

Bestuursdienst



Afdeling Verkeer & Vervoer
Steller N. de Jong
Onderwerp Beleidsregels Parkeernormen 2012

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 81 11

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO10.2480631

Datum **27 FEB 2012**

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u de concept Beleidsregels Parkeernormen 2012. Dit is een actualisatie van de Nota Parkeernormen 2008 2^e versie (vastgesteld door burgemeester en wethouders d.d. 12 januari 2010, besluitnummer 6p, in werking getreden op 29 januari 2010).

Waarom zijn er beleidsregels voor parkeernormen?

Parkeernormen worden gebruikt bij de bepaling van de parkeerbehoefte van een nieuw bouwinitiatief; verbouw, nieuwbouw of functieverandering. De 'Beleidsregels Parkeernormen' is het document dat, op basis van de gemeentelijke Bouwverordening, op transparante wijze de parkeerbehoefte bepaalt en de procedures die horen bij het omgaan met deze parkeerbehoefte. Zo is het voor burgers, bedrijven, ontwikkelaars én de (bouwplantoetsende) gemeente duidelijk op welke manieren de parkeernormen gebruikt moeten worden bij de behandeling van een bouwplan. Tevens wordt inzichtelijk wat de achterliggende gedachte is bij de toepassing van de parkeernormen.

Toekomstig parkeernormenbeleid

Juridisch kader

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. De concept Beleidsregels Parkeernormen zijn gebaseerd op 'overgangsrecht' binnen de Wro, dat wil zeggen dat de nieuwe Wro-regeling voor parkeerruimte nog niet in werking is. Voorlopig kunnen de parkeernormen nog via de gemeentelijke Bouwverordening vastgelegd worden. In de toekomst kunnen we volgens de nieuwe Wro de parkeernormen in bestemmingsplannen regelen. De ordening van het parkeren geschiedt dan door een goede toedeling van functies aan gronden. In de praktijk is het vertalen van parkeernormen in bestemmingsplannen echter niet goed mogelijk. Daarom is de wijziging van de wet op dit punt, op verzoek van vele (landelijke) partijen, nog niet ingegaan.

Het ministerie van Infrastructuur & Milieu en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten zijn in overleg om te kijken of ook onder de nieuwe Wro het parkeren soepel en logisch geregeld kan worden.

We gaan er vooralsnog van uit dat de gemeentelijke Beleidsregels Parkeernormen 2012 de laatste zijn in de huidige vorm en op basis van de huidige juridische mogelijkheden.

Discussie over koerswijziging

Een eerdere conceptversie van de 'Beleidsregels Parkeernormen 2012' is het afgelopen jaar voorgelegd aan de gezamenlijke Groninger corporaties. Doel was een discussie over nieuwe principes en aangescherpte uitgangspunten die in de beleidsregels opgenomen zouden worden. Het ging met name om het voorstel om nu bestaande vrijstellingsmogelijkheden op te heffen.

De woningbouwcorporaties hebben aangegeven moeilijkheden te ondervinden bij het naleven van striktere beleidsregels die het College wil gaan hanteren voor parkeernormen en bij het voorstel om nu bestaande vrijstellingsmogelijkheden op te heffen.

De woningbouwcorporaties geven tegelijkertijd aan dat de parkeergelegenheid op eigen terrein vaak niet goed benut wordt, omdat in de nabije openbare ruimte vrij geparkeerd kan worden.

Wij nemen deze bezwaren serieus en daarom gaan we onderzoeken of we het parkeren binnen de gemeente op een andere manier kunnen reguleren, bijvoorbeeld met parkeervergunningen. Dit voorstel kan rekenen op de steun van de woningbouwcorporaties.

In grote lijnen betekent dit systeem dat alle gebruikers van openbare parkeerplaatsen een (al dan niet gratis) vergunning of andere parkeerkaart nodig hebben.

We denken hierbij aan een systeem met sectoren, waarin verschillende parkeerregimes gelden. Als deze lijn wordt doorgetrokken zijn de parkeernormen uiteindelijk overbodig en komt de verantwoordelijkheid voor de parkeerbehoefte volledig bij de ontwikkelaar te liggen. We bewaken hiermee de kwaliteit van de openbare ruimte en laten de parkeerdruk niet verder op lopen door nieuwe bouwontwikkelingen.

We bespreken de resultaten van dit onderzoek voor de zomer van 2012 in ons College en zullen u daarna informeren over de uitkomsten hiervan.

Vaststelling van de Beleidsregels Parkeernormen 2012

Voorlopig is het nog wel noodzakelijk de Beleidsregels Parkeernormen 2012 op korte termijn vast te stellen. De nota is geen inhoudelijke wijziging, maar wel een verbetering ten opzichte van de vigerende variant van 2010, waardoor we als gemeente beter onze regulerende taken kunnen uitvoeren en beter de kwaliteit van de openbare ruimte en de gebouwde voorzieningen kunnen bewaken.

Alvorens wij overgaan tot definitieve vaststelling van deze nota hechten wij eraan uw opvatting te vernemen. Uitvoering geven aan dit beleid kan immers gevolgen hebben, ook in financiële zin, voor initiatiefnemers van diverse bouwplannen in de gemeente.

Vóór het vaststellen van de eindtekst stellen wij u in de gelegenheid uw wensen en bedenkingen ter kennis van het college te brengen. Het vaststellen van de beleidsregels is een bevoegdheid van ons college en staat gepland na behandeling door uw raad. In deze brief gaan wij in op aandachtspunten en de wijzigingen in vergelijking met eerdere versies van de Beleidsregels Parkeernormen.

Leeswijzer Beleidsregels Parkeernormen 2012

Omdat de concept Beleidsregels Parkeernormen 2012 zowel beleidsmatig als praktijkgericht zijn, wordt het document door een breed publiek gebruikt. Zowel de gemeente als externe partijen maken gebruik van de normen in deze beleidsregels. Niet iedereen heeft evenveel belang bij inzicht in de achtergrond en motivatie van het beleid, maar iedereen moet de parkeernormen wel kunnen toepassen.

De achterliggende gedachte, oftewel het beleid is terug te vinden in deel I.

Deel II van de beleidsregels bevat tabellen met parkeernormen en een stappenplan om de normen toe te passen.

De delen I en II vormen 2 losse boekjes, die gezamenlijk in een omslag worden aangeboden aan alle gebruikers.

Wijzigingen ten opzichte van de Nota Parkeernormen 2008

Bij de vaststelling van de Nota Parkeernormen 2008 (Besluit van de Gemeenteraad van Groningen d.d. 23 april 2008, besluitnummer 5n) is afgesproken de effecten van de nota te evalueren en de nota eventueel aan te passen aan gewijzigde omstandigheden.

De Nota Parkeernormen 2008 is hiertoe in 2009 door adviesbureau Oranjewoud aan een extern onafhankelijk onderzoek onderworpen. Het adviesbureau heeft de Nota Parkeernormen 2008 beoordeeld op de kwaliteit en kwantiteit van de parkeernormen en op de normen in relatie tot de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De algehele indruk van de nota van 2008 was goed. Alle adviezen van het adviesbureau zijn opgenomen in de Beleidsregels Parkeernormen 2012 en we hebben daarbij per advies vermeld dat we dit overnemen dan wel waarom we dit niet overnemen.

Op basis van het onderzoek van het adviesbureau en onze eigen praktijkervaring is er begin 2010 reeds een kleine, maar essentiële herziening geweest op de Nota Parkeernormen. Dit heeft geresulteerd in de Nota parkeernormen 2008 2^e versie, waarin de normen voor jongerenhuisvesting en sociale huur zijn aangepast. In de nu voorliggende Beleidsregels Parkeernormen 2012 zijn deze wijzigingen wederom opgenomen. Tevens zijn er enkele nieuwe functies opgenomen in de tabellen met parkeernormeringen en we hebben de indeling van de nota vernieuwd.

De belangrijkste uitgangspunten en wijzigingen zijn de volgende.

1. Het stappenplan is vereenvoudigd

Zo is het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijker op welke manieren de parkeernormen gebruikt moeten worden bij het behandelen van een bouwplan en wat de achterliggende gedachte is bij het toepassen van de parkeernormen.

2. Parkeernormen zijn zoveel mogelijk ‘bestemmingsplanproof’ gemaakt

Parkeernormen zijn waar mogelijk gekoppeld aan een ‘ruimtelijk object’. Dit wil zeggen dat bijvoorbeeld de parkeernormen voor scholen niet alleen zijn gekoppeld aan aantallen leerlingen of werknemers (niet ruimtelijke), maar ook aan het aantal klaslokalen (wel ruimtelijk).

De gebruikte termen komen overeen met het handboek voor bestemmingsplannen ‘Strakke plannen’.

Ook is de geografische zone-indeling vereenvoudigd (er zijn nu drie gebieden in plaats van vier), zodat we beter aansluiten bij de landelijke parkeerkcijfers en we minder conflicten ondervinden tussen de zonering in de Beleidsregels Parkeernormen en de grenzen van bestemmingsplannen.

3. De Beleidsregels Parkeernormen en andere schriftelijke afspraken over parkeernormen

Er kunnen zich situaties voordoen waarbij voor een locatie een ingrijpende bouwplanontwikkeling is ingezet, waarvoor afwijkende (lagere) parkeernormen zijn vastgelegd in schriftelijke afspraken waarmee het college, de gemeenteraad (en soms het college van GS) hebben ingestemd. Hieronder vallen ook stedenbouwkundige plannen. We hebben dan twee vigerende toetsingskaders tegelijkertijd: de schriftelijke afspraken en de beleidsregels voor parkeernormen.

In gevallen van na 18 oktober 2006 (eerder waren er geen parkeernormennota’s) waar we de schriftelijke afspraken als toetsingskader willen gebruiken, in plaats van de beleidsregels voor parkeernormen, nemen we de parkeernormen uit de schriftelijke afspraken expliciet in een collegebesluit over met reden van de afwijking.

4. Er zijn richtlijnen voor fietsparkeernormen toegevoegd

Naast een al goed functionerend fietsnetwerk zijn er voldoende en goede fietsparkeerplaatsen nodig om het fietsen van en naar een functie aantrekkelijk te maken. Fietsparkeren is sinds de vaststelling van de ‘Parkeernota 2010 – 2020 Duurzaam bereikbaar’ onlosmakelijk onderdeel geworden van het totale parkeerbeleid en is daarom onderdeel geworden van de beleidsregels voor autoparkeernormen. Omdat de fietsparkeernormen – behalve bij woningen - nog geen juridische basis hebben in de Bouwverordening en het Bouwbesluit is er in de Beleidsregels Parkeernormen 2011 sprake van een fietsparkeerrichtlijn voor het fietsparkeren bij overige functies.

5. Aanscherping definitie 'Eigen terrein'

'Eigen terrein' werd soms opgevat als 'eigen erf'. Met 'eigen terrein' wordt in de Beleidsregels Parkeernormen 2012 het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief bedoeld. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd mag gaan worden. Dit mag echter geen negatief effect hebben op de bestaande openbare ruimte buiten het plangebied.

6. Definities van functies waarvoor parkeernormen gelden op het gebied van o.a. woningen, detailhandel, kantoren en bedrijven zijn aangescherpt

- Voor woningen is de grootste wijziging dat geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen wijken voor en na 1945. Woningen zijn nu puur ingedeeld op hun locatie. Dus in de ringwijken of de buitenwijken.
In de oude nota was het verschil qua parkeernormen ook al gering: alleen voor grondgebonden woningen weken de normen voor woningen in de wijken voor 1945 af van de normen na 1945.
- De definities voor sociale huur, studentenhuisvesting, perifere detailhandelvesitingen (PDV) en grootschalige detailhandelvesitingen (GDV), kantoren en bedrijven, zorginstellingen, horecavoorzieningen en sportvoorzieningen zijn aangescherpt en verduidelijkt.
- Horecabedrijven zijn opnieuw ingedeeld en sluiten nu aan bij de 5 categorieën die stadsbreed voor horeca worden gebruikt.

7. Parkeernormen zijn geactualiseerd op basis van nieuwe landelijke parkeer-kencijfers

De normen zijn veranderd voor de volgende functies:

- De normen voor winkels, perifere detailhandelvesitingen (PDV) en grootschalige detailhandelvesitingen (GDV) zijn gemiddeld met 0,5 parkeerplaats per 100 m² bedrijf verhoogd.
- De normen voor squashgelegenheden, evenementenhallen, religieuze voorzieningen, outdoor / kartbaan / klimhal en indoorski zijn verhoogd, meestal met 0,1 parkeerplaats per meeteenheid (100 m², zitplaats, sportbaan etc.).
- Er zijn voor het eerst parkeernormen opgenomen voor sexinrichtingen en golfbanen.
- De normen voor musea, volkstuinten en bibliotheken zijn deels verlaagd, meestal met 0,1 parkeerplaats per meeteenheid (100 m², zitplaats, perceel, etc.).

Tot slot

Met bovenstaande wijzigingen hopen wij nog beter de doelstelling van de parkeernormering te bereiken: het autogebruik selectief verminderen ten gunste van de kwaliteit van de openbare ruimte, de leefbaarheid en de luchtkwaliteit.

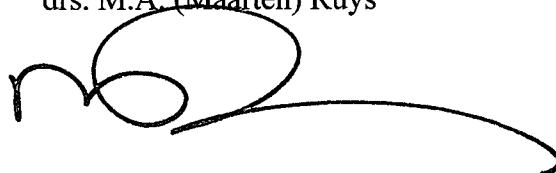
Wij nemen graag kennis van uw wensen en bedenkingen over de Beleidsregels Parkeernormen voor wij overgaan tot vaststelling. Het vaststellen van de nota staat gepland na behandeling door uw raad.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

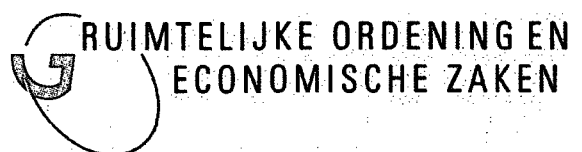


Afdeling Verkeer & Vervoer

Beleidsregels Parkeernormen
2012

Colofon

Titel Beleidsregels Parkeernormen 2012
Auteurs Nienke de Jong
Lay-out Werkversie
Druk 0^e
Oplage 0
Datum 2012
Versie 0



INHOUDSOPGAVE

PM

Voorwoord

Voor u liggen de Beleidsregels Parkeernormen 2012 van de gemeente Groningen. In 2006 bracht de gemeente Groningen haar eerste beleidsdocument voor parkeernormen uit. Dit is een derde actualisatie daarvan.

Parkeernormen worden gebruikt om vast te stellen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een nieuw bouwinitiatief.

De Beleidsregels Parkeernormen 2012 is het document dat de bepaling van de parkeerbehoefte en van de procedures die horen bij het omgaan met deze parkeerbehoefte helder en transparant maken.

Zo is het voor burgers, bedrijven, ontwikkelaars én (bouwplantoetsende) collega's duidelijk op welke manieren de parkeernormen gebruikt moeten worden bij het behandelen van een bouwplan en wat de achterliggende gedachte is bij het toepassen van de parkeernormen.

Leeswijzer

De beleidsregels bestaan uit twee delen. Deel I bevat de beleidsmatige achtergronden. Dit deel geeft inzicht in de achtergrond en motivatie van het beleid. Deel II bevat een stappenplan om voor een nieuw bouwinitiatief (nieuwbouw, verbouw, renovatie) de parkeernorm te bepalen. Bij elke stap is een toelichting opgenomen. Dit deel richt zich vooral op externe partijen, zoals architecten en projectontwikkelaars. De tabellen met parkeernormen staan in bijlage A.

Wijzigingen ten opzichte van de Nota Parkeernormen 2008

Bij het vaststellen van de eerste versie van de Nota Parkeernormen 2008¹ is afgesproken om de uitwerking van de nota te evalueren en de nota eventueel aan te passen aan gewijzigde omstandigheden.

In 2009 is de nota door een adviesbureau aan een extern onafhankelijk onderzoek onderworpen². Het adviesbureau heeft de nota goed beoordeeld op de kwaliteit en kwantiteit van de parkeernormen en op de normen in relatie tot de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Alle adviezen van het adviesbureau zijn opgenomen in Deel I. Daarnaast hebben we zelf nieuwe inzichten opgedaan in de parkeerbehoefte en parkeernormering. En inmiddels hebben we de Nota Parkeernormen omgedoopt tot Beleidsregels Parkeernormen, in overeenstemming met Artikel 1:3 lid 4 van de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb).

Op basis van het onderzoek en onze praktijkervaring zijn er enkele nieuwe ruimtelijke functies opgenomen in de tabellen met parkeernormen. Ook hebben we de beleidsregels op een andere wijze ingedeeld. De belangrijkste wijzigingen in vergelijking met de voorgaande edities zijn:

- Het stappenplan heeft een metamorfose ondergaan, is ingekort en is nu vormgegeven met vragenlijsten.
- De geografische zone-indeling is vereenvoudigd (er zijn nu drie gebieden in plaats van vier).
- De parkeernormen zijn zo veel mogelijk 'bestemmingsplanproof': de normen zijn gekoppeld aan ruimtelijk vast te leggen objecten en de termen komen overeen met het handboek voor bestemmingsplannen 'Strakke plannen'.
- De parkeernormen zijn geactualiseerd op basis van nieuwe kencijfers³.

¹ Nota Parkeernormen 2008 1^o versie, vastgesteld door de gemeenteraad op 23 april 2008, (besluitnummer 5n)

² Oranjewoud BV (2009). *Advies parkeernormering Gemeente Groningen (september 2009) – Onderzoek naar de kwantiteit en kwaliteit van de parkeernormen in de Gemeente Groningen en de normen in relatie tot de nieuwe Wro.*

³ Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering 2008. Publicatie 182 CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur).

- De definities en parkeernormen op het gebied van o.a. detailhandel, kantoren en bedrijven zijn aangescherpt.
- Er zijn richtlijnen voor fietsparkeernormen toegevoegd.

DEEL I

-

Beleid

Achtergrond & Motivatie

1 Aanleiding

1.1 Doel van de parkeernormen – Waarborgen van de kwaliteit van de openbare ruimte

Ruimte is in onze gemeente een schaars goed. Op een relatief beperkt gebied moeten functies als wonen, werken, winkelen, recreëren en infrastructuur worden gecombineerd. Dat vraagt om het maken van keuzes. Bij het bouwen van bijvoorbeeld woningen of kantoren in de stad ontstaat extra parkeerbehoefte. Hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een bouwinitiatief, wordt berekend aan de hand van parkeernormen. De nieuwe bewoners of de nieuwe werknemers willen hun auto zo dichtbij mogelijk kunnen parkeren. De omwonenden willen echter niet te veel overlast en willen ook zelf hun auto nog kwijt kunnen.

In Groningen is afgesproken dat nieuwe bouwplannen geen parkeerproblemen mogen veroorzaken in de bestaande omgeving. Anders gaat het plan ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid van de stad. Een hogere parkeerdruk leidt er toe dat de automobilist meer zoekverkeer veroorzaakt en uiteindelijk zijn auto parkeert op locaties die daar niet voor bedoeld zijn (zoals stoepranden, grasveldjes en speelterreinen), zodat de openbare ruimte rommelig aandoet.

Dit betekent dat er in principe geen parkeerplaatsen meer bij mogen komen in de openbare ruimte en dat er door nieuwe bouwplannen niet in de openbare ruimte geparkeerd mag worden. Hiermee wordt het autogebruik en -bezit selectief verminderd ten gunste van leefbaarheid en luchtkwaliteit.

Uitgangspunten

Bij het bepalen van de parkeernormen hanteren we drie uitgangspunten:

1. Elke initiatiefnemer van een bouwplan is zelf verantwoordelijk voor het oplossen van zijn eigen parkeerbehoefte.
2. De parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden opgelost.
3. Het toepassen van de parkeernormen moet een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de stad.

1. Zelf verantwoordelijk voor oplossen parkeerbehoefte

Het uitgangspunt is dat een bouwplan geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte legt. In het plan moet dus een oplossing voor de parkeerbehoefte worden opgenomen.

Een eigen parkeervoorziening heeft een toegevoegde waarde. Vooral in gebieden met betaald parkeren is een eigen parkeervoorziening een belangrijk 'selling point' en een onontbeerlijke service voor de nieuwe gebruikers.

2. Parkeerbehoefte oplossen op eigen terrein

Ten onrechte wordt 'eigen terrein' soms opgevat als 'eigen erf'. Met 'eigen terrein' bedoelen we in deze beleidsregels 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 één perceel. Maar bij bijvoorbeeld 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.

3. Positieve invloed op bereikbaarheid en economische ontwikkeling

De toepassing van de parkeernormen moet een positieve invloed hebben op zowel de economische ontwikkeling, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en verkeerskundige kwaliteit van de stad.

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 van de stad wil faciliteren.

De beleidsregels hebben niet het doel om ontwikkelingen te belemmeren, maar om hen te toetsen op hun kwaliteit. Het toepassen van de parkeernormen kan in de praktijk echter tot tegenstrijdige effecten leiden.

Omdat het de bedoeling is dat de normen een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid én de economische ontwikkeling van de stad, is in bepaalde situaties een bredere belangenafweging dan alleen parkeren nodig.

Als alle mogelijkheden voor parkeren op eigen terrein of op alternatieve locaties uitgesloten zijn, kan het College van B&W daarom kijken naar de mogelijkheid een bouwinitiatief goed te keuren zonder dat de parkeerbehoefte volledig wordt gerealiseerd. Er wordt dan wel gekeken of de parkeerdruk in de openbare ruimte rondom het bouwinitiatief niet te hoog is.

1.2 Juridisch kader van de parkeernormen – nieuwe Wro

Waarom we parkeren op eigen terrein oplossen

Het uitgangspunt om het parkeren op eigen terrein op te lossen, ontleent zijn juridische grondslag aan artikel 2.5.30 lid 1 van de gemeentelijke Bouwverordening (zie Toelichting 1). Hierin staat dat in de verwachte parkeerbehoefte van een gebouw moet worden voorzien door parkeerruimte te creëren op of onder het gebouw of op het daarbij behorende onbebouwde terrein. Dit artikel vormt ook de basis voor het hanteren van de parkeernormen. De gemeente toetst bouwplannen aan dit artikel van de bouwverordening op grond van artikel 2.10 lid 1 onder b van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo).

In de Parkeernota 2010-2020 'Parkeren in de stad – Duurzaam bereikbaar!' ⁴ hebben we al aangekondigd dat het parkeernormenbeleid hiervoor wordt aangescherpt. We hebben onszelf ten doel gesteld om het parkeren op eigen terrein te bevorderen door het aanscherpen van het parkeernormenbeleid. We streven ernaar dat artikel 2.5.30 lid 1 van de gemeentelijke Bouwverordening beter wordt nageleefd.

Beleidsregels Parkeernormen in de gemeentelijke Bouwverordening of het bestemmingsplan?

Tot voor kort toetsten gemeenten de parkeernormen veelal op basis van de plaatselijke bouwverordening. Sinds in 2008 de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) van kracht werd, is dit niet meer mogelijk. Gemeenten kunnen parkeernormen nu via het bestemmingsplan vaststellen.

Het opnemen van parkeernormen in bestemmingsplannen is in de praktijk echter niet werkbaar. Het detailniveau van parkeernormen en van bestemmingsplannen komen niet met elkaar overeen. De parkeernormen zijn zo gedetailleerd dat de planregels van een bestemmingsplan zeer uitgebreide regelingen voor parkeernormen zouden moeten bevatten. Zo is er voor de functie Wonen niet één parkeernorm, maar meer dan 50. Het opnemen van alle relevante informatie over parkeernormen in elk bestemmingsplan druist in tegen de trend bestemmingsplannen steeds globaler en dus beter leesbaar te maken.

⁴ Parkeernota 2010-2020: Parkeren in de stad – Duurzaam bereikbaar!, vastgesteld door de gemeenteraad op 27 januari 2010.

Een wijziging van de parkeernormen of een ontheffing op de normen in het bestemmingsplan betekent daarnaast dat het gehele 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. Juridisch is het daarom nog steeds mogelijk om aparte beleidsregels voor parkeernormen op basis van de bouwverordening te hanteren⁵.

Voorlopig worden de parkeernormen dus nog via de gemeentelijke Bouwverordening vastgelegd. Deze mogelijkheid is er waarschijnlijk nog tot 1 juli 2013. In bestemmingsplannen verwijzen we naar de Bouwverordening en naar onderhavige beleidsregels. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) erkent de wens uit de praktijk om de in een bestemmingsplan op te nemen parkeernorm, gelijk aan de regeling in de bouwverordening, via beleidsregels verder uit te werken. Het ministerie van I&M zal met onder meer de VNG bekijken of en hoe het Bro hierop kan worden aangepast en verduidelijkt. Wij houden de stand van zaken van dit overleg nauwlettend in de gaten. Tot die tijd blijft het onverminderd mogelijk om via de bouwverordening te blijven werken met parkeernormen.

Deze Beleidregels Parkeernormen 2012 sorteren al wel zo goed mogelijk voor op een nieuwe juridische basis voor het reguleren van parkeren. Dit houdt in dat de parkeernormering zo veel mogelijk 'bestemmingsplanproof' is. Dat betekent dat de normen waar mogelijk gekoppeld zijn aan ruimtelijke objecten of eenheden, zoals een leslokaal, de bruto vloeroppervlakte (BVO) of een wooneenheid. Ook is zo veel mogelijk de terminologie gevolgd uit het handboek 'Strakke Plannen, Handboek Bestemmingsplannen Gemeente Groningen'. Verder zijn de normen vereenvoudigd door het aantal categorieën binnen de diverse functies te beperken en door de normen zo mogelijk gemeentebreed uniform te houden (dus geen onderscheid naar de locatie binnen de stad).

Fietsparkeren

De fiets is en blijft een zeer belangrijk vervoermiddel in Groningen. Bijna 60 procent van de vervoersbewegingen in de stad wordt per fiets gemaakt. Naast een al goed functionerende fietsinfrastructuur zijn er voldoende en goede fietsparkeerplaatsen nodig om het fietsen en de openbare ruimte aantrekkelijk te houden. Het fietsparkeren is in Groningen sinds de vaststelling van de Parkeernota 2010-2020 'Parkeren in de stad – Duurzaam bereikbaar!' onlosmakelijk onderdeel geworden van het totale parkeerbeleid.

Fietsparkeernormen kennen echter niet dezelfde wettelijke basis als autoparkeernormen. Tot 2003 werden eisen gesteld aan de aanwezigheid van een buitenberging bij elke woning en een buitenruimte bij appartementen. Die eisen zijn indertijd vervallen omdat verwacht werd dat de markt op dit terrein voldoende zelfregulerend zou zijn. In de praktijk bleek dat sindsdien het aantal gebouwde woningen en appartementen zonder buitenberging of buitenruimte gestaag is toegenomen, ondanks het feit dat uit diverse woningbehoefteonderzoeken is gebleken dat bewoners deze voorzieningen belangrijk vinden. Een buitenberging is vooral van belang om eenvoudig en veilig fietsen te bergen en daarmee uiteindelijk het fietsgebruik te stimuleren. Bovendien is in veel gevallen het achteraf realiseren van een buitenberging niet altijd mogelijk en een buitenruimte nauwelijks of niet te realiseren. Daarom is besloten om de bergruimte en de buitenruimte bij nieuwbouw van woningen in het Bouwbesluit 2012 opnieuw voor te schrijven. De regels zijn opgenomen in artikel 4.5 en 4.6 van het Bouwbesluit 2012.

Voor overige functies is in het overgangsrecht van het Bouwbesluit 2012 (artikel 9.2, derde lid) nu opgenomen dat, als in het bestemmingsplan geen voorschriften over stallingsruimte voor fietsen bij een nieuw te bouwen bouwwerk zijn opgenomen, tot 1

⁵ KpVV. *Advies aan gemeenten: maak Nota Parkeernormen (Bericht nummer 90, maart 2010)*.

januari 2017 de voorschriften van afdeling 4.11 van het Bouwbesluit 2003 van toepassing blijven.

Hoewel veel steden tegenwoordig, gezien het Bouwbesluit, geen fietsparkeernormen (meer) opnemen, geven wij voor fietsparkeren bij functies anders dan wonen wél een handreiking mee en vragen wij de initiatiefnemers om hun berekeningen voor fietsenstallingen inzichtelijk te maken. De indiener van een bouwplan heeft een inspanningsverplichting om zichtbaar te maken of en hoe de fietsparkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost.

Dit doen we vanwege het grote aandeel van de fiets in de vervoersbewegingen in de stad en de duidelijke vraag naar fietsenstallingen (bijvoorbeeld in de binnenstad, bij het hoofdstation en bij (grootschalige) jongerenhuisvesting). De handreiking staat in tabel B1, in bijlage B van het Stappenplan.

1.3 Reikwijdte van de Beleidsregels Parkeernormen

Moment van toetsing

De Beleidsregels Parkeernormen worden alleen gebruikt op het moment dat de gemeente een bouwplan toetst aan de gemeentelijke Bouwverordening. Omdat de meeste bestemmingsplannen⁶ in onze gemeente verwijzen naar de Bouwverordening, gebeurt dit bij vrijwel alle bouwplannen.

Handhaving

De Beleidsregels Parkeernormen doen geen uitspraken over de wijze waarop de parkeernormen worden gehandhaafd (zoals inspectie).

Functiewijziging

De beleidsregels voor parkeernormen staan buitenspel als na het verlenen van de bouwvergunning het gebouw een andere functie krijgt en deze wijziging niet vergunningsplichtig is. De kans bestaat dat de nieuwe functie om andere parkeernormen vraagt. Er is dan geen juridische basis om deze nieuwe parkeernormen op te leggen.

Laatste Beleidsregels Parkeernormen

Gezien het overleg dat het ministerie van Infrastructuur & Milieu en de VNG nu voeren over het zorgdragen voor het parkeren onder de Wro, gaan wij er nu vooralsnog van uit dat dit de laatste versie van de Beleidsregels Parkeernormen in deze vorm is. Deadline hiervoor is vooralsnog 1 juli 2013. De bedoeling is dat het bestemmingsplan daarna een uitputtende regeling kan geven voor de planologisch-stedenbouwkundige bouwvoorschriften, zonder aanvullingen vanuit de bouwverordening.

1.4 Bepaling van de hoogte van de parkeernormen

De parkeernormen zijn bepaald op basis van:

- 1 landelijke parkeercijfers (CROW);⁷
- 2 gegevens over autobezit en -gebruik in Groningen;⁸
- 3 de locatie binnen de stad van een bouwinitiatief;
- 4 aanbevelingen onderzoek adviesbureau Oranjewoud.

Hieronder volgt per item een toelichting.

⁶ Een bekende uitzondering is het Europapark. Hiervoor is in het bestemmingsplan een aparte parkeerbalans opgenomen.

⁷ Publicatie 182 CROW 'Parkeercijfers – Basis voor parkeernormering'.

⁸ Afdeling Beleidsontwikkeling, RO/EZ

1. Landelijke parkeercijfers

Er bestaat geen landelijke wettelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeercijfers. Dit zijn richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen. Ook is er de 'Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV 2004) waarin de richtlijnen voor bijvoorbeeld uitritten zijn opgenomen. De parkeercijfers en het ASVV zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW.

Onze parkeernormen zijn gebaseerd op deze landelijke parkeercijfers. We hebben hierbij gekeken naar de stedelijkheidsgraad van Groningen op basis van de omgevingsadressendichtheid⁹.

2. Autobezit en autogebruik in de gemeente Groningen

Het aantal auto's per huishouden is in Groningen de afgelopen vijf jaar nagenoeg constant gebleven. In de afgelopen 5 jaar (2006 – 2011) was het gemiddelde autobezit per huishouden elk jaar 0,6. In 2010 stonden er 66.885 auto's in totaal geregistreerd, terwijl dat er in 2006 nog 63.300 waren (bron: CBS Statline Databank 2011).

Het Rijk hanteert vier scenario's, waarbij de groei van het autobezit per huishouden uitkomt op 12 tot 19 procent. Voor de parkeernormen gaan we uit van een gemiddeld scenario voor autobezit in 2040. Dit jaar lijkt ver weg, maar we houden hierbij rekening met de levensduur van gebouwen.

Het autobezit per huishouden verschilt per soort gebied en type woning (zie tabel 1). Een gemiddeld hoger autobezit betekent vooral in woonwijken een extra vraag naar parkeerplaatsen.

aantal auto's (in particulier bezit) per woning				
	Binnenstad	Vooroorlogse wijken	Naoorlogse wijken	totaal
rijwoning (huur)	0,38	0,46	0,79	0,70
rijwoning (koop)	0,64	0,71	0,96	0,90
(half) vrijstaande woning	0,84	0,69	1,12	1,10
appartement (tot 200.000 euro)	0,41	0,49	0,46	0,47
appartement (vanaf 200.000 euro)	0,56	0,64	0,77	0,65
onbekend	0,27	0,44	0,25	0,31
Totaal	0,45	0,52	0,71	0,63

bron: VOLIS 01/01/2008 en Mosaic 2009 (RDC-databank)

Tabel 1. Autobezit per woning in Groningen in 2009

De parkeernormen in deze beleidsregels zijn dan ook gedifferentieerd naar de locatie binnen de stad en naar type woning.

3. Locatie binnen de stad

We hanteren voor veel functies verschillende parkeernormen voor verschillende locaties in de stad (zie tabel 1.). De dynamiek van de binnenstad is immers anders dan die van de ringwijken en de buitenwijken. In de ringwijken treffen we een andere combinatie van functies aan dan in de binnenstad of de buitenwijken aan de rand van de stad. Er is een wisselwerking tussen de bereikbaarheid van de functies en het soort functies dat zich op een bepaalde locatie vestigt.

Als bij een bepaalde functie de locatie niet van invloed is op de parkeerbehoefte, dan brengen we geen onderscheid aan en gelden de parkeernormen voor de gehele gemeente.

4. Advies Oranjewoud

In 2009 heeft adviesbureau Oranjewoud in onze opdracht de Nota Parkeernormen 2008 beoordeeld. Hierbij is gekeken naar de kwaliteit en de kwantiteit van de parkeernormen

⁹ het gemiddelde aantal adressen per vierkante kilometer dat een adres binnen zijn omgeving heeft. Voor de bepaling van de omgevingsadressendichtheid van een gemeente wordt het gemiddelde berekend van de dichtheden van alle afzonderlijke adressen binnen die gemeente.

en naar de normen in relatie tot de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De algehele indruk van de nota van 2008 was goed.

In het volgende schema staan de conclusies en aanbevelingen van Oranjewoud. In zes gevallen hebben we de aanbevelingen van het onderzoeksbureau niet overgenomen. Deze zijn gemerkt met een rood blokje (□). De motivering hiervoor is opgenomen na het overzicht.

Deel I Kwaliteit van de parkeernormen			
<i>Opzet Nota Parkeernormen Algemeen:</i>			
1	+	Opzet en structuur zijn helder	<input checked="" type="checkbox"/>
2	+/-	Zorg voor duidelijkere kaarten indeling stedelijke zones	<input checked="" type="checkbox"/>
3	+/-	Zorg dat tabel garages/opritten niet bij andere tabellen staat	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Parkeernormen voor woningen:</i>			
4	+	Eenvoud in normeringen	<input checked="" type="checkbox"/>
5	+	Norm op basis van BVO en niet op basis van prijsklasse woning	<input checked="" type="checkbox"/>
6	+	Indeling stedelijke zones in 4 in plaats van 3 zones (CROW indeling)	<input type="checkbox"/>
7	+/-	Verduidelijk definitie studentenhuisvesting	<input checked="" type="checkbox"/>
8	+/-	Verduidelijk en verlaag parkeernorm sociale huur	<input checked="" type="checkbox"/>
9	+/-	Kijk beter naar de mobiliteit van jonge en oude senioren	<input type="checkbox"/>
10	+/-	Kijk naar differentiatie van normen in koop/huur	<input checked="" type="checkbox"/>
11	+/-	Verlaag het aantal categorieën qua BVO voor woningen	<input checked="" type="checkbox"/>
12	+/-	Kijk naar differentiatie norm niet-grondgebonden woning naar locatie stad	<input type="checkbox"/>
13	+/-	Neem een norm voor aan huis verbonden beroepen op	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Parkeernormen voor winkels:</i>			
14	+	De normen voldoen	<input checked="" type="checkbox"/>
15	+/-	Verhelder de definities van PDV en GDV	<input checked="" type="checkbox"/>
16	+/-	Stel bandbreedtes in voor PDV en GDV	<input type="checkbox"/>
<i>Parkeernormen voor kantoren en bedrijven:</i>			
17	+	Onderverdeling in 4 stedelijke zones	<input checked="" type="checkbox"/>
18	+	Keuze tussen normering op basis van fte én BVO	<input checked="" type="checkbox"/>
19	+/-	Kijk naar definitie kantoor en bedrijf	<input checked="" type="checkbox"/>
20	+/-	Kijk naar lage normen kantoren (deels afwijkend van het CROW)	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Parkeernormen overige categorieën:</i>			
21	+	De parkeernormen voldoen	<input checked="" type="checkbox"/>
22	+/-	Geef crèches, peuterspeelzalen etc, wellicht indicatieve norm	<input type="checkbox"/>
23	+/-	Geef medische en maatschappelijke diensten wellicht indicatieve norm	<input type="checkbox"/>
24	+/-	Normeer Dansstudio etc. op basis van m ² BVO in plaats van 'banen'	<input checked="" type="checkbox"/>
Deel II Afstemming van de parkeernormen op de nieuwe Wro			
25		Hou de ontwikkelingen rond de wetgeving tussen VROM (nu I&M) en VNG in de gaten	<input checked="" type="checkbox"/>
26		Sluit zo mogelijk aan bij de definities en begripsbepalingen in de RO Standaarden 2008 en in Strakke Plannen	<input checked="" type="checkbox"/>
27		Huidige normering is te gedetailleerd en gedifferentieerd voor opname in een bestemmingsplan	<input checked="" type="checkbox"/>
28		Maak de normen ruimtelijk verankerbaar, d.w.z. objectgericht, dus per BVO en niet (alleen) per fte	<input checked="" type="checkbox"/>
29		De geografische indeling in zones komt niet overeen met de indeling in bestemmingsplannen	<input checked="" type="checkbox"/>
30		Veranker afwijkende parkeernormafspraken (bijv. Europapark) in bestemmingsplan	<input checked="" type="checkbox"/>

Niet overgenomen adviezen:

Aanpassing stedelijke zonering (advies 6)

In vorige versies van de beleidsregels voor parkeernormen hanteerden wij normen voor 4 verschillende zones: de 'binnenstad', 'vooorlogse wijken', 'naoorlogse wijken' en

'uitleggebeden en wijken na 2000'. Soms werden ook bedrijventerreinen en het gebied rondom het Centraal Station als aparte zone beschouwd.

Het adviesbureau heeft geconstateerd dat de Groningse indeling in vier zones afwijkt van de landelijke richtlijn van het CROW, die drie stedelijke zones hanteert. Hoewel het adviesbureau hierin geen bezwaar zag, hebben we toch besloten onze stedelijke zones aan te passen aan de landelijke richtlijn.

Het CROW hanteert drie zones: centrum, schil / overloopgebied, rest bebouwde kom.

Voor Groningen hebben we dit vertaald in:

1. Binnenstad
2. Ringwijken
3. Buitenwijken

We sluiten hierdoor nog beter aan bij de landelijke kencijfers en we hopen hiermee ook minder conflicten te ondervinden tussen de zonering in de Beleidsregels Parkeernormen en de grenzen van bestemmingsplannen.

Mobiliteit van jonge en oude senioren (advies 9)

Het adviesbureau adviseerde om verschil te maken tussen de mobiliteit van jonge (en mobiele) senioren en oudere (en minder mobiele) senioren. Wij hebben dit niet direct overgenomen omdat het normeren op basis van (bewoning door) doelgroepen niet 'bestemmingsplanproof' is. Ons uitgangspunt is dat normen gekoppeld moeten zijn aan een ruimtelijk object en niet aan een sociaal-demografische doelgroep.

Het is ook geen oplossing om de parkeernorm te koppelen aan seniorenwoningen. Deze mogen immers bewoond worden door mensen vanaf 55 jaar. Vooral onder deze jonge senioren is de mobiliteit nog hoog. Zie ook het artikel in bijlage 1 van deel I over autobezit en autobezit onder 65-plussers. Een lagere parkeernorm past hier niet bij.

De parkeernormen voor woningen (tabel A1) zijn daarom niet aangepast op seniorenwoningen. Maar: als een initiatiefnemer aannemelijk kan maken dat woningen door minder mobiele ouderen bewoond gaan worden, mag er wél gebruik worden gemaakt van de parkeernormen voor beschermd wonen (tabel A5: Zorgvoorzieningen).

Differentiatie norm niet-grondgebonden woning naar locatie stad (advies 12)

Het adviesbureau heeft ons gevraagd te kijken naar de mogelijkheden om de parkeernormen voor niet-grondgebonden woningen te differentiëren naar de locatie binnen de stad. Wij vinden dat dit advies niet verenigbaar is met advies 11 om minder categorieën voor woningen vast te leggen. Meer categorieën geeft een schijnnaauwkeurigheid. Ook heeft de praktijk de laatste jaren uitgewezen dat er op dit punt geen discussies zijn geweest. Daarom hebben we de parkeernormen voor niet-grondgebonden woningen niet nader gedifferentieerd naar locatie binnen de stad.

Bandbreedtes voor PDV, GDV, crèches, peuterspeelzalen en kinderdagverblijven, medische en maatschappelijke diensten (advies 16, 22 en 23)

Het advies om bandbreedtes te hanteren, hebben we niet overgenomen. Bandbreedtes zijn te gevoelig voor interpretatie. Daarnaast is de achterliggende gedachte van het hanteren van bandbreedtes dat op deze manier maatwerk geboden kan worden. Voor maatwerk zien we genoeg mogelijkheden binnen het Stappenplan.

Ruimtelijk verankerde parkeernormen (advies 28)

Het adviesbureau stelde vast dat sommige van onze parkeernormen niet 'bestemmingsplanproof' waren. Dat wil zeggen dat ze niet gekoppeld waren aan een ruimtelijk meetbare, vaste eenheid zoals vloeroppervlakte. In deze beleidsregels zijn de parkeernormen zo veel mogelijk objectgericht. Voor een ziekenhuis betekent dit bijvoorbeeld dat er nu niet alleen genormeerd kan worden op basis van parkeerplaatsen per bed (een eenheid die niet in het bestemmingsplan opgenomen mag worden), maar ook op basis van 100 m² BVO.

Bij diverse andere functies waarbij eerst alleen de parkeernorm per werknemer werd gehanteerd, bestaat nu ook de mogelijkheid om te normeren per 100 m² BVO. De parkeernormen die we hiervoor opgenomen hebben, zijn vaak gebaseerd op de kencijfers van andere, maar vergelijkbare functies. Het CROW had in die gevallen de kencijfers voor de daadwerkelijk te normeren functie niet beschikbaar.

Bijlage 1

Autogebruik en autobezit onder 65-plussers

Astrid Dohmen-Kampert - Fors meer 65-plussers hebben een auto

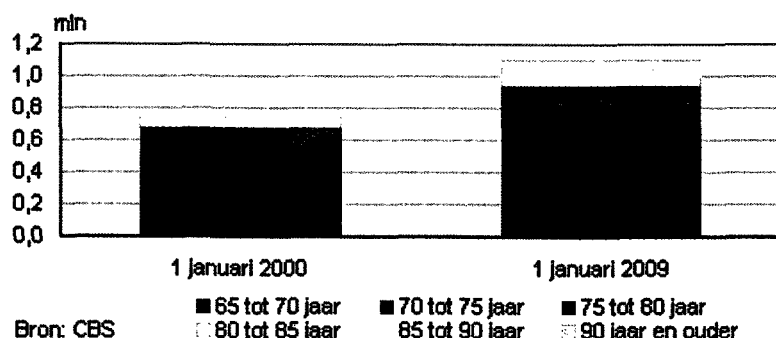
In de periode 2000-2009 is het aantal 65-plussers met een personenauto fors gestegen. Onder 80-plussers is het autobezit zelfs verdubbeld.

Ouderen hebben samen ruim 1 miljoen auto's

Op 1 januari 2009 stonden 1,1 miljoen particuliere personenauto's op naam van een 65-plusser. Dit is een stijging van bijna 46 procent ten opzichte van 2000.

Het autobezit is het sterkst toegenomen onder 80-plussers. In de periode 2000-2009 verdubbelde het aantal auto's bijna in deze groep naar 162,5 duizend. Bovendien hebben steeds meer personen van 90 jaar of ouder een auto. Begin 2009 waren dat er 7 duizend. Dat is bijna 2,5 keer zo veel als aan het begin van deze eeuw.

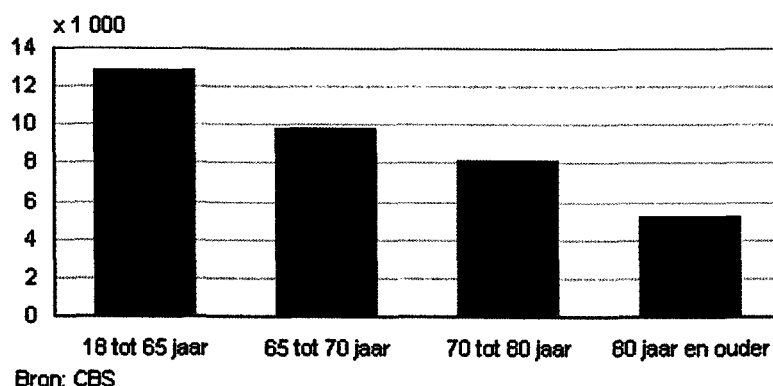
Aantal auto's naar leeftijdsgroep



Ouderen maken minder kilometers

Oudere senioren maken veel minder kilometers met hun auto dan jongere. Met hun auto's legden 80-plussers in 2008 gemiddeld ruim 5,2 duizend kilometer af, terwijl 65- tot 70-jarigen bijna twee keer zo veel kilometers maakten. Dat is nog altijd fors minder dan 18-65-jarigen: die reden in 2008 gemiddeld bijna 12,9 duizend kilometer met hun auto's.

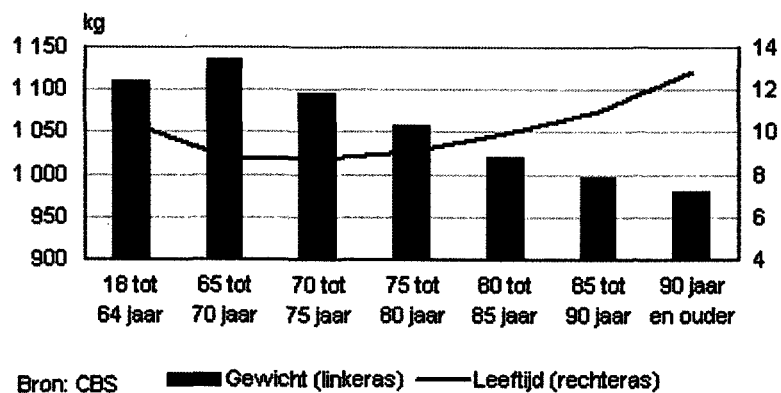
Gemiddeld jaarkilometrage particuliere personenauto's naar leeftijdsgroep eigenaar



Hoe ouder de bezitter, hoe ouder en lichter de auto

Oudere 65-plussers hebben oudere en lichtere auto's dan jongere senioren. Auto's van 65- tot 70-jarigen waren begin 2009 gemiddeld nog geen 9 jaar oud, terwijl die van 90-plussers gemiddeld bijna 13 jaar oud waren. De auto's van deze oudere senioren waren bovendien gemiddeld bijna 155 kilo lichter dan die van 65- tot 70-jarigen.

Gemiddeld gewicht en leeftijd van personenauto's naar leeftijdsgroep eigenaar, 1 januari 2009



Bronnen:

StatLine, [Gemiddeld jaarkilometrage van personenauto's](#)

StatLine, [Motorvoertuigen; totaaloverzicht per periode en naar technische kenmerken](#)

Webmagazine CBS, woensdag 6 januari 2010 9:30

DEEL II

-

Stappenplan voor het toetsen van parkeernormen

Inclusief toelichting

Stappenplan

U heeft een bouwplan voor verbouw, nieuwbouw of functieverandering. Dit plan dient u in bij het Loket Bouwen en Wonen van de gemeente Groningen. De gemeente neemt binnen de wettelijk vastgestelde termijnen een gedegen besluit. De afdeling Verkeer en Vervoer toetst de verkeerskundige aspecten van het bouwplan. Onderdeel hiervan is een toets op de wijze waarop de parkeerbehoefte wordt opgelost.

Moment van indienen

U kunt een bouwaanvraag of bouwplan op twee momenten indienen, namelijk ter voorbehandeling of ter toetsing. Voor het stappenplan maakt dit geen verschil. Het stappenplan is bedoeld voor het inzichtelijk maken van uw parkeeroplossing zowel tijdens de voorbehandeling als bij de uiteindelijke aanvraag van een bouwplan.

U kunt het stappenplan daarnaast ook gebruiken bij het aanvragen van zowel tijdelijke als definitieve vergunningen en bij het vroegtijdig inschatten van de parkeerbehoefte van globale ontwikkelingsplannen, voordat u uw aanvraag indient.

Informatievoorziening over gemaakte parkeerafspraken

We hechten er veel waarde aan dat de gebruikers uw functie (bijvoorbeeld bewoners van appartementen) vóór het aangaan van een koop- of huurovereenkomst op de hoogte zijn van de parkeerafspraken die u met met ons gemaakt heeft.

Het is belangrijk dat uw (toekomstige) bewoners en andere gebruikers door u worden geïnformeerd over de (toekomstige) parkeersituatie. De informatievoorziening over het wel of niet kunnen verkrijgen van parkeerplaatsen, parkeervergunningen en bezoekerspassen bij (invoering van) betaald parkeren regimes moet u vooraf helder communiceren, bij voorkeur in een (ketting)beding, splitsingsakte of ander contract.

Als de gemeente grondpositie heeft in uw bouwinitiatief kan de gemeente middels contractvorming afdwingen dat u zorg draagt voor informatievoorziening richting gebruikers over de parkeersituatie. In andere gevallen kan u van de gemeente een brief verwachten waarin u op uw informatieplicht richting (toekomstige) gebruikers wordt gewezen. U bent hiermee volledig verantwoordelijk voor eventuele gevolgen van niet-nakoming van gemaakte parkeerafspraken.

De parkeerbehoefte bepalen

In uw bouwplan moet u rekening houden met de parkeerbehoefte van de toekomstige gebruikers en/of bewoners. Uitgangspunt is dat u de parkeerplaatsen op eigen terrein realiseert, dus binnen het plangebied. Met behulp van dit stappenplan kunt u bepalen hoeveel parkeerplaatsen u in het plan moet opnemen.

Het stappenplan bestaat uit vier stappen.

1. Vaststellen van het toetsingskader;
2. Bepalen van de parkeerbehoefte;
3. Oplossen parkeerbehoefte op eigen terrein;
4. Oplossen parkeerbehoefte op loopafstand.

Achter elke stap vindt u een toelichting.

Als de toetsers van de gemeente geen akkoord kunnen geven op de parkeertoets, heeft de gemeente wel de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen op basis van een 'brede belangenafweging'. Deze afweging wordt gedaan door het College van Burgemeester en Wethouders (B&W), maakt geen *onderdeel* uit van de parkeertoets, maar kan wel het *gevolg* ervan zijn. Deze mogelijkheid is daarom inzichtelijk gemaakt aan het eind van het stappenplan.

Stap 1

Vaststellen van het toetsingskader

De eerste stap is dat u bekijkt met welke parkeernormen u moet rekenen, oftewel wat voor uw bouwplan het toetsingskader is. Doorslaggevend hierbij is het geldende bestemmingsplan of de datum waarop het bouwplan is ingediend.

Beantwoord onderstaande vragen.

<p>1a Zijn er parkeernormen opgenomen in het geldende bestemmingsplan? Ja → Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is voor uw bouwplan het bestemmingsplan van toepassing. Ga naar stap 2. Nee → Ga naar vraag 1b.</p>
<p>1b Is het bouwplan ingediend op of na de datum waarop deze beleidsregels in werking zijn getreden (zie kft)? Ja → Voor uw bouwplan zijn de Beleidsregels Parkeernormen 2012 van toepassing. Ga naar stap 2. Nee → Ga naar vraag 1c.</p>
<p>1c Is het bouwplan ingediend op of na 12 januari 2010? Ja → De tabellen uit de Nota Parkeernormen 2008 2^e versie zijn van toepassing voor het vaststellen van de parkeerbehoefte. Ga naar stap 2. Nee → Ga naar vraag 1d.</p>
<p>1d Is het bouwplan ingediend op of na 23 april 2008? Ja → De tabellen uit de Nota Parkeernormen 2008 zijn van toepassing voor het vaststellen van de parkeerbehoefte. Ga naar stap 2. Nee → Ga naar vraag 1e.</p>
<p>1e Is het bouwplan ingediend op of na 18 oktober 2006? Ja → De tabellen Nota Parkeernormen 2006 zijn van toepassing voor het vaststellen van de parkeerbehoefte. Ga naar stap 2. Nee → Ga naar vraag 1f.</p>
<p>1f Is er een bindende schriftelijke afspraak van voor 18 oktober 2006? Ja → De bindende afspraak is van toepassing voor het vaststellen van de parkeerbehoefte. Ga naar stap 2. Nee → De Beleidsregels Parkeernormen 2011 zijn van toepassing voor het vaststellen van de parkeerbehoefte. Ga naar stap 2.</p>

◀ BLADZIJDE OP GEKLEURD PAPIER AFDRUKKEN ▶

Toelichting bij stap 1

Juridische grondslag

Groninger Bouwverordening

De parkeernormen zijn gekoppeld aan artikel 2.5.30 uit de Groninger Bouwverordening.

Artikel 2.5.30 uit de Groninger Bouwverordening (2007-5.696.ROEZ)

Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.
2. De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:
 - a. indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,80 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen;
 - b. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte – voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst - ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.
3. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
4. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste en het derde lid:
 - a. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
 - b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

In Groningen hebben we in het verleden onmogelijk gemaakt dat de gemeentelijke Bouwverordening onbedoeld een aanvullende werking heeft op het bestemmingsplan door het voorschrift 'uitsluiting aanvullende werking bouwverordening' in bestemmingsplannen op te nemen.

Het voorschrift is echter dusdanig opgesteld dat artikel 2.5.30 van de gemeentelijke Bouwverordening van toepassing is gebleven. Omdat de parkeernormen ook onder dit artikel 2.5.30 vallen, is het nooit nodig geweest om parkeernormen in een bestemmingsplan op te nemen. In het kader van de standaardisering en globalisering van de bestemmingsplannen van de gemeente Groningen is er juist bewust voor gekozen om de voorziening in de behoefte aan parkeergelegenheid te reguleren via de Bouwverordening en geen eisen ten aanzien van de parkeernormen op te nemen in het bestemmingsplan.

De nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (Wro 2008) en de wijziging van de Woningwet hebben drie gevolgen voor het parkeren en de parkeernormen.

1. In 2013 moet voor het hele grondgebied van de gemeente een nieuw of herzien bestemmingsplan gelden. In principe moeten de parkeernormen in het bestemmingsplan worden opgenomen.

2. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige bepalingen meer bevatten, dus ook niet over parkeren.
3. De Wro maakt onderscheid tussen beleid en normen. Beleidsplannen mogen geen normen meer bevatten, dus ook een beleidsnota over parkeernormen mag dat niet.

Het opnemen van parkeernormen in bestemmingsplannen is in de praktijk echter niet werkbaar. Een wijziging van de parkeernormen of een ontheffing op de normen in het bestemmingsplan betekent dat het gehele geldende bestemmingsplan gewijzigd moet worden. Omdat een wijziging of ontheffing met het bestemmingsplan niet vlot geregeld kan worden, kunnen we voorlopig nog gebruik maken van artikel 2.5.30 uit de Groninger Bouwverordening.

Juridische hiërarchie

Voor de parkeernormen geldt een juridische hiërarchie. Deze is als volgt.

Bestemmingsplan

Als er parkeernormen in het bestemmingsplan staan, gaan deze vóór de gemeentelijke bouwverordening en vóór schriftelijke afspraken ouder dan 18 oktober 2006. Dit geldt ook voor uitwerkings- en wijzigingsplannen die een onderdeel vormen van het (globale) bestemmingsplan. In de praktijk staat er in het bestemmingsplan vaak een verwijzing naar de stedenbouwkundige bepalingen van de plaatselijke bouwverordening, en wordt er dus doorverwezen naar de Beleidsregels Parkeernormen.

Beleidsregels Parkeernormen

In de hiërarchie komt na het bestemmingsplan de plaatselijke bouwverordening. De parkeernormen in deze beleidsregels zijn hier een uitwerking van. Dus als er geen parkeernormen in het bestemmingsplan zijn opgenomen óf als er in het bestemmingsplan wordt doorverwezen naar de beleidsregels, gelden de normen uit de Beleidsregels Parkeernormen (2006, 2008, 2008 2^e versie en 2012).

Schriftelijke afspraken over de parkeernormen van na 18 oktober 2006

Deze afspraken komen in de hiërarchie in principe na de Beleidsregels Parkeernormen. Voor enkele locaties is echter een vergaande bouwplanontwikkeling ingezet, vastgelegd in schriftelijke afspraken, waarmee het College van B&W of de gemeenteraad (en soms het college van Gedeputeerde Staten van Groningen) hebben ingestemd. Op basis van het vertrouwensbeginsel zou het net zo plausibel zijn de parkeernormen uit die schriftelijke afspraken te gebruiken als de parkeernormen uit de parkeernormennota's.

Wanneer er in schriftelijke afspraken van na 18 oktober 2006 andere parkeernormen zijn opgenomen, dienen deze parkeernormen daarom in een collegebesluit overgenomen te worden. In dat geval maakt het College expliciet een keuze tussen beide geldende toetsingskaders – de schriftelijke afspraken of de Beleidsregels Parkeernormen.

Schriftelijke afspraken over de parkeernormen van voor 18 oktober 2006

Deze afspraken zijn bindend, omdat er toen nog geen Nota Parkeernormen was of Beleidsregels Parkeernormen waren. Het gaat om de volgende stedenbouwkundige plannen: Oosterparkstadion, Paradijvogelstraat, Antillenstraat, Centrumzone Lewenborg, Grunobuurt Noord en Paddepoel Zuid West. Het verschil met de parkeernormen uit de Beleidsregels Parkeernormen wordt vrijgesteld, als onderdeel van stap 4 van het Stappenplan (vraag 4c).

Stap 2

Bepalen van de parkeerbehoefte

U bepaalt de parkeerbehoefte met behulp van de geldende parkeernormen. Voor bouwplannen die ingediend zijn op of na het inwerkingtreden van de Beleidsregels Parkeernormen 2012 zijn de tabellen in bijlage A en de kaarten in het geldend toetsingskader van toepassing. Het bepalen van de parkeerbehoefte gaat als volgt:

2a Bepaal de zone waarin het bouwplan valt.

Gebruik hiervoor kaart 1 in de toelichting.

2b Bepaal de categorie waartoe de functie(s) in het bouwplan behoort.

U vindt de tabellen in bijlage A.

- Woningen (tabel A1)
- Handel (tabel A2)
- Kantoren en bedrijven (tabel A3)
- Onderwijsvoorzieningen en kinderopvang (tabel A4)
- Zorginstellingen (tabel A5)
- Horecavoorzieningen (tabel A6)
- Sportvoorzieningen (tabel A7)
- Overige voorzieningen (tabel A8)

2c Zoek in de tabel de parkeernorm op en vermenigvuldig deze met de omvang van de functie(s).

Dit is de startwaarde van de parkeerbehoefte. U mag de startwaarde nog niet afronden.

2d Zijn er twee of meer functies?

Ja → Gebruik de aanwezigheidspercentages in de toelichting (tabel 2) en de hierbij beschreven werkwijze.

Nee → De startwaarde blijft ongewijzigd.

Nu moet u bepalen hoeveel parkeerplaatsen van de parkeerbehoefte daadwerkelijk moeten worden gerealiseerd of anderszins opgelost.

2e Rond de (overgebleven) totale parkeerbehoefte naar boven af op hele getallen.

2f Blijft er afgerond een parkeerbehoefte van één parkeerplaats over?

Ja → Er hoeven geen parkeerplaatsen gerealiseerd te worden ten behoeve van dit bouwplan. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'.

Nee → Ga door naar stap 3.

<BLADZIJDE OP GEKLEURD PAPIER AFDRUKKEN>

Toelichting bij stap 2

Algemene toelichting op de parkeernormen

Parkeernorm en parkeerbehoefte

Een parkeernorm is een eenheid waarmee kan worden berekend hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een te bouwen voorziening. Het aantal benodigde parkeerplaatsen noemen we de parkeerbehoefte.

De parkeerbehoefte wordt berekend door de parkeernorm te combineren met de omvang van het bouwplan (uitgedrukt in het aantal te realiseren woningen, winkeloppervlakte etc.).

Voorbeeld

Een ontwikkelaar heeft een bouwplan gemaakt voor een winkel van 200 m² BVO (bruto vloeroppervlak) in de binnenstad.

Parkeernorm

Uit tabel A2 blijkt dat voor dit bouwplan de norm is: 3 parkeerplaatsen per 100 m² BVO.

Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte is $2 \times 3 = 6$ parkeerplaatsen.

Voor verschillende functies gelden verschillende parkeernormen. De tabellen (A1 tot en met A8) zijn opgenomen in bijlage A.

De wijze waarop de gemeente de hoogte van de parkeernormen heeft bepaald, is opgenomen in Deel I. Als u vindt dat voor uw bouwplan andere normen moeten worden gehanteerd dan genoemd in deze beleidsregels, kunt u het beste een afspraak maken met een medewerker van het loket Bouwen en Wonen. Als de medewerker van de gemeente zich in uw motivering kan vinden, kan hij deze voorleggen aan het College van B&W. Het College neemt uiteindelijk de beslissing.

Parkeerbehoefte van bestaande/voormalige functies

Bij functiewijziging mag u de parkeerbehoefte van de vorige functie niet in mindering brengen op de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. U mag wel de parkeerplaatsen gebruiken die vrijkomen doordat deze oude functie verdwijnt (zie stap 4a).

Bij uitbreiding van een bestaande functie moet u de parkeerbehoefte berekenen voor uw totale plangebied, dus ook van het al bestaande deel van de functie. Bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein mag u gebruiken in de oplossing van uw totale parkeerbehoefte (zie stap 4a).

Meerdere parkeernormen

In sommige situaties zijn er twee parkeernormen, bijvoorbeeld per aantal personeelsleden en per aantal leslokalen (onderwijsvoorzieningen). U gebruikt dan in principe de eerstgenoemde norm (personeelsleden). Als die gegevens niet bekend zijn, kunt u de tweede norm gebruiken (leslokalen).

Parkeernormen zijn minimumnormen

De parkeernormen zijn minimumnormen: ze geven aan hoeveel parkeerplaatsen minstens nodig zijn. Als u in de ringwijken en buitenwijken meer parkeerplaatsen wilt realiseren dan de parkeerbehoefte, staat de gemeente daar in principe positief tegenover.

Bezoekers en personeel

De parkeernormen in de tabellen zijn totaalcijfers, doorgaans inclusief 0,3 parkeerplaats voor bezoekers. Voor sommige voorzieningen zijn geen parkeerplaatsen voor bezoekers nodig. De normen zijn dan exclusief bezoekers. Dit wordt expliciet vermeld. U hoeft in deze situatie niet zelf handmatig parkeerplaatsen voor bezoekers bij de norm op te tellen.

Alle parkeernormen die genoemd zijn voor functies in de binnenstad, zijn zonder bezoekersparkeren. De binnenstadbezoekers worden geacht gebruik te maken van de parkeergarages of de P+R-terreinen.

De parkeernormen voor handel, kantoren en bedrijven, gezondheidsinstellingen, horecavoorzieningen, sociaal-culturele voorzieningen, sportvoorzieningen en overige voorzieningen zijn inclusief de parkeerbehoefte van bezoekers én personeel.

Handreiking voor fietsparkeren

De gemeente heeft richtlijnen opgesteld voor fietsparkeren. Voor het opstellen hiervan is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 'Leidraad fietsparkeren'¹⁰ en de 'Fietsparkeerwijzer'¹¹. Niet voor alle functies waarvoor autoparkeernormen gelden, zijn er richtlijnen voor fietsparkeernormen beschikbaar. U moet dan een eigen inschatting maken of zoeken naar vergelijkbare voorbeelden elders.

Aparte kencijfers voor bromfietsen zijn niet voorhanden. Voor bromfietsen is het uitgangspunt dat deze onderdeel zijn van de fietsparkeernormen.

De kwantitatieve eisen voor fietsenstallingen komen overeen met de FietsParKeur. Dit is een keurmerk voor fietsenstallingen, met diverse kwaliteitseisen. Deze gaan onder andere over verschillende typen fietsen, het gemak bij het plaatsen, het vastzetten van de fiets, de kans op beschadiging en diefstal, duurzaamheid en de wijze van informatievoorziening over het fietsparkeersysteem. Meer informatie staat in de leidraad 'Fietsparkeren'¹² van het CROW.

Definities

Bruto vloeroppervlak (BVO)

BVO staat voor bruto vloeroppervlak. BVO is volgens de NEN-norm de som van de oppervlaktes van alle bouwlagen van een gebouw, inclusief berging.

U trekt standaard de oppervlakte van een eventuele berging weer af van de BVO berekend volgens de NEN-norm. Onze achterliggende gedachte is dat de aanwezigheid van een berging geen sterke indicator is voor het wel of niet hebben van een auto.

Werknemer

In deze beleidsregels is een 'werknemer' elk personeelslid dat in dienst is, maar ook uitzendkrachten en vrijwilligers. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte moet worden gerekend met het maximum aantal werknemers dat gelijktijdig aanwezig is. Houdt u hierbij ook rekening met eventuele parttimers en flexibele of juist vaste, verspreide werktijden (bijvoorbeeld ploegendiensten).

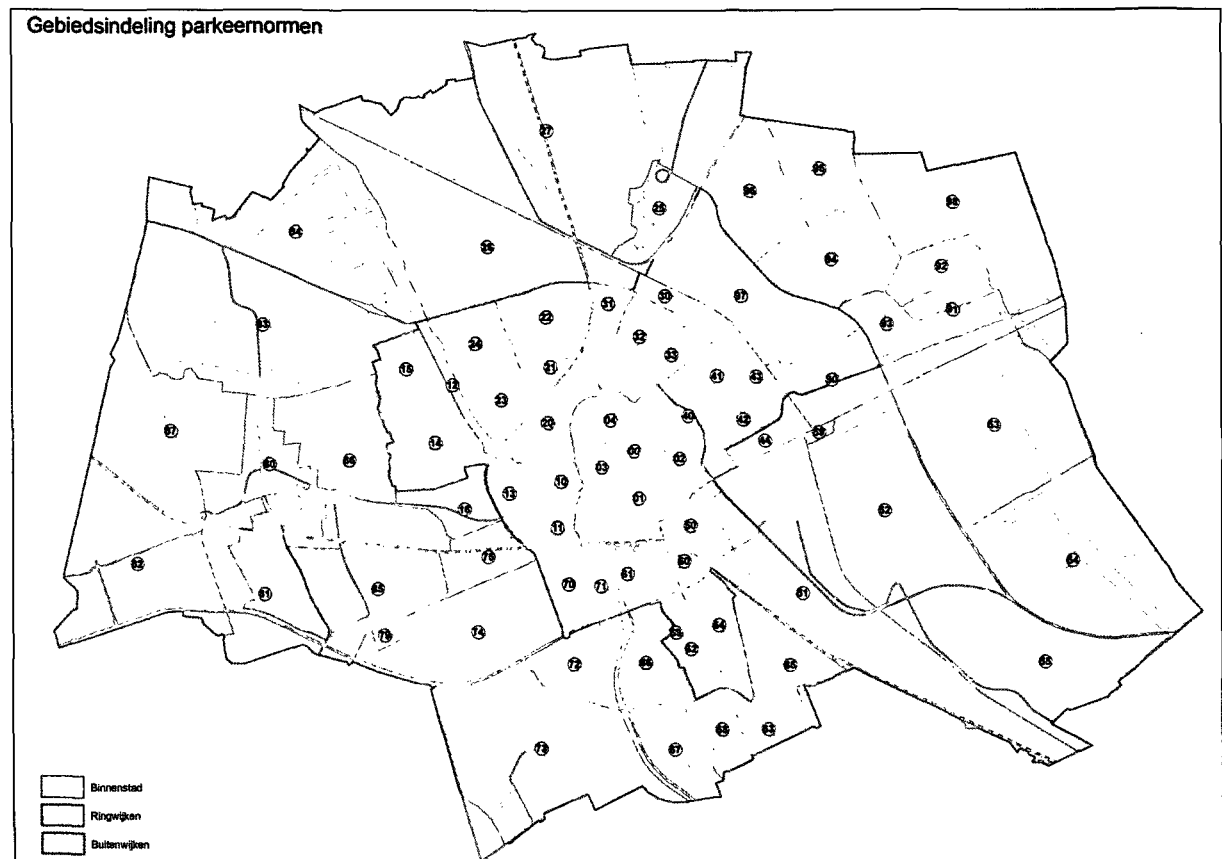
¹⁰ CROW, juni 2001.

¹¹ CROW, augustus 2001.

¹² "Fietsparkeren" publicatie 158 CROW.

Zone-indeling (vraag 2a)

Bij een deel van de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar de locatie in de stad. Hiervoor is de stad ingedeeld in drie zones; binnenstad, ringwijken en buitenwijken. Zie hiervoor onderstaande kaart.



Kaart 1. Zonering parkeernormen

Binnenstad (blauw)

Binnenstad: (00), (01), (02), (03), (04), (10) ten oosten van de (as van de weg van) de Paterswoldseweg en Westersingel, (11) ten oosten van (de as van) de Paterswoldseweg, (40) ten westen van (de as van) de Petrus Campersingel en S.S. Rosensteinlaan.

Ringwijken (roze)

Ringwijken: (10) ten westen van de (as van de weg van) de Paterswoldseweg en Westersingel, (11) ten westen van (de as van) het Noord Willemskanaal, (12), (13), (14), (15), (20), (21), (22), (23), (24), (30), (31), (32), (33), (40) ten oosten van (de as van) de Petrus Campersingel en S.S. Rosensteinlaan, (41), (42), (43), (44) ten westen van (de as van) het Balkgat, 50, (51) alleen woonwijken de Linie, de Meeuwen en het woonblok Oosterhaven, (60), (61), (62), (64), (69), (70), (71), (80), (81)¹³.

Buitenwijken (geel)

Buitenwijken: (12), (14), (15), (16), (21), (22), (23), (24), (25), (26), (27), (44) ten oosten van (de as van) het Balkgat, (51) behalve de woonwijken De Linie, de Meeuwen en het woonblok Oosterhaven, (52), (53), (54), (55), (59), (62), (63), (65), (66), (67), (68), (72), (73), (74), (75), (79), (82), (83), (84), (85), (86), (87), (90), (91), (92), (93), (94), (95), (96), (97) en (98).

¹³ Buurtcodes (80) en (81) zijn respectievelijk Hoogkerk-dorp en Hoogkerk-zuid. Hoogkerk heeft de zelfde parkeernormen als de ringwijken van de stad.

Nieuwbouw

Nieuwbouwplannen vallen onder het gebied waarin ze gerealiseerd worden. Zo vallen De Velden in de Oosterparkwijk onder de Ringwijken. Uitleggebieden als Meerstad en Reitdiep vallen onder de Buitenwijken.

Categorieën (vraag 2b)

Welke norm voor uw bouwplan van toepassing is, hangt af van de functie die het gebouw krijgt. In deze beleidsregels worden de volgende functies onderscheiden:

- Woningen (tabel A1)
- Handel (tabel A2)
- Kantoren en bedrijven (tabel A3)
- Onderwijsvoorzieningen en kinderopvang (tabel A4)
- Zorginstellingen (tabel A5)
- Horecavoorzieningen (tabel A6)
- Sportvoorzieningen (tabel A7)
- Overige voorzieningen (tabel A8)

U vindt de tabellen in bijlage A.

Aanwezigheidspercentages (vraag 2d)

De kracht van multifunctionele ruimtes zit hem in elkaars nabijheid van de functies, waardoor bezoekers met één autorit hun activiteiten kunnen combineren.

Wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen, kan dus niet direct de parkeerbehoefte worden bepaald.

U moet hierbij gebruik maken van aanwezigheidspercentages.

Vaak zijn parkeerplaatsen uitwisselbaar, waardoor het niet noodzakelijk is de som van het aantal parkeerplaatsen van de functies in een gebied aan te leggen.

Of parkeerplaatsen kunnen worden uitgewisseld, hangt af van de locatie van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd samenvallen. Daarnaast kennen niet alle functies dezelfde bezettingspercentage op dezelfde tijdstippen.

De te hanteren bezettingspercentages per dagdeel en per dag van de week voor diverse functies staan in tabel 2¹⁴.

¹⁴ Gebaseerd op de Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering 2008. Publicatie 182 CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur).

<i>Functie</i>	<i>Werkdag overdag</i>	<i>Werkdag middag</i>	<i>Werkdag avond</i>	<i>Koop avond</i>	<i>Zaterdag middag</i>	<i>Zater- dag- avond</i>	<i>Zondag- middag</i>
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	30	85	90	0	30
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
Bios/theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel 2 Aanwezigheidspercentages

Voorbeeld:

Een ontwikkelaar wil een nieuw kantoor realiseren met 50 parkeerplaatsen. Voor woningen in de directe nabijheid van het kantoor heeft de ontwikkelaar ook 50 parkeerplaatsen nodig. Na de aanleg van de 50 parkeerplaatsen voor het kantoor, kan de projectontwikkelaar voor de woningen volstaan met 60% (werkdag middag) van 50 parkeerplaatsen, oftewel 30 parkeerplaatsen. In totaal hoeft de ontwikkelaar niet 100 parkeerplaatsen, maar 80 parkeerplaatsen te realiseren.

Afwijkende aanwezigheidspercentages

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek van adviesbureau Oranjewoud, wijken we bij de aanwezigheidspercentages voor detailhandel af van de landelijke parkeercijfers van het CROW. Een benchmark onder vergelijkbare steden¹⁵ toonde namelijk aan dat de bezettingspercentages voor detailhandel op de werkdagavond, de koopavond en de zaterdagmiddag zijn veranderd sinds de laatste meting hiervan door het CROW.

Dit is het gevolg van de introductie van koopzondagen en van de langere reguliere openingstijden door de week. We hanteren daarom hogere aanwezigheidspercentages voor de werkdagavond en de zondagmiddag en lagere voor de zaterdagmiddag en de koopavond dan het CROW.

¹⁵ Nijmegen, Utrecht en Enschede.

Afronden naar boven (vraag 2e)

U moet de uitkomst naar boven afronden, omdat er op halve parkeerplaatsen niet geparkeerd kan worden. Afronding naar beneden betekent in sommige gevallen dat er eigenlijk niet aan de totale parkeerbehoefte wordt voldaan. Het moet na toetsing van de parkeerbehoefte zeker zijn dat de totale parkeervraag kan worden gefaciliteerd. Het is niet de bedoeling dat door afronding een deel van de parkeerbehoefte ten laste van de openbare ruimte komt.

Parkeerbehoefte van één parkeerplaats (vraag 2f)

Heeft uw bouwplan een parkeerbehoefte van één parkeerplaats, dan hoeft u deze niet te realiseren. Zo voorkomen we dat voor bouwplannen die zeer weinig verkeer aantrekken, een oplossing voor de parkeerbehoefte moet worden gezocht.

Stap 3. Mogelijkheden om parkeerplaatsen in mindering te brengen op de parkeerbehoefte

De initiatiefnemer heeft de mogelijkheid om parkeerplaatsen in mindering te brengen op de parkeerbehoefte. De volgende vragen zijn van toepassing.

Vraag 3a.	Ligt het bouwplan in de binnenstad?
Ja →	Ga door naar vraag 3b.
Nee →	Ga door naar vraag 3c.
Vraag 3b.	Heeft het bouwplan een parkeerbehoefte van 10 parkeerplaatsen of minder?
Ja →	De initiatiefnemer maakt dit inzichtelijk in het bouwplan. De parkeerbehoefte hoeft niet opgelost te worden. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'.
Nee →	Ga door naar Stap 4.
Vraag 3c.	Ligt het bouwplan in de ringwijken?
Ja →	Ga door naar vraag 3d.
Nee →	Ga door naar Stap 4.
Vraag 3d.	Heeft het bouwplan een parkeerbehoefte van 5 parkeerplaatsen of minder?
Ja →	De initiatiefnemer maakt dit inzichtelijk in het bouwplan. De parkeerbehoefte hoeft niet opgelost te worden. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'.
Nee →	Ga door naar Stap 4.

< BLADZIJD E OP GEKLEURD PAPIER AFD RUKKEN >

Toelichting bij stap 3

Mogelijkheden om parkeerplaatsen in mindering te brengen op de parkeerbehoefte

Binnenstad

Om een klein bouwplan in de binnenstad toch mogelijk te maken, ook al is de parkeerdruk in de omgeving hoog, is er voor dergelijke bouwplannen in de binnenstad de mogelijkheid om 10 parkeerplaatsen in mindering te brengen op de parkeerbehoefte. Dit wordt maximaal 1 keer per perceel gedaan en alleen bij bouwplannen waarvan de totale parkeerbehoefte maximaal 10 parkeerplaatsen is.

In de praktijk is gebleken dat in de binnenstad het parkeren vaak niet op eigen erf op te lossen valt. Realisering van een ondergrondse parkeervoorziening op eigen erf is in de binnenstad vaak niet haalbaar. Het eigen terrein is vaak volledig bebouwd. Een ondergrondse parkeervoorziening is bij kleine aantallen parkeerplaatsen economisch veelal niet rendabel of haalbaar.

Een parkeervoorziening op maaiveld is uit architectonisch- en stedenbouwkundig oogpunt soms niet wenselijk. Dit zou betekenen dat zich op de begane grond een garagedeur bevindt, zodat wonen op de eerste en volgende verdiepingen moet plaatsvinden. Uit oogpunt van kwaliteit van de openbare ruimte en het bevorderen van de sociale veiligheid is dit een ongewenste situatie.

Het gevolg kan zijn dat dergelijke bouwplannen dan niet worden gerealiseerd. Dit is vaak een ongewenste ontwikkeling, omdat het ook gemeentelijk beleid is om nieuwbouw of verbouw van bestaande panden in de binnenstad te stimuleren.

Er kunnen daarom 10 parkeerplaatsen in mindering gebracht worden op de parkeerbehoefte. De invloed van de extra parkeervraag is op buurtniveau zodanig, dat deze te verwaarlozen is. Het autogebruik is in de binnenstad beperkter.

Binnenstadsbewoners kunnen bij het Parkeerbedrijf van de gemeente een vergunning aanvragen voor straatparkeren, wanneer de parkeercapaciteit van de binnenstad dit toelaat. Daarnaast kan ook een abonnement voor een buurtstalling worden aangevraagd of kunnen bewoners in een commerciële garage een parkeerplaats huren. Bezoekers van de binnenstad kunnen hun auto parkeren in één van de parkeergarages in de binnenstad of kunnen gebruik maken van de P+R.

Ringwijken

Voor locaties in de ringwijken geldt grotendeels hetzelfde als voor locaties in de binnenstad. De praktijk wijst uit dat ook hier het parkeren vaak niet op eigen terrein op te lossen is. Het gevolg is dan ook hier dat dergelijke bouwplannen niet worden gerealiseerd, terwijl dat wel gewenst is, gezien vanuit de economische ontwikkeling van de stad.

Er kunnen daarom in de ringwijken 5 parkeerplaatsen in mindering gebracht worden op de parkeerbehoefte. Dit wordt maximaal 1 keer per adres gedaan en alleen bij bouwplannen waarvan de totale parkeerbehoefte maximaal 5 parkeerplaatsen is. De invloed van de extra parkeervraag is op buurtniveau zodanig, dat deze te verwaarlozen is. Dit is een gevolg van het feit dat ca. 60% van alle verplaatsingen in de stad per fiets gemaakt worden.

Stap 4.

Oplossen parkeerbehoefte op eigen terrein

De parkeerbehoefte van uw bouwplan moet op eigen terrein worden opgelost. Bij het toetsen van een bouwplan moet u kunnen aantonen dat u zich redelijkerwijs heeft ingezet om de parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen. Bij de inspanningsverplichting die hiervoor geldt, moet u de volgende vragen beantwoorden.

4a Kunt u de parkeerbehoefte oplossen door – volgens de voorwaarden gebruik te maken van bestaande vrije parkeerplaatsen op eigen terrein?

Ja → U moet dit inzichtelijk maken in het bouwplan. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'.

Deels → De bestaande parkeerplaatsen kunt u in mindering brengen op de parkeerbehoefte. Ga met het overgebleven aantal parkeerplaatsen door naar vraag 4b.

Nee → De parkeerbehoefte blijft ongewijzigd. Ga door naar vraag 4b.

4b Kunt u de parkeerbehoefte – volgens de voorwaarden – oplossen op eigen terrein door parkeerplaatsen te realiseren?

Ja → U moet dit inzichtelijk maken in het bouwplan. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'.

Deels → De realiseerbare parkeerplaatsen worden in mindering gebracht op de parkeerbehoefte. Ga met het overgebleven aantal parkeerplaatsen door naar vraag 4c.

Nee → Ga door naar vraag 4c.

4c Kunt u een geldige reden geven – die binnen de voorwaarden valt – waarom u de parkeerbehoefte niet op eigen terrein kunt oplossen?

Ja → U moet dit inzichtelijk maken in het bouwplan. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'.

Deels → U moet dit inzichtelijk maken in het bouwplan. Ga met het overgebleven aantal parkeerplaatsen door naar stap 5.

Nee → De parkeerbehoefte blijft ongewijzigd. Het bouwplan kan nog niet akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'. Ga door naar stap 5.

◀ BLADZIJD E OP GEKLEURD PAPIER AFDRIJ KEN ▶

Toelichting bij stap 4

Bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein (vraag 4a)

Wanneer er op eigen terrein al parkeerplaatsen zijn, mag u deze gebruiken voor het oplossen van de parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte van bestaande functies mag hierdoor niet in het geding komen.

Realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein (vraag 4b)

In veel nieuwbouwplannen voor woningen wordt rekening gehouden met parkeren op eigen terrein. Bij het berekenen van de mogelijkheden om parkeren op eigen terrein op te lossen, gelden voor woningen met garage en/of oprit de volgende berekeningsaantallen (zie tabel 3).

<i>Parkeervoorziening</i>	<i>Factelijk gebruik</i>	<i>Opmerkingen</i>
Enkele oprit zonder garage (fysiek ruimte voor één auto)	1	enkele oprit is minimaal 5 meter lang en 2,5 meter breed
Gereserveerde parkeerplaats op eigen erf (fysieke ruimte voor één auto)	1	
Lange oprit zonder garage of carport	1	lange oprit is minimaal 10 meter lang en 2,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	dubbele oprit is minimaal 4,5 meter breed
Garage bij woning zonder oprit	0	
Garagebox, niet bij woning	1	garage is minimaal 5 meter lang en 2,5 meter breed
Garage met enkele oprit	1	oprit is minimaal 5 meter lang
Garage met lange oprit	2	oprit is minimaal 10 meter lang
Garage met dubbele oprit	2	garage is minimaal 5 meter lang en 4,5 meter breed

Tabel 3 Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen met garage en/of oprit

Garage met oprit

Een garage met oprit telt als één parkeerplaats. Het lijkt wellicht logischer om deze als twee te tellen: er kan één auto in de garage en één op de oprit worden geparkeerd. In de praktijk blijkt echter dat de garage bij uitzondering voor parkeren wordt gebruikt, maar meestal als bergruimte of fietsenschuur. Vandaar dat als rekenwaarde wordt uitgegaan van 0 parkeerplaats in een garage bij woning. De rekenwaarden zijn opgenomen in tabel 3.

Parkeren 'achter de heg'

In bouwplannen, vooral bij nieuwbouwwoningen, wordt soms parkeerruimte ingetekend op eigen terrein op een locatie die ook geschikt zou zijn als voor- of achtertuin. We noemen dit het parkeren 'achter de heg'. Hiervoor zijn geen richtlijnen of kencijfers voorhanden, maar we raden het wel af. De praktijk wijst namelijk uit dat veel bewoners in de loop der tijd ervoor kiezen om deze parkeerplaats op te heffen en de ruimte als tuin in te richten. Vervolgens parkeert men in de openbare ruimte, terwijl daar geen parkeerruimte gepland was. Dit gebeurt vooral in gebieden waar geen betaald parkerenregime geldt. Een verhoogde parkeerdruk op straat is het ongewenste gevolg.

Geldige reden om de parkeerbehoefte niet op eigen terrein op te lossen (vraag 4c)

Er zijn verschillende geldige redenen denkbaar om de parkeerbehoefte niet op eigen terrein op te lossen. U moet dan wel kunnen aantonen dat u voldoende inspanning heeft geleverd om dit wel te realiseren. U kunt dit inzichtelijk maken met bijvoorbeeld kaartmateriaal en budgetberekeningen.

Wat een geldige reden is, wordt uiteindelijk beslist door de gemeente. Een geldige reden is in ieder geval dat er een vergaande bouwplanontwikkeling ingezet is en vastgelegd is in schriftelijke afspraken, waarmee het College van B&W of de gemeenteraad (en soms het college van Gedeputeerde Staten van Groningen) hebben ingestemd.

Ook wanneer een bouwplan is ingediend, behandeld en goedgekeurd tijdens het in werking zijn van een eerdere versie van de Nota Parkeernormen, is dit een geldige reden om andere parkeernormen te gebruiken. De tabellen met parkeernormen uit de eerdere versie kunnen op basis van rechtszekerheid gebruikt worden in plaats van de parkeernormen uit deze beleidsregels.

Stap 5. Mogelijkheden op loopafstand

U heeft de mogelijkheid om parkeerplaatsen op loopafstand te gebruiken of te realiseren. Beantwoord de volgende vragen.

5a Zijn er parkeermogelijkheden voor de parkeerbehoefte op loopafstand?

Ja → U moet dit inzichtelijk maken in het bouwplan. De parkeerbehoefte hoeft niet opgelost te worden op eigen terrein. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'.

Deels → U moet dit inzichtelijk maken in het bouwplan. De alternatieve parkeerplaatsen worden in mindering gebracht op de parkeerbehoefte. Het bouwplan is vooralsnog niet akkoord op het onderdeel 'parkeren'.

Nee → Het bouwplan is vooralsnog niet akkoord op het onderdeel 'parkeren'.

< BLADZIJDE OP GRIJS PAPIER AFDRUKKEN >

Toelichting op stap 5

Alternatieve parkeerruimte op loopafstand (vraag 5a)

Voor sommige initiatieven is een alternatieve parkeervoorziening mogelijk. Alternatieven kunnen zijn het huren of kopen van parkeerruimte elders of het realiseren hiervan. Wat een goed alternatief is, wordt beslist door de gemeente. Hierbij kijkt de gemeente onder meer naar de bedrijfszekerheid van de aanvrager en naar de periode waarvoor de alternatieve parkeerruimte beschikbaar is (contractvormen).

Alternatieven in de openbare ruimte worden niet in behandeling genomen. Met de openbare ruimte wordt de ruimte op openbare parkeerterreinen, in openbare parkeergarages zonder abonnement en op straat bedoeld.

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 4¹⁶.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	150 meter
Winkelen	300 meter
Werken	500 meter
Ontspanning	300 meter
Gezondheidszorg	150 meter
Onderwijs	300 meter

Tabel 4 Acceptabele loopafstanden

Bij meerdere functies geldt de loopafstand tot de hoofdfunctie. Als er twee hoofdfuncties zijn, geldt de kortste loopafstand.

¹⁶ Gebaseerd op de Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering 2008. Publicatie 182 CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur).

Brede belangenafweging

Als in het bouwplan de parkeerbehoefte niet op eigen terrein of binnen loopafstand wordt opgelost, kan de gemeente kijken naar mogelijkheden om de initiatiefnemer vrijstelling te verlenen voor het oplossen van (een deel van) de parkeerbehoefte. De gemeente kan dan gemotiveerd een algemene vrijstelling verlenen (op basis van lid 4 van Artikel 2.5.30 uit de Groninger Bouwverordening (2007-5.696.ROEZ)).

Een vrijstelling is mogelijk wanneer de gemeente vindt dat andere belangen zwaarder wegen dan het verkeerskundige belang en wanneer de parkeerdruk in de openbare ruimte een vrijstelling toelaat (als deze lager dan 85% is en blijft). De gemeente kan bijvoorbeeld grote economische of volkshuisvestelijke voordelen verwachten van het realiseren van het bouwplan.

De bredere belangenafweging en een daaruit volgende vrijstelling is een besluit van het College van B&W en maakt géén deel uit van de parkeertoets. De mogelijkheden worden beoordeeld door het college van B&W en de gemeenteraad.

Vervoersmanagementplan

Als u kunt aantonen dat een deel van de parkeerplaatsen van de parkeerbehoefte niet nodig is, bijvoorbeeld omdat de gebruikers een andere vervoerswijze kiezen, kan het College van B&W dit in overweging nemen binnen de brede belangenafweging.

U of de organisatie die het gebouw gaat gebruiken, moet hiervoor een vervoersmanagementplan opstellen. In dit plan staat welke vervoersmaatregelen de organisatie treft om alternatief vervoer te stimuleren. Het vervoersmanagementplan bevat minimaal:

- Inzicht in welke alternatieven geboden worden, zoals een goede fietsenstalling, het beschikbaar stellen van (OV-)fietsen aan gebruikers, het faciliteren van de pendel via een P+R (Voor de pendel via P+R-terreinen als alternatieve vervoerswijze wordt gekeken naar de loopafstand tot de OV-halte nabij het initiatief), vergoeding reiskosten openbaar vervoer, stimuleren van carpoolen, telewerken, etcetera.
- De wijze waarop gebruik van de alternatieve vervoerswijze wordt gestimuleerd.
- De doelgroep voor de alternatieve vervoerswijze.
- De status van de maatregelen: wat is al geregeld en wat zijn nog plannen.

Als hulpmiddel kunt u gebruik maken van het formulier in Bijlage C.

Bij het beoordelen van een vervoersmanagementplan kijkt de gemeente niet alleen naar het vervoersmanagementplan, maar ook naar de bedrijfszekerheid van de aanvrager en naar de periode waarvoor alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn (contractvormen).

Bijlage A

Tabellen parkeernormen

- A1 Woningen
- A2 Handel
- A3 Kantoren en bedrijven
- A4 Onderwijsvoorzieningen en kinderopvang
- A5 Zorginstellingen
- A6 Horecavoorzieningen
- A7 Sportvoorzieningen
- A8 Overige voorzieningen
- A9 Fietsparkeernormen

Tabel A1
Parkeernormen voor woningen

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Ringwijken</i>	<i>Buizenwijken</i>
Sociale huurwoning > 50 m ²	1,0 / woning	1,0 / woning	1,3 / woning
Grondgebonden huur- en koopwoningen: - rijwoning - (half) vrijstaande woning	1,4 / woning	1,6 / woning	2,0 / woning
Kleine niet-grondgebonden huurwoningen: - benedenwoningen - appartementen - studio's - jongerenwooneenheid	≤ 50 m ² : 0,3	≤ 50 m ² : 0,3	≤ 50 m ² : 0,3
Kleine niet-grondgebonden koopwoningen: - benedenwoningen - appartementen - studio's - jongerenwooneenheid	≤ 50 m ² : 0,5	≤ 50 m ² : 0,5	≤ 50 m ² : 0,5
Overige niet-grondgebonden huur- en koopwoningen: - benedenwoningen - appartementen - studio's - jongerenwooneenheid	50-79 m ² : 1,1 80-99 m ² : 1,3 100-149 m ² : 1,6 ≥150 m ² : 2,0	50-79 m ² : 1,1 80-99 m ² : 1,3 100-149 m ² : 1,6 ≥150 m ² : 2,0	50-79 m ² : 1,1 80-99 m ² : 1,3 100-149 m ² : 1,6 ≥150 m ² : 2,0
Woonschip / woonwagen	0,5 / wooneenheid	1,0 / wooneenheid	1,0 / wooneenheid

Toelichting op termen uit de tabel

Woning

Een woning is een complex van ruimtes, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

Sociale huurwoning

Een sociale huurwoning is een woning die wordt verhuurd door een toegelaten instelling (zoals de woningcorporaties actief in Groningen), met een wettelijk vastgelegde maximale huurprijs per maand.

Grondgebonden woning

Een grondgebonden woning is een gebouw, een vrijstaande woning of meerdere aaneengebouwde woningen, met uitsluitend woningen naast elkaar (en dus niet boven elkaar). Het gebouw kan qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid worden beschouwd. Een benedenwoning is dus geen grondgebonden woning.

Wooneenheid

Een wooneenheid is de woning van één huishouden als onderdeel van jongerenhuisvesting, van een zorginstelling of zoals bedoeld bij woonschip of woonwagen.

Woonschip

Een woonschip is een schip dat uitsluitend of hoofdzakelijk als woning wordt gebruikt of tot woning is bestemd. Woonschepen vallen niet onder de bouwverordening. Woonschepen zijn echter wel medebepalend voor de parkeerdruk, bijvoorbeeld langs de diepenring. Voor het vaststellen van de parkeervraag in een bepaald gebied speelt de aanwezigheid van woonschepen een belangrijke rol, reden waarom de woonschepen in de tabel zijn opgenomen.

Woonwagen

Voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.

Overig

Seniorenwoning

Er is geen aparte norm voor seniorenwoningen. Bevat uw bouwplan woningen voor senioren en kunt u aantonen dat deze senioren minder mobiel zijn, dan kunt u, in overleg, de parkeernormen voor beschermd wonen gebruiken (zie tabel A5 Zorginstellingen). In andere gevallen wordt alleen gekeken naar de woonvorm en niet naar de doelgroep¹⁷.

¹⁷ CBS (2010). *Fors meer 65-plussers hebben een auto*. Zie bijlage 2.

Tabel A2 Parkeernormen voor (detail)handel

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Ringwijken</i>	<i>Buitenwijken</i>
Winkel of (hoofd)winkelgebied	3,0 / 100 m ² BVO	3,5 / 100 m ² BVO	3,5 / 100 m ² BVO
PDV (<1.500 m ²)	-	3,5 / 100 m ² BVO	3,5 / 100 m ² BVO
GDV (> 1.500 m ² vvo)	-	6,5 / 100 m ² BVO	7,5 / 100 m ² BVO

Toelichting op termen uit de tabel

Winkel

Een winkel is een gebouw dat een ruimte omvat die door zijn indeling kennelijk bedoeld is om te worden gebruikt door de detailhandel.

PDV (perifere detailhandelsvestigingen)

Perifere detailhandelsvestigingen zijn winkels binnen branches die van rijkswege toegestaan zijn of voorkomen buiten de normale winkelcentra. PDV's kennen een korte verblijfsduur; de parkeerplaats wordt per dag meerdere keren gebruikt. Als een PDV-winkel groter is dan 1.500 m² vvo, dan valt deze onder GDV.

GDV (Grootschalige geconcentreerde detailhandelsvestiging)

Een grootschalige geconcentreerde detailhandelsvestiging is een concentratie van detailhandel in niet-volumineuze goederen (eventueel samen met detailhandel in volumineuze goederen), met een minimum verkoopvloeroppervlakte van 1.500 m² per vestiging. Een GDV ligt buiten de bestaande winkelgebieden. Gezien hun omvang kennen ze een langere verblijfsduur van bezoekers dan PDV's, waardoor er ook meer parkeerruimte nodig is.

Vvo

Verkoopvloeroppervlakte.

Tabel A3
Parkeernormen voor kantoren en bedrijven

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Ringwijken</i>	<i>Buitenwijken</i>
KANTOREN			
Arbeidsintensieve en bezoekersintensieve kantoren (bijvoorbeeld kantoor met baliefunctie)	0,6 / werknemer 1,8 / 100 m ² BVO	0,8 / werknemer 2,3 / 100 m ² BVO	1,0 / werknemer 2,8 / 100 m ² BVO
Arbeidsintensieve en bezoekerextensieve kantoren (bijvoorbeeld kantoor zonder baliefunctie)	0,4 / werknemer 1,1 / 100 m ² BVO	0,5 / werknemer 1,3 / 100 m ² BVO	0,6 / werknemer 1,5 / 100 m ² BVO
BEDRIJVEN			
Arbeidsextensieve en bezoekersextensieve bedrijven (bijvoorbeeld loodsen en opslag)	0,3 / werknemer 0,3 / 100 m ² BVO	0,4 / werknemer 0,4 / 100 m ² BVO	0,7 / werknemer 0,7 / 100 m ² BVO
Arbeidsintensieve en bezoekerextensieve bedrijven (bijvoorbeeld laboratorium)	0,3 / werknemer 1,0 / 100 m ² BVO	0,6 / werknemer 1,8 / 100 m ² BVO	0,8 / werknemer 2,3 / 100 m ² BVO

Toelichting op termen uit de tabel

Kantoor of bedrijf

Een kantoor is een ruimte die dient voor het uitoefenen van administratieve, boekhoudkundige, financiële, organisatorische en/of zakelijke dienstverlening – niet zijnde detailhandel. Een kantoor is per definitie arbeidsintensief, want er zijn veel werknemers per m². Een kantoor kan veel bezoekers hebben (als er een baliefunctie is) of weinig bezoekers (geen baliefunctie).

Een bedrijf is per definitie bezoekersextensief (weinig werknemers per m²). Een bedrijf kan veel werknemers hebben per m² (zoals bij een laboratorium of werkplaats) of weinig werknemers (opslag, loods).

In sommige gevallen kan een bedrijf worden onderverdeeld in ruimte met een kantoorfunctie (bedrijfsleiding, administratie) en ruimte met een bedrijfsfunctie (productie). In een dergelijke situatie kunt u de parkeernorm per functie hanteren en de deelresultaten bij elkaar optellen om zo de parkeerbehoefte te bepalen.

Overig

Bedrijvigheid aan huis

Er is geen aparte parkeernorm voor bedrijvigheid aan huis. U hoeft hierbij alleen te rekenen met het vloeroppervlakte waarop de bedrijvigheid wordt uitgeoefend en niet met de oppervlakte van de woning. De aard van de bedrijvigheid bepaalt of u moet werken met de norm voor kantoren of de norm voor bedrijven.

Bedrijfsverzamelgebouwen

Ook voor bedrijfsverzamelgebouwen is geen aparte parkeernorm. Voor bedrijven en kantoren die in een bedrijfsverzamelgebouw gevestigd zijn, hanteert u de parkeernormen van tabel A2 in combinatie met de aanwezigheidspercentages (zie stap 2). Als nog niet bekend is welke bedrijven zich gaan vestigen in het bedrijfsverzamelgebouw, gebruikt u de parkeernormering voor arbeidsintensieve en bezoekersintensieve kantoren.

Tabel A4

Parkeernormen voor onderwijsvoorzieningen en kinderopvang

<i>Functie</i>	<i>Hele gemeente Groningen</i>
Peuterspeelzaal, crèche, kinderdagverblijf	0,7 / werknemer 2,1 / 100 m ² BVO
Basisschool (regulier en speciaal: (ZMLK, MLK, clusterscholen))	0,7 / werknemer 0,8 / leslokaal
Voortgezet onderwijs	0,7 / werknemer 0,8 / leslokaal
Beroepsonderwijs (mbo, hbo, wo, ROC's)	0,7 / werknemer 6,0 / leslokaal 20,0 / collegezaal
Avondonderwijs	0,7 / werknemer 0,8 / student

Toelichting op termen uit de tabel

Beroepsonderwijs

Bij beroepsonderwijs hanteert u de norm voor leslokaal óf collegezaal, al naar gelang de onderwijsvorm. Een leslokaal telt circa 30 zitplaatsen; een collegezaal circa 150.

Overig

Parkeerbehoefte voor halen en brengen bij onderwijsvoorzieningen (kiss and ride)

Bij peuterspeelzaal, crèche, kinderdagverblijf en basisschool moet het bouwplan naast de normale parkeerplaatsen voorzien in een berekening voor een 'kiss and ride'-gelegenheid. Een 'kiss and ride'-gelegenheid is ruimte waar de ouders die hun kinderen met de auto brengen en halen tijdelijk kunnen parkeren.

U berekent welke 'kiss and ride'-parkeerbehoefte er voor uw onderwijsinstelling is.

De 'kiss and ride'-gelegenheid wordt vaak in de openbare ruimte gerealiseerd. De wijze van realisatie van de 'kiss and ride'-gelegenheid is geen onderdeel van het bouwplan.

De parkeerbehoefte voor kiss-and-rideplaatsen bij basisscholen en kinderdagopvang berekent u met de volgende formule: $([A] \times [B] \times ([D] / [E])) / [C]$

A: Het aantal leerlingen op de school of de capaciteit op de opvang.

B: Het gemiddeld aantal kinderen dat met de auto gebracht of gehaald wordt.

C: Het gemiddeld aantal kinderen per auto.

D: De gemiddelde parkeerduur in minuten.

E: De duur van de spits in minuten.

De grootte van de school of de capaciteit van de opvang (A) is veelal bekend.

Gaat het om uitbreiding van een bestaande school of kinderopvang, dan kunt u voor B en C gebruikmaken van de gegevens over de bestaande situatie.

Als u de kencijfers van uw school niet weet en/of bij complete nieuwbouw gebruikt u de volgende Groninger kencijfers:

B: Percentage autokinderen voor basisscholen: 14% (0,14)

Percentage autokinderen voor kinderdagopvang: 50% (0,5)

C: Aantal kinderen per auto: 1,1 kind/auto

De gemiddelde parkeerduur (D) is bij basisscholen meestal 10 minuten en bij kinderdagopvang 15 minuten. Dit hangt onder andere af van de loopafstand van de kiss-and-rideplekken tot de ingang van het gebouw. Bij basisscholen hoeft het kind niet altijd tot in de klas te worden gebracht, vandaar de korte parkeerduur.

Bij basisscholen duurt de spits (E) meestal 15 minuten. Dit is afhankelijk van hoe lang de schooldeuren open zijn voordat de lessen beginnen. Als de schooldeuren minimaal 20 minuten voor de aanvang van de lessen open gaan, kan elke kiss-and-rideplek tweemaal worden gebruikt. Bij kinderopvang duurt de spits doorgaans circa 60 minuten. Dit is onder andere afhankelijk van de tijdstippen waarop de kinderen mogen worden gebracht en gehaald.

Tabel A5 Parkeernormen zorginstellingen

<i>Functie</i>	<i>Hele gemeente Groningen</i>
Ziekenhuis	1,6 / bed 2,0 / 100 m ² BVO
Beschermd wonen in zorginstelling	0,7 / wooneenheid
Beschermd wonen bij zorginstelling	0,6 / wooneenheid
Medisch en maatschappelijke instellingen (arts, apotheek, Groene Kruis, bloedbank, fysiotherapie, homeopaat, huidverzorging, schoonheidssalon, pedicure, tandarts)	2,7 / 100 m ² BVO

Toelichting op termen uit de tabel

Ziekenhuis

Bij een bouwplan van een ziekenhuis rekent u met parkeerplaatsen per bed voor het deel van het bouwplan waarbij de beddenscapaciteit wordt vergroot. Voor het deel waarbij de zorgondersteuning wordt uitgebreid, rekent u met parkeerplaatsen per 100 m² BVO¹⁸.

Beschermd wonen in zorginstelling

Bij beschermd wonen in een zorginstelling hebben de bewoners een eigen wooneenheid, maar ze wonen niet zelfstandig. Ze hebben gehele of gedeeltelijke zorg nodig.

Beschermd wonen bij zorginstelling

Bij beschermd wonen bij een zorginstelling hebben de bewoners een zelfstandige woonruimte, met een fysieke en/of organisatorische relatie met een zorginstelling. De bewoners kunnen van de diensten van de zorginstelling gebruik maken.

¹⁸ Gebaseerd op de norm voor arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven.

Tabel A6
Parkeernormen voor horecavoorzieningen

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Ringwijken</i>	<i>Buitenwijken</i>
Horeca -1 (cafetaria's, snackbars, lunchrooms, grillrooms en shoarmazaken en afhaalrestaurants)	5,0 / 100 m ² BVO	5,0 / 100 m ² BVO	6,0 / 100 m ² BVO
Horeca -2 (restaurants, bistros en eetcafés waar ter plaatse gegeten wordt)	10,0 / 100 m ² BVO	10,0 / 100 m ² BVO	10,0 / 100 m ² BVO
Horeca -3 (café met drank als prioriteit)	6,0 / 100 m ² BVO	6,0 / 100 m ² BVO	7,0 / 100 m ² BVO
Horeca -4 (discotheek, nachtclub)	6,0 / 100 m ² BVO	6,0 / 100 m ² BVO	7,0 / 100 m ² BVO
Horeca -5 (logies, hotel, pension, bed&breakfast)	* / B&B / pension = 0,5 / kamer ** = 0,7 / kamer *** = 0,8 / kamer **** = 1,1 / kamer ***** = 1,3 / kamer	* / B&B / pension = 0,5 / kamer ** = 0,7 / kamer *** = 0,8 / kamer **** = 1,1 / kamer ***** = 1,3 / kamer	* / B&B / pension = 0,7 / kamer ** = 0,8 / kamer *** = 1,0 / kamer **** = 1,3 / kamer ***** = 1,5 / kamer

Toelichting op termen uit de tabel

Horecavoorzieningen

Horecavoorzieningen zijn bedrijven of instellingen waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren worden geserveerd voor gebruik ter plaatse, of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt. Dit kan worden gecombineerd met een vermaakfunctie.

Tabel A7
Parkeernormen voor sportvoorzieningen

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Ringwijken</i>	<i>Buitenwijken</i>
Gymnastieklokaal (bij scholen) voor naschools gebruik	1,8 / 100 m ² BVO	2,0 / 100 m ² BVO	2,3 / 100 m ² BVO
Sporthal	3,0 / 100 m ² BVO	3,0 / 100 m ² BVO	3,0 / 100 m ² BVO
Grootschalige sportvoorziening	0,1 / zitplaats /	0,1 / zitplaats	0,1 / zitplaats
Sportveld (voetbalvelden / atletiekbaan / drafbaan / jeu-de-boulesbaan)	20 / ha netto terrein 2,5 / 100 m ² BVO	20 / ha netto terrein 2,5 / 100 m ² BVO	20 / ha netto terrein 3,5 / 100 m ² BVO
Dansstudio/ sportschool	2,5 / 100 m ² BVO	2,5 / 100 m ² BVO	3,5 / 100 m ² BVO
Tennisbaan	2,5 / baan	2,5 / baan	3,5 / baan
Squashhal	1,5 / baan	1,5 / baan	1,5 / baan
Bowling / biljart / snooker / dartcentrum	2,0 / baan/tafel	2,0 / baan/tafel	2,0 / baan/tafel
Zwembad	8,0 / 100 m ² bassin-oppervlakte	9,0 / 100 m ² bassin-oppervlakte	10,0 / 100 m ² bassin-oppervlakte
Manege	-	-	0,4 / box
Outdoor / kartbaan / klimhal / indoorski	6,0 / 100 m ² BVO	7,0 / 100 m ² BVO	8,0 / 100 m ² BVO
Golfbaan	-	-	7,0 / hole
Jachthaven	0,6 / ligplaats	0,6 / ligplaats	0,6 / ligplaats

Toelichting op termen uit de tabel

Grootschalige sportvoorzieningen

Grootschalige sportvoorzieningen zijn voorzieningen waarbij ook aanvullende faciliteiten aanwezig zijn, zoals de verhuur van sportuitrusting en/of horeca. Als deze faciliteiten alleen functiegericht zijn, is het uitgangspunt dat de aanvullende faciliteiten geen extra parkeervraag opleveren. Deze faciliteiten worden daarom niet afzonderlijk meegeteld in de parkeerbehoefte.

Netto terrein

Netto terrein is de daadwerkelijke sportruimte, exclusief kleedruimtes, kantine, toiletten, trapveldjes en dergelijke.

Tabel A8 Parkeernormen voor overige voorzieningen

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Ringwijken</i>	<i>Buitenwijken</i>
Museum / bibliotheek	0,5 / 100 m ² BVO	0,7 / 100 m ² BVO	1,0 / 100 m ² BVO
Bioscoop / theater / schouwburg	0,2 / zitplaats	0,2 / zitplaats	0,3 / zitplaats
Sociaal-cultureel centrum / wijk- of verenigingsgebouw	2,0 / 100 m ² BVO	2,0 / 100 m ² BVO	2,0 / 100 m ² BVO
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	4,0 / 100 m ² BVO	6,0 / 100 m ² BVO	8,0 / 100 m ² BVO
Themapark / pretpark / overdekte speelhal / speeltuin	8,0 / ha netto terrein	10,0 / ha netto terrein	12,0 / ha netto terrein
Religieuze voorziening	0,3 / (zit)plaats	0,3 / (zit)plaats	0,3 / (zit)plaats
Seksinrichting	1,0 / 100 m ² BVO	1,0 / 100 m ² BVO	1,0 / 100 m ² BVO
Begraafplaats / crematorium / uitvaartcentrum	-	25 / uitvaart	25 / uitvaart
Volkstuin	-	0,3 / perceel	0,3 / perceel
Kinderboerderij	-	1,0 / 100 m ² BVO	1,0 / 100 m ² BVO
Camping	-	1 / plaats	1 / plaats
Bungalowpark	-	1 / huisje	1 / huisje

Toelichting op termen uit de tabel

Begraafplaats / crematorium / uitvaartcentrum

De parkeernorm is per uitvaart en daarmee afhankelijk van het aantal uitvaarten dat maximaal gelijktijdig kan plaatsvinden.

Seksinrichting

Een seksinrichting is een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotische / pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichtingen worden in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.

Bijlage B Tabel fietsparkeren

Functie	Binnenstad	Ringwijken	Buitenwijken
Winkel of (hoofd)winkelgebied	8 / 100 m ² BVO	7 / 100 m ² BVO	6 / 100 m ² BVO
PDV	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
GDV	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Arbeidsintensief / bezoekersintensief kantoor	4 / balie + 3 / 100 m ² BVO	3 / balie + 3 / 100 m ² BVO	2 / balie + 2 / 100 m ² BVO
Arbeidsintensief / bezoekersextensief kantoor	3 / 100 m ² BVO	3 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO
Arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf	2 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO	1 / 100 m ² BVO
Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf	3 / 100 m ² BVO	3 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO
Bedrijvigheid aan huis	2 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO	1 / 100 m ² BVO
Peuterspeelzaal, crèche, kinderdagverblijf	2 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO	1 / 100 m ² BVO
Basisschool	0,4 / leerling	0,4 / leerling	0,3 / leerling
Voortgezet onderwijs	0,7 / leerling	0,7 / leerling	0,6 / leerling
Beroepsonderwijs	0,7 / leerling	0,6 / leerling	0,5 / leerling
Avondonderwijs	0,6 / leerling	0,5 / leerling	0,4 / leerling
Ziekenhuis	0,4 / bed	0,3 / bed	0,2 / bed
Beschermde wonen	0,4 / bewoner	0,3 / bewoner	0,2 / bewoner
Medisch en maatschappelijke instellingen	3 / 100 m ² BVO	3 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO
Horeca -1	0,35 / zitplaats	0,30 / zitplaats	0,25 / zitplaats
Horeca -2	0,35 / zitplaats	0,30 / zitplaats	0,25 / zitplaats
Horeca -3	35 / 100 bezoekers	30 / 100 bezoekers	25 / 100 bezoekers
Horeca -4	35 / 100 bezoekers	30 / 100 bezoekers	25 / 100 bezoekers
Horeca -5	0,1 / kamer	0,1 / kamer	0,1 / kamer
Gymnastieklokaal	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Sporthal	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Grootschalige sportvoorziening	30 / 100 tribuneplaatsen	25 / 100 tribuneplaatsen	25 / 100 tribuneplaatsen
Sportveld	30 / wedstrijdveld	25 / wedstrijdveld	20 / wedstrijdveld
Dansstudio / sportschool	3 / 100 m ² BVO	3 / 100 m ² BVO	3 / 100 m ² BVO
Tennisbaan	2 / baan	2 / baan	2 / baan
Squashhal	2 / baan	2 / baan	2 / baan
Bowling / biljart / snooker/ dartcentrum	4 / baan of tafel of bord	4 / baan of tafel of bord	4 / baan of tafel of bord
Zwembad	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Manege	1 / box	1 / box	1 / box
Outdoor / kartbaan / klimhal / indoorski	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Golfbaan	6 / hole	5 / hole	4 / hole
Jachthaven	0,1 / ligplaats	0,1 / ligplaats	0,1 / ligplaats
Bibliotheek	8 / 100 m ² BVO	7 / 100 m ² BVO	6 / 100 m ² BVO
Museum	3 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO	1 / 100 m ² BVO
Bioscoop / theater / schouwburg	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Sociaal cultureel centrum / wijk- of verenigingsgebouw	3 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO	1 / 100 m ² BVO
Religieuze voorziening	0,5 / (zit)plaats	0,3 / (zit)plaats	0,1 / (zit)plaats
Begraafplaats / crematorium /	0,02 / graf	0,02 / graf	0,01 / graf

uitvaartcentrum			
Volkstuin	0,2 / perceel	0,2 / perceel	0,2 / perceel
Kinderboerderij	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Camping	0,2 / staanplaats	0,2 / staanplaats	0,2 / staanplaats
Bungalowpark	0,2 / huisje	0,2 / huisje	0,2 / huisje
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	2 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO	1 / 100 m ² BVO
Themapark / pretpark / overdekte speelhal of -tuin	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO

Bijlage C

Formulier Verkeersmanagementsplan

	Bedrijf/Instelling/Naam aanvrager:	
	Invuller:	Dhr./Mw.
	Telefoon:	
	E-mail:	
	Datum:	
1	Hoeveel gebruikers maken gelijktijdig gebruik van de betreffende locatie?	
2	(voor bestaande bedrijven/instellingen) Hoe komen uw werknemers nu naar het werk?	(% lopend/fiets/openbaar vervoer/auto)
3	(voor bedrijven / instellingen) Op welke wijze worden werknemers gestimuleerd in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer gebruik te maken van de fiets?	<i>(meerdere antwoorden mogelijk)</i> <input type="checkbox"/> met een reiskostenvergoeding voor de fiets <input type="checkbox"/> met een aanschafregeling voor een fiets <input type="checkbox"/> met een gratis abonnement voor een fietsenstalling <input type="checkbox"/> met een goede afgesloten fietsenstalling <input type="checkbox"/> door geen autoparkeerplaats aan te bieden <input type="checkbox"/> door geen vergoeding te geven voor gereden autokilometers in het woon-werkverkeer <input type="checkbox"/> anders, namelijk
4	(voor bedrijven / instellingen) Op welke wijze worden werknemers gestimuleerd in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer gebruik te maken van het openbaar vervoer (bus, trein)?	<i>(meerdere antwoorden mogelijk)</i> <input type="checkbox"/> met een reiskostenvergoeding voor de het openbaar vervoer <input type="checkbox"/> met de inzet van personeelsvervoer <input type="checkbox"/> door geen autoparkeerplaats aan te bieden <input type="checkbox"/> door geen vergoeding te geven voor gereden autokilometers in het woon-werkverkeer <input type="checkbox"/> anders, namelijk
5	Op welke wijze worden gebruikers gestimuleerd gebruik te maken van de fiets?	<i>(meerdere antwoorden mogelijk)</i> <input type="checkbox"/> met een routebeschrijving per fiets <input type="checkbox"/> met een reiskostenvergoeding voor de fiets <input type="checkbox"/> door geen autoparkeerplaats aan te bieden <input type="checkbox"/> met goede fietsparkeervoorzieningen <input type="checkbox"/> met een gratis fietsenstalling <input type="checkbox"/> anders, namelijk

6	Op welke wijze worden gebruikers gestimuleerd gebruik te maken van het openbaar vervoer (bus, trein)?	<i>(meerdere antwoorden mogelijk)</i> <input type="checkbox"/> met een routebeschrijving per openbaar vervoer <input type="checkbox"/> met een reiskostenvergoeding voor het openbaar vervoer <input type="checkbox"/> door geen autoparkeerplaats aan te bieden <input type="checkbox"/> met de inzet van consumentenvervoer <input type="checkbox"/> anders, namelijk
7	(voor bedrijven / instellingen) Heeft u een carpoolregeling? Zo ja, wat houdt die in?	
8	Is er meervoudig gebruik (verschillende groepen parkeerders maken op verschillende tijden gebruik van de parkeerplaatsen, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn) van parkeerplaatsen mogelijk?	<input type="checkbox"/> ja, want <input type="checkbox"/> nee, want
9	Hoeveel parkeerplaatsen wilt u realiseren? <i>(Geef u a.u.b. apart uw berekening aan.)</i>	
	Ruimte voor verdere toelichting	

in te vullen door de gemeente:

Huidige locatie:

Toekomstige locatie:

Parkeerbehoefte volgens norm:

Door bedrijf/instelling aangegeven realiseerbaar aantal parkeerplaatsen:

Mogelijk in mindering te brengen aantal parkeerplaatsen:

binnenstad / ringwijk / buitenwijk

binnenstad / ringwijk / buitenwijk

..... parkeerplaatsen

..... parkeerplaatsen

..... parkeerplaatsen