100%	
		Dorpen en buitengebied			1,4	1,5		

Tabel 4.7 Parkeernormen Sport, cultuur en ontspanning (3)

4.6. Horeca en recreatie

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Camping (kampeerterrein)	Stand plaats	Drachten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		90%	Exclusief 10% voor parkeren van bezoekers van gasten.
		Dorpen en buitengebied			n.v.t.	1,2		
Bungalowpark (huisjescomplex)	Bungalow	Drachten	n.v.t.	n.v.t.	1,7		91%	
		Dorpen en buitengebied			1,7	2,1		
1* hotel	10 kamers	Drachten	0,4	0,8	2,4		77%	
		Dorpen en buitengebied			2,5	4,5		
2* hotel	10 kamers	Drachten	1,4	2,3	4,1		80%	
		Dorpen en buitengebied			4,3	6,3		
3* hotel	10 kamers	Drachten	2,1	3,3	5,0		77%	
		Dorpen en buitengebied			5,2	6,8		
4* hotel	10 kamers	Drachten	3,4	5,1	7,2		73%	
		Dorpen en buitengebied			7,5	9,0		
5* hotel	10 kamers	Drachten	5,3	7,9	10,6		65%	
		Dorpen en buitengebied			11,0	12,6		
Café/bar/cafetaria	100 m ² bvo	Drachten	5,0	5,0	6,0		90%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied			7,0	n.v.t.		
Restaurant	100 m ² bvo	Drachten	9,0	9,0	13,0		80%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied			15,0	n.v.t.		
Discotheek	100 m ² bvo	Drachten	6,9	13,9	20,8		99%	
		Dorpen en buitengebied			20,8	20,8		
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	100 m ² bvo	Drachten	5,5	6,5	8,5		99%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied			8,5	n.v.t.		

Tabel 4.8 Parkeernormen Horeca en recreatie

4.7. Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Behandel kamer	Drachten	2,1	2,5	3,0		57%	
		Dorpen en buitengebied			3,3	3,3		
Apotheek	Apotheek	Drachten	2,3	2,8	3,2		45%	
		Dorpen en buitengebied			3,4	n.v.t.		
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Behandel kamer	Drachten	1,3	1,5	1,8		57%	
		Dorpen en buitengebied			2,0	2,0		
Consultatiebureau	Behandel kamer	Drachten	1,4	1,6	1,9		50%	
		Dorpen en buitengebied			2,2	2,2		
Consultatiebureau voor ouderen	Behandel kamer	Drachten	1,3	1,6	1,9		38%	
		Dorpen en buitengebied			2,0	2,2		
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Behandel kamer	Drachten	1,6	2,0	2,4		47%	
		Dorpen en buitengebied			2,6	2,7		
Gezondheidscentrum	Behandel kamer	Drachten	1,6	1,9	2,2		55%	Locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder één dak zijn gevestigd, zoals huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of consultatiebureau.
		Dorpen en buitengebied			2,5	2,5		
Ziekenhuis	100 m ² bvo	Drachten	1,4	1,6	1,7		29%	Kentallen voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde berekening is mogelijk met de volgende kentallen: - Klinische patiënten: 0,5 per bed bij een beperkt aantal bezoeken, 0,25 per bed bij gespreide bezoeken - Dagverpleging / deeltijdpatiënten: 0,5 per bed - Medewerkers 0,25 per formatieplaats. Voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats.
		Dorpen en buitengebied			1,9	2,0		
Sociaal cultureel centrum / wijk- en verenigingsgebouw	100 m ² bvo	Drachten	3,0	3,0	3,0		90%	Deze functie is niet meer opgenomen in de meest recente uitgave over parkeercijfers van het CROW (publicatie 317). Omdat deze functie wel veel voorkomt in onze gemeente, is deze uit een verouderde publicatie van het CROW overgenomen, namelijk het ASVV 2004. Daarom is voor deze functie wel de maximum norm aangehouden.
		Dorpen en buitengebied			4,0	4,0		

Tabel 4.9 Parkeernormen Gezondheidszorg en sociale voorzieningen (1)

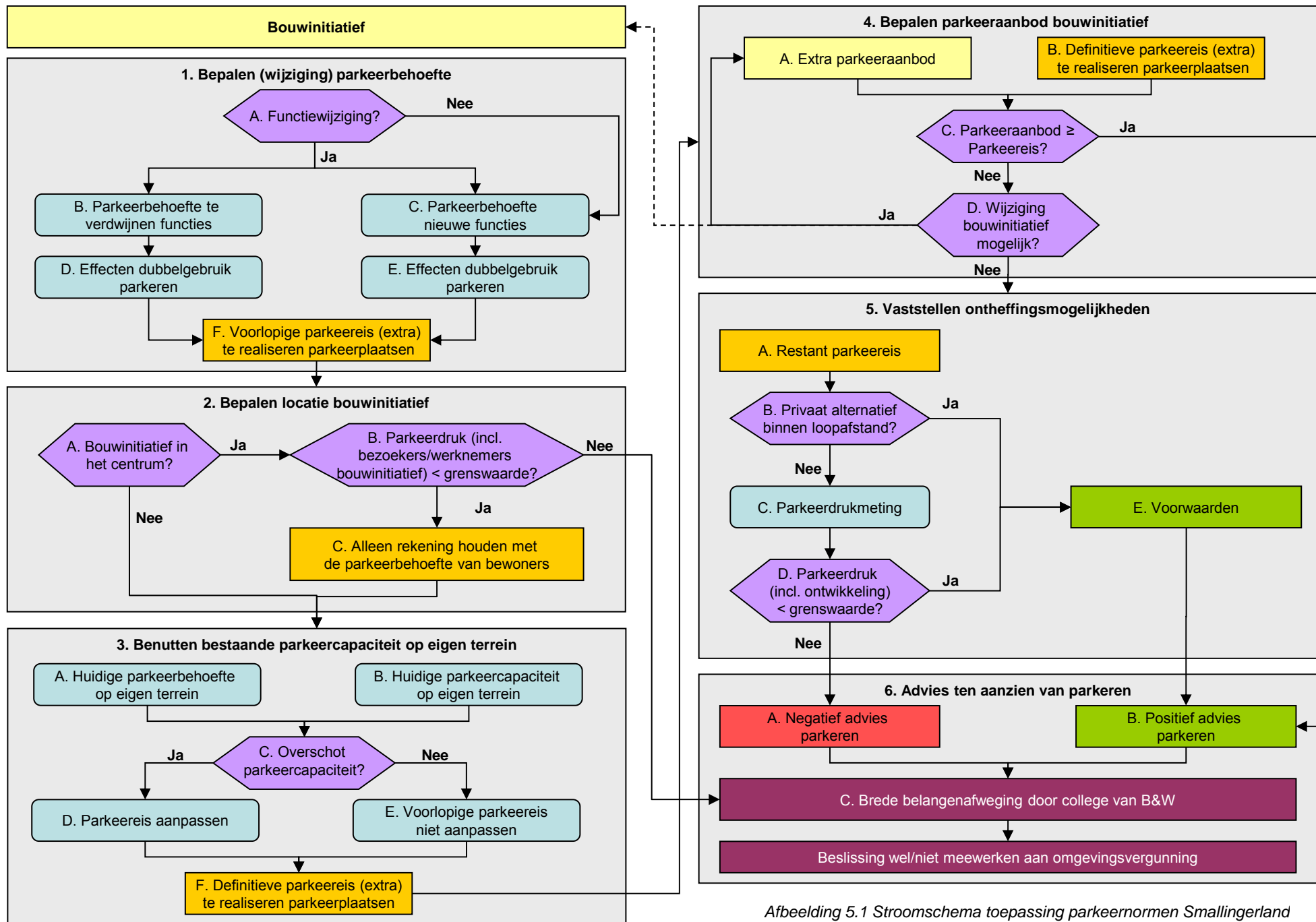
Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Crematorium	(deels) gelijktijdige plechtigheid	Drachten	n.v.t.	n.v.t.	30,1		99%	
		Dorpen en buitengebied			30,1	30,1		
Begraafplaats	(deels) gelijktijdige plechtigheid	Drachten	n.v.t.	n.v.t.	31,6		97%	
		Dorpen en buitengebied			31,6	31,6		
Penitentiare inrichting	10 cellen	Drachten	1,7	2,2	3,3		37%	
		Dorpen en buitengebied			3,3	3,7		
Religiegebouw	Zitplaats	Drachten	0,15	0,15	0,15			Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied			0,15	n.v.t.		
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Woon eenheid	Drachten	0,6	0,6	0,6		60%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. Cijfers zijn inclusief personeelsparkeerders.
		Dorpen en buitengebied			0,6	n.v.t.		

Tabel 4.10 Parkeernormen Gezondheidszorg en sociale voorzieningen (2)

4.8. Onderwijs

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m ² bvo	Drachten	1,0	1,2	1,4		0%	Exclusief halen en brengen
		Dorpen en buitengebied			1,4	1,5		
Basisonderwijs	Leslokaal	Drachten	0,8	0,8	0,8			Exclusief halen en brengen
		Dorpen en buitengebied			0,8	0,8		
Middelbare school	100 leerlingen	Drachten	3,7	4,5	4,9		11%	Bezoekers zijn leerlingen
		Dorpen en buitengebied			4,9	4,9		
ROC	100 leerlingen	Drachten	4,7	5,4	5,8		7%	Bezoekers zijn leerlingen
		Dorpen en buitengebied			5,9	5,9		
Hogeschool	100 studenten	Drachten	9,3	10,0	10,7		72%	Bezoekers zijn studenten
		Dorpen en buitengebied			10,9	10,9		
Universiteit	100 studenten	Drachten	13,2	15,2	16,5		48%	Bezoekers zijn studenten
		Dorpen en buitengebied			16,8	16,8		
Avondonderwijs	10 studenten	Drachten	4,5	5,6	6,8		95%	Bezoekers zijn studenten
		Dorpen en buitengebied			6,9	10,5		

Tabel 4.11 Parkeernormen Onderwijs



Afbeelding 5.1 Stroomschema toepassing parkeernormen Smallingerland

5. TOEPASSINGSSYSTEMATIEK

Om te toetsen of bij een bouwinitiatief voldoende rekening wordt gehouden met parkeren en of vanuit oogpunt van parkeren meegewerkt kan worden aan het verlenen van een omgevingsvergunning worden een aantal fases doorlopen. Het gaat om de volgende fases:

1. Bepalen (wijziging) parkeerbehoefte;
2. Bepalen locatie bouwinitiatief;
3. Mogelijkheden voor benutten bestaande capaciteit op eigen terrein;
4. Bepalen parkeeraanbod bouwinitiatief;
5. Vaststellen ontheffingsmogelijkheden;
6. Advies ten aanzien van parkeren t.b.v. omgevingsvergunning.

Elke fase bestaat uit een aantal stappen. Deze stappen zijn weergegeven in afbeelding 5.1. In navolgende paragrafen zijn de verschillende stappen uitgewerkt. De gehanteerde nummering komt daarbij overeen met de nummering op afbeelding 5.1

Afronden van uitkomsten

De uitkomsten van de berekeningen worden pas in de allerlaatste fase afgerond. Hierbij wordt naar boven toe afgerond, omdat er op halve parkeerplaatsen niet geparkeert kan worden. Door naar boven toe af te ronden is zeker dat de totale parkeervraag kan worden gefaciliteerd.

5.1. Bepalen (wijziging) parkeerbehoefte

In de eerste fase wordt bepaald in hoeverre de parkeerbehoefte wijzigt als gevolg van het bouwinitiatief.

1A. Functiewijziging

Bepaald wordt of er sprake is van functiewijziging. Dit is het geval wanneer een bestaande voorziening komt te vervallen en een andere functie hiervoor in de plaats komt. In geval van uitbreiding van functies of toevoeging van functies is er geen sprake van functiewijziging en moet alleen de parkeerbehoefte van de uitbreiding/toevoeging berekend worden.

1B. en 1C. Parkeerbehoefte te verdwijnen/nieuwe functies

De parkeerbehoefte van de te verdwijnen en/of de nieuwe functies wordt berekend. Dit gebeurt aan de hand van de parkeernormen uit hoofdstuk 4. Door de parkeernorm te vermenigvuldigen met de omvang van het bouwplan (uitgedrukt in oppervlakte, aantallen woningen, etc.) wordt de parkeerbehoefte bepaald. Wanneer een ontwikkeling bestaat uit verschillende functies dan wordt voor elke functie afzonderlijk de parkeerbehoefte bepaald. Bij initiatieven met woningbouw is het belangrijk om hierbij onderscheid te maken tussen bewoners en het aandeel bezoekers. Bij bouwinitiatieven in het centrum moet immers het bewonersparkeren op eigen terrein worden opgelost en moet beoordeeld worden of het werknemers en bezoekersparkeren in het betaald parkeren gebied opgelost kan worden.

Als voor de functie geen specifieke parkeernormen zijn opgenomen, dan wordt de parkeernorm gekozen van een functie die qua karakter en gebruik het meest aansluit bij de beoogde functie.

Voorbeeld

Een ontwikkelaar heeft een bouwplan gemaakt voor een buurtsupermarkt van 200 m² bvo in een dorp.

Uit de tabel in paragraaf 4.4 blijkt dat voor dit bouwplan een parkeernorm van 4,3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo geldt.

Dit betekent dat de parkeerbehoefte $2 \times 4,3 = 8,6$ parkeerplaatsen is.

1D. en 1E. Effecten dubbelgebruik parkeren

Indien er sprake is van multifunctionele voorzieningen zijn de parkeerplaatsen bij de functies vaak uitwisselbaar. De maximale parkeerbehoefte van de verschillende functies kan namelijk op een ander moment zijn. Men kan gebruik maken van elkaars parkeerplaatsen, waardoor er per saldo minder parkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden. Dit wordt bepaald door de aanwezigheidspercentages per dagdeel van de verschillende functies met elkaar te combineren.

De te hanteren aanwezigheidspercentages per dagdeel en per dag van de week voor diverse functies staan in tabel 5.1

Functie	Werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop / theater / podium	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts / maatschap / therapeut / consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeg- verzorgingstehuis / aanleunwoning / verzorgingsflat	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten en bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 5.1 Aanwezigheidspercentages

Voorbeeld

Een ontwikkelaar wil een nieuw complex realiseren met kantoren en detailhandel. Het kantoor heeft een maximale behoefte van 50 parkeerplaatsen en de detailhandel heeft ook een maximale behoefte van 50 parkeerplaatsen. Op basis van de aanwezigheidspercentages blijkt het volgende:

	Werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Kantoor	50 (100%)	50 (100%)	3 (5%)	0 (0%)	3 (5%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Detailhandel	15 (30%)	30 (60%)	5 (10%)	0 (0%)	38 (75%)	50 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
Totaal	65	80	8	0	41	50	0	0

Door de uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen hoeft de ontwikkelaar niet 100 parkeerplaatsen aan te leggen, maar kan volstaan worden met 80 parkeerplaatsen.

1F. Voorlopige parkeereis (extra) te realiseren parkeerplaatsen

Bij verandering van functie van een gebouw wordt het aantal extra te realiseren parkeerplaatsen bepaald door de parkeerbehoefte op basis van de nieuwe functie te verminderen met de parkeerbehoefte van de oude functie. Dit is de voorlopige parkeereis. Duidelijk wordt dan met hoeveel parkeerplaatsen de parkeerbehoefte stijgt als gevolg van de functiewijziging. Hierdoor is inzichtelijk hoeveel extra parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

5.2. Bepalen locatie bouwinitiatief

In verband met een verschil in werkwijze tussen initiatieven in het centrum en de rest van de gemeente, wordt in de tweede fase de locatie van het bouwinitiatief vastgesteld.

2A. en 2B. Bouwinitiatief in het centrum

Aan de hand van afbeelding 3.1 uit paragraaf 3.2 wordt vastgesteld in welk gebied het bouwinitiatief ligt. Voor een initiatief dat in het centrum ligt, hoeft op eigen terrein alleen rekening gehouden te worden met het oplossen van de parkeerbehoefte voor bewoners.

Voor initiatieven in het centrum moet wel beoordeeld worden of het werknemers en bezoekersparkeren opgelost kan worden binnen de bestaande parkeercapaciteit op loopafstand in het betaald parkeren gebied. De gemeente heeft voor het centrum parkeerdrukonderzoeken beschikbaar aan de hand waarvan deze toetsing plaats moet vinden.

Deze beschikbare (betaald) parkeerruimte moet zich wel op acceptabele loopafstand bevinden. Welke afstand nog acceptabel is, hangt af van de hoofdfunctie. De loopafstanden per functie staan in tabel 5.2. De maximale parkeerdruk binnen de geaccepteerde loopafstand mag inclusief de ontwikkeling niet hoger uitkomen dan 90%. Als blijkt dat de parkeerdruk hoger wordt dan 90%, vindt binnen de gemeente een brede belangenafweging plaats of extra parkeerruimte aangelegd kan worden, afgeweken wordt van de maximale parkeerdruk of dat niet meegewerkt wordt aan deze omgevingsvergunning.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 meter
Werken	500 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 5.2 Acceptabele loopafstanden

5.3. Benutten bestaande capaciteit op eigen terrein

In deze fase wordt beoordeeld in hoeverre bestaande parkeercapaciteit op eigen terrein benut kan worden voor de ontwikkeling. Deze fase is alleen van toepassing in geval van:

- Wijziging van functies;
- Toevoegen van functies;
- Uitbreiding van functies.

3A. Huidige parkeerbehoefte op eigen terrein

In deze stap wordt de parkeerbehoefte van alle bestaande functies op het terrein waar de ontwikkeling gaat plaatsvinden in beeld gebracht. Mogelijk is dit al in stap 1B en 1D gebeurd. Mocht stap 1B en 1D nog niet voor alle bestaande functies op het terrein zijn doorlopen, dan dient dit in deze stap alsnog plaats te vinden.

3B. Huidige parkeercapaciteit op eigen terrein

Bepaald dient te worden wat de bestaande parkeercapaciteit is op eigen terrein. Voor het berekenen van de parkeercapaciteit bij woningen worden de berekeningsaantallen uit tabel 5.3 gebruikt. In de praktijk blijkt namelijk dat garages en opritten niet altijd voor parkeren worden gebruikt, maar ook voor bergruimte of fietsenschuur.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings 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 bij woning zonder oprit	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

Tabel 5.3 Berekeningsaantallen parkeercapaciteit bij woningen

3C. Overschot parkeercapaciteit

Door de huidige parkeercapaciteit te verminderen met de huidige parkeerbehoefte ontstaat inzicht in hoeverre een bestaand overschot aan parkeerplaatsen benut kan worden ten behoeve van de ruimtelijke ontwikkeling.

3D. 3E. en 3F. Definitieve parkeereis (extra) te realiseren parkeerplaatsen

Indien er in de huidige situatie sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen op eigen terrein, dan mag dit overschot in mindering worden gebracht op de parkeereis.

Bij een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen wordt de parkeereis niet aangepast. De ontwikkelende partij hoeft immers niet een in het verleden ontstaan tekort aan parkeerplaatsen op te lossen.

Voorbeeld

Een bestaand complex met appartementen en kantoren heeft totaal 25 parkeerplaatsen. De kantoren worden verbouwd tot supermarkt.

Uit fase 1 komt de volgende wijziging in parkeerbehoefte naar voren voor de te wijzigen functies:

- Kantoren → parkeerbehoefte 7 parkeerplaatsen.
- Supermarkt → parkeerbehoefte 12 parkeerplaatsen.
- Voorlopige parkeereis → 5 extra parkeerplaatsen realiseren.

Uit fase 2 komt het volgende naar voren:

- Huidige parkeerbehoefte → kantoren 7 en appartementen 15 parkeerplaatsen. Totale parkeerbehoefte 22 parkeerplaatsen.
- Huidige parkeercapaciteit → 25 parkeerplaatsen.
- Overschot parkeercapaciteit → +3 parkeerplaatsen.

De definitieve parkeereis wordt nu de voorlopige parkeereis minus het overschot aan parkeerplaatsen. Dat betekent een definitieve parkeereis van $5 - 3 = 2$ extra te realiseren parkeerplaatsen.

5.4. Bepalen parkeeraanbod bouwinitiatief

Fase 4 beoordeeld in hoeverre het (extra) parkeeraanbod in het bouwinitiatief voldoet aan de parkeereis.

4A. Extra parkeeraanbod

De eerste stap in deze fase bestaat uit het inventariseren van het extra parkeeraanbod waarmee in het bouwinitiatief rekening is gehouden. Het gaat hier alleen om de extra parkeerplaatsen ten opzichte van de bestaande situatie, aangezien de parkeereis ook wordt uitgedrukt in het aantal parkeerplaatsen dat extra gerealiseerd dient te worden als gevolg van de ontwikkeling.

4B. Definitieve parkeereis

Dit is de parkeereis uit stap 3F.

4C. Parkeeraanbod \geq parkeereis

Als blijkt dat het extra parkeeraanbod groter of gelijk is aan de parkeereis, dan volgt op gebied van parkeren een positief advies voor de omgevingsvergunning.

4D. Wijziging bouwinitiatief mogelijk

Wanneer het extra parkeeraanbod kleiner is dan de parkeereis dient de initiatiefnemer het bouwplan te wijzigen. Dit kan ofwel door het aanpassen van bouwvolumes en/of functies, ofwel door het vergroten van het parkeeraanbod.

Het vernieuwde bouwplan wordt vervolgens opnieuw getoetst op gebied van parkeren.

5.5. Vaststellen ontheffingsmogelijkheden

In deze fase wordt beoordeeld in hoeverre de initiatiefnemer een ontheffing verleend kan worden voor het oplossen van de parkeerbehoefte op eigen terrein. Het verlenen van een dergelijke ontheffing kan op basis van een tweetal redenen:

- De initiatiefnemer kan gemotiveerd aantonen dat het niet mogelijk is om de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.
- Door de ligging c.q. situering van de bouwlocatie is het niet wenselijk om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Een voorbeeld hiervan is een locatie binnen een autovrije of autoluwe zone; parkeren op eigen terrein heeft tot gevolg dat er extra voertuigbewegingen in het desbetreffende gebied zijn, wat op een dergelijke locatie niet wenselijk is.

5A. Restant parkeereis

Uitgangspunt voor het eventueel verlenen van een ontheffing is het restant van de parkeereis. Met andere woorden, alleen dat deel van de parkeereis dat niet op eigen terrein opgelost kan worden.

5B. Privaat alternatief binnen loopafstand

Als in het bouwplan de parkeerbehoefte niet op eigen terrein opgelost kan worden, wordt beoordeeld in hoeverre binnen loopafstand een privaat alternatief met voldoende vrije parkeercapaciteit beschikbaar is. De initiatiefnemer dient daarbij door middel van een overeenkomst aan te tonen dat gebruikers van de beoogde ontwikkeling gebruik mogen maken van de betreffende parkeerplaatsen voor de duur van minimaal 10 jaar.

De alternatieve parkeerruimte moet zich wel op acceptabele loopafstand bevinden. Welke afstand nog acceptabel is, hangt af van de hoofdfunctie. De loopafstanden per functie staan in tabel 5.4.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 meter
Werken	500 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 5.4 Acceptabele loopafstanden

5C. Parkeerdrukmeting

Als de initiatiefnemer er niet in slaagt om de parkeerbehoefte van het bouwplan op eigen terrein op te lossen en er zijn ook geen particuliere alternatieven beschikbaar dan kan er nog naar oplossingen in de openbare ruimte worden gekeken. Daarvoor is een parkeerdrukmeting noodzakelijk.

Voor ontwikkelingen in het centrumgebied heeft de gemeente deze parkeerdrukmetingen beschikbaar. Voor de overige gebieden dient de initiatiefnemer deze meting uit te (laten) voeren in het gebied dat binnen de acceptabele loopafstanden van de te ontwikkelen functies ligt. Het parkeeronderzoek dient te worden gehouden op de volgende momenten:

- Werkdagochtend;
- Werkdagmiddag;
- Werkdagavond;
- Werkdagnacht;
- Koopavond;
- Zaterdagmiddag;
- Zaterdagavond;
- Zondagmiddag;

Bij het onderzoek wordt het aantal geparkeerde voertuigen in het openbaar gebied vastgelegd en wordt ook de parkeercapaciteit in kaart gebracht. De opzet van het onderzoek en de beoogde onderzoeksdata dienen met de gemeente afgestemd te worden.

5D. Parkeerdruk inclusief ontwikkeling kleiner dan de grenswaarde?

Als na de realisering van het bouwplan de parkeerdruk in de omgeving onder de geaccepteerde grenswaarde blijft is er verkeerskundig gezien geen probleem. Deze grenswaarden zijn als volgt:

- Centrumgebied: parkeerdruk maximaal 90% voor de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in het hele centrumgebied;
- Overige gebieden: parkeerdruk maximaal 80% voor de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen binnen de acceptabele loopafstanden van de te ontwikkelen functies.

Als wordt vastgesteld dat er binnen de loopafstand van het bouwplan nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn kan er verkeerskundig gezien een ontheffing van de verplichting worden gegeven om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Of deze ontheffing ook daadwerkelijk gegeven wordt, beslist het college van B&W bij de brede belangenafweging (zie stap 6C in paragraaf 5.6).

5E. Voorwaarden

Aan een ontheffing kunnen voorwaarden worden gesteld. Hierbij valt te denken aan een financiële vergoeding, afspraken over beschikbaarheid parkeervoorzieningen of een vervoersmanagementplan.

5.6. Advies ten aanzien van parkeren

6A. en 6B. Advies parkeren

Op basis van de voorgaande stappen wordt ten aanzien van het aspect parkeren een positief, dan wel negatief advies gegeven.

6C. Brede belangenafweging door college van B&W

Op basis van de adviezen ten aanzien van de verschillende te beoordelen aspecten vindt een brede belangenafweging plaats door het college van B&W. Deze belangenafweging is de basis voor de uiteindelijke beslissing om wel of niet mee te werken aan de verlening van de omgevingsvergunning.

Indien van toepassing wordt hierbij ook afgewogen of een ontheffing verleend wordt van de verplichting om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Immers het feit dat uit de parkeerdrukmeting blijkt dat er voldoende ruimte is, impliceert niet dat de gemeente ook gehouden is deze aan de eerste de beste aanvraag ter beschikking te stellen.

Dit is natuurlijk geen verkeerskundige afweging. Het College van B&W maakt een algemene afweging of de openbare ruimte optimaal benut wordt door deze extra parkeerdruk toe te laten. Alternatieven in de openbare ruimte kunnen dus alleen akkoord worden gegeven bij besluit door het College van B&W.

