

Paraplubestemmingsplan parkeren 2021

vastgesteld bestemmingsplan

Gemeente Den Helder

27 september 2021

Inhoudsopgave

Bijlagen bij de toelichting	3
Bijlage 1 Nota parkeernormen Den Helder	4

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Nota parkeernormen Den Helder

Nota Parkeernormen Den Helder

2017 – 2021

Vastgesteld: 30 januari 2017
Publicatie: 5 februari 2017
Versie: V3



1. Inhoud

2.	AANLEIDING.....	3
a.	Nota Bouwen en Parkeren	3
b.	Het bestemmingplan	3
3.	VAN PARKEERKENCIJFER NAAR PARKEERNORM.....	4
a.	Kencijfers	4
b.	Stedelijkheidsgraad	4
c.	Zonering.....	5
d.	Parkeerdruk en Parkeerdrukmeting.....	5
e.	Parkeernormen.....	5
4.	BELEIDSREGELS.....	6
a.	Bepalen parkeereis	6
b.	Oud recht.....	6
c.	Opritten en garages op eigen terrein	6
d.	Parkeerbalans	6
e.	Loopafstanden.....	7
f.	Aandeel bezoekers in de parkeernorm	7
g.	Zonering kernwinkelgebieden	8
h.	Wonen boven winkels (of andere functie).....	8
5.	ONTHEFFING PARKEEREIS	9
a.	Op een andere wijze in parkeerplaatsen voorzien.....	9
b.	Ontheffing door besluit van het college.....	9
c.	Ontheffing bij een lage parkeerdruk	9
6.	BIJLAGEN	10
a.	Bijlage I – tabellen parkeernormen naar functie.....	10
b.	Bijlage II, a – zonering parkeernormering Den Helder	14
c.	Bijlage II, b – zonering kernwinkelgebied centrum	15
d.	Bijlage II, c – zonering wijkcentra Nieuw Den Helder.....	16
e.	Bijlage II, d – zonering wijkcentrum De Schooten.....	17
f.	Bijlage II, e – zonering wijkcentra Julianadorp	18
g.	Bijlage III – aanwezigheidspercentages	19
i.	Bijlage IV – maatvoering parkeervakken	20
j.	Bijlage V - Beleidsregels.....	21

2. AANLEIDING

a. Nota Bouwen en Parkeren

De Nota Bouwen en Parkeren 2011- 2016 is vastgesteld voor een periode van 6 jaar. Nu deze periode ten einde loopt is het belangrijk om een nieuwe Nota vast te stellen waarin de ontwikkelingen en inzichten die de afgelopen jaren zijn opgedaan op het gebied van parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen, worden meegenomen. De ontwikkelingen in Den Helder zijn gebaat bij een beleid waarbij deze ontwikkelingen worden ondersteund en de parkeereis geen onnodige belemmeringen opwerpt.

Er is voor gekozen om de naam van de nota te wijzigen in “Nota parkeernormen Den Helder”, met alleen gebruik van jaartallen in de ondertitel. In de gemeentelijke bestemmingsplannen wordt namelijk een verwijzing opgenomen naar de actuele Nota.

b. Het bestemmingplan

De plicht om te voldoen aan de parkeervraag van een functie komt voort uit de Bouwverordening. Deze schrijft voor dat bij bouw voldoende parkeerruimte moet worden gerealiseerd. Deze verordening komt echter in 2018 te vervallen, waardoor de parkeereis opgenomen moet worden in het bestemmingsplan. Met het oog op deze plicht werden de parkeernormen vanuit de Nota Bouwen en Parkeren 2011-2016 één op één overgenomen in een bestemmingsplan. Nadeel van deze methodiek is dat de parkeernorm alsdan voor de duur van de geldigheid van het bestemmingsplan vastligt. Dit is veelal een periode van 10 jaar. In de praktijk blijkt het parkeren en het parkeerbeleid dynamischer te zijn en bestaat de behoefte om parkeernormen regelmatig te herzien, bijvoorbeeld om de 5 jaar. Op basis van het Besluit ruimtelijke ordening dienen gemeenten een goede ruimtelijke ordening te bedrijven. Hierbij hoort het maken van een goede afweging van de omgevingsfactoren, zoals parkeren. Wij vinden dat hierin kan worden voorzien door in het vervolg in het bestemmingsplan te verwijzen naar de op dat moment geldende Nota parkeernormen. Zo gelden altijd de meest actuele parkeernormen.

3. VAN PARKEERKENCIJFER NAAR PARKEERNORM

In deze paragraaf wordt uiteengezet welke factoren belangrijk zijn bij het opstellen van parkeerkencijfers en parkeernormen.

a. Kencijfers

Het CROW doet als kennisplatform in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek onderzoek naar kencijfers voor het parkeren. Deze kencijfers zijn beschikbaar via de publicatie nummer 317.

De kencijfers zijn bepaald voor een veelheid aan functies die een parkeervraag genereren. Die parkeervraag kan per functie verschillen en is voorts afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en de locatie binnen de gemeente waar de functie is gelegen. Het CROW geeft niet één getal als kencijfer maar hanteert een bandbreedte waarbinnen de parkeervraag zou kunnen liggen. Het is aan de gemeente om te bepalen welke parkeervraag precies voor een betreffende functie van toepassing is. Om met name voor ontwikkelaars duidelijkheid te verschaffen kan de gemeente aan de hand van de kencijfers en de lokale, specifieke omstandigheden parkeernormen vaststellen. De parkeernorm is wel een specifiek getal dat de parkeervraag aangeeft voor het type functie en de locatie van de functie.

In de publicatie zien de kencijfers voor bijvoorbeeld een schouwburg/theater er als volgt uit:

	Parkeerkencijfers (per 100 m2 bvo)						
	centrum		schil		rest beb. kom		aandeel bezoekers
stedelijkheidsgraad	min.	max.	min.	max.	min.	max.	87%
zeer sterk	5,2	8,2	5,7	8,7	7,4	10,4	
sterk	5,8	8,8	6,4	9,4	8,3	11,3	
matig	5,9	8,9	6,5	9,5	8,3	11,3	
weinig	5,9	8,9	6,5	9,5	8,3	11,3	
niet	5,9	8,9	6,5	9,5	8,3	11,3	

b. Stedelijkheidsgraad

De verstedelijkingsgraad van een gemeente wordt vastgesteld door het CBS en is afhankelijk van het aantal adressen per vierkante kilometer. De adressendichtheid in Den Helder is door het CBS vastgesteld op 1665. Op basis van de publicatie van het CROW is de stedelijkheidsgraad van Den Helder daardoor “sterk stedelijk”.

Stedelijkheidsgraad van Nederlandse gemeenten	
Klasse	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km2)
Zeer sterk stedelijk	> 2500
Sterk stedelijk	1500-2500
Matig stedelijk	1000-1500
Weinig stedelijk	500-1000
Niet stedelijk	<500

Het CROW kent aan de hand van de stedelijkheidsgraad, per functie parkeerkencijfers toe. Hoe lager de stedelijkheidsgraad hoe hoger de parkeerkencijfers in de regel zijn. Dit komt omdat bij een hogere stedelijkheidsgraad het gebruik van de auto afneemt vanwege de aantrekkelijkheid en beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer of de fiets

Voor Den Helder hanteren wij derhalve voor het bepalen van de parkeernorm de reeks kencijfers die horen bij de voor ons geldende stedelijkheidsgraad.

c. Zonering

De vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door:

- de locatie van de functie
- de aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen.

Daarbij hebben wij voor Den Helder onderscheid gemaakt in 3 verschillende gebieden:

- centrum
- schil/overloopgebied
- rest bebouwde kom

De door het CROW gehanteerde zone "Buitengebied" hebben wij laten vervallen omdat wij relatief weinig buitengebied hebben dat een specifiek eigen karakter qua parkeren heeft.

De verschillende zones hebben wij vastgelegd op een kaart die als bijlage II a is bijgevoegd.

d. Parkeerdruk en Parkeerdrukmeting

Parkeerdruk is de verhouding tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen in een gebied en het aantal parkeerplaatsen dat op een bepaald moment daadwerkelijk in gebruik is. Hoe meer parkeerplaatsen zijn bezet, hoe hoger de parkeerdruk.

De parkeerdruk in een straat of buurt bepaalt mede of de parkeervraag van een functie kan worden opgevangen op de openbare weg. Om inzicht te krijgen in deze parkeerdruk worden parkeerdrukmetingen uitgevoerd. Daarbij wordt op verschillende dagen en momenten van de dag geteld hoeveel parkeerplaatsen zijn bezet.

Voor het centrum en de woonbuurten rond het centrum wordt iedere 2 jaar een groot parkeeronderzoek uitgevoerd. Aan de hand van de telgegevens kan een goede inschatting worden gemaakt van de parkeerdruk in een straat of gebied. Aangezien de onderzoeken al meerdere keren zijn uitgevoerd kan ook worden geconstateerd of de parkeerdruk toeneemt of juist afneemt. Voor de overige straten in Den Helder wordt een gericht onderzoek uitgevoerd in geval zich daar ontwikkelplannen voordoen.

De meetresultaten zijn door ons vertaald naar percentages parkeerdruk. Deze zijn voor de Nota Parkeernormen Den Helder uitgewerkt in 3 categorieën.

Categorieën parkeerdruk	
Hoge parkeerdruk	>= 80%
Gemiddelde parkeerdruk	tussen de 50 – 80%
Lage parkeerdruk	<= 50%

De parkeerdruk kan van invloed zijn op de beslissing om medewerking te verlenen aan het oplossen van de parkeervraag op de openbare weg of om ontheffing te verlenen.

e. Parkeernormen

De parkeernorm heeft als basis de parkeerkencijfers van het CROW. De parkeernorm is echter een specifiek getal dat de parkeervraag van een bepaalde functie aangeeft. De parkeervraag is daarbij gerelateerd aan een voor de betreffende functie specifiek meetbaar aspect. Dat kan bijvoorbeeld zijn een parkeernorm per:

- aantal te maken functies (woningen)
- 100 m² BVO (bedrijven)
- behandelkamers (praktijk)
- zitplaatsen (religiegebouw).

Heeft een gebouw een bruto vloeroppervlak van 900 m² dan moeten daar bij een parkeernorm van 2,4, ten minste $9 \times 2,4 = 21,6$ parkeerplaatsen bij worden gerealiseerd.

Halve parkeerplaatsen worden niet aangelegd. De parkeervraag wordt daarom afgerond naar boven.

4. BELEIDSREGELS

a. Bepalen parkeereis

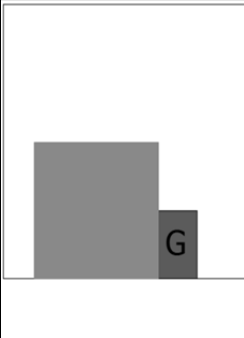
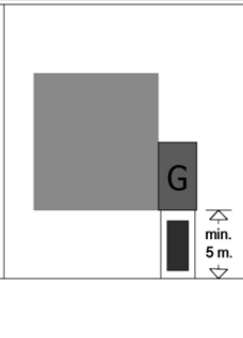
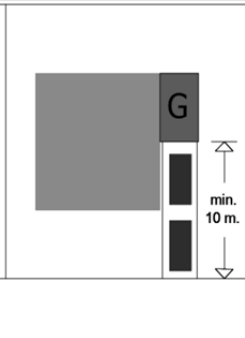
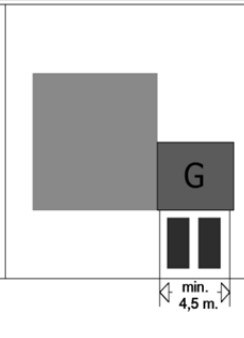
Voor het bepalen van de bij een ontwikkeling behorende parkeereis wordt een aantal stappen doorlopen. Ten eerste wordt bepaald welke functie wordt gerealiseerd en binnen welke zone de functie in de gemeente is gelegen. Aan de hand van de tabellen met parkeernormen wordt vervolgens bepaald wat de parkeernorm is.

b. Oud recht

In geval er sprake is van een ontwikkeling op de plek waar reeds één of meerdere functies aanwezig waren wordt gekeken wat de parkeervraag was van de oude functie en hoe die was ingevuld (openbare weg of eigen parkeerplaatsen). Indien deze parkeerplekken in stand blijven kan de oude parkeervraag in mindering worden gebracht op de nieuwe parkeervraag.

c. Opritten en garages op eigen terrein

Bij de realisatie van woningen of bedrijven met een eigen oprit en/of garage geldende de volgende regels voor het berekenen van de parkeereis.

				
	Woning met garage zonder oprit	Woning met garage met korte oprit	Woning met garage met lange oprit	Woning met garage met brede oprit
garagebox	0,5			
zonder garage		0,8	1	1,7
met garage	0,4	1	1,3	1,8
carport	0,85			

d. Parkeerbalans

Vrijwel alle functies die in een gebied aanwezig zijn hebben een parkeervraag. Maar de verschillende functies hebben niet allemaal op hetzelfde moment een parkeervraag. Zo heeft een kantoor de grootste parkeervraag op maandag tot en met vrijdag tussen 8 uur en 5 uur, terwijl woningen juist in die periode een lagere parkeervraag hebben. Woningen hebben hun hoogste parkeervraag juist in de avonden en de nacht als de meeste bewoners thuis zijn.

Door bij het berekenen van de parkeervraag in een gebied rekening te houden met deze verschillende parkeervraag-momenten behoeven er minder parkeerplaatsen te worden aangelegd. Verschillende gebruikers kunnen op andere momenten gebruik maken van dezelfde parkeerplaats.

Wij maken daarom bij het berekenen van een parkeervraag, waarbij meerdere verschillende functies betrokken zijn, gebruik van aanwezigheidspercentages per functie. Deze zijn opgenomen in bijlage III.

e. Loopafstanden

Indien parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn gelegen of worden aangelegd en een rol (kunnen) vervullen bij het invullen van de parkeervraag van een bepaalde functie speelt de loopafstand tussen parkeervoorziening en functie een rol. Het gaat daarbij om de daadwerkelijk loopafstand en niet om de afstand hemelsbreed.

Wij hebben de door het CROW, in haar publicatie, als richtlijn aangegeven loopafstanden vertaald naar voor Den Helder geschikte loopafstanden. Daarbij hebben wij de loopafstand voor de categorieën winkelen en werken afgestemd op de omvang van het centrum van Den Helder. Over deze afstand kom je vanuit het centrum bij alle omliggende parkeervoorzieningen.

In de onderstaand tabel is een overzicht opgenomen van de acceptabele loopafstand in relatie tot enkele hoofdgroepen van functies. Dit zijn geen harde waarden, aangezien hier goed gemotiveerd in enige mate van kan worden afgeweken. In dat kader kan worden opgemerkt dat een langere loopafstand aanvaardbaar zou kunnen zijn indien de looproute prettig en veilig is.

Functiegroep	Acceptabele loopafstand
Wonen	100
Winkelen	400
Werken	400
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100

f. Aandeel bezoekers in de parkeernorm

In sommige situatie is het essentieel te weten hoe groot het aandeel voor bezoekers is bij de parkeervraag/norm. Dit is van toepassing indien in de parkeervraag wordt voorzien door het realiseren van een niet voor een ieder toegankelijk parkeerterrein of garage. Voor de bezoekers zal aparte parkeerruimte buiten de voorziening moeten zijn, want zij hebben geen toegang tot bijvoorbeeld een afgesloten garage.

Let op! De in de Nota genoemde parkeernormen zijn INCLUSIEF het genoemde percentage bezoek.

Praktijkvoorbeeld:

Er wordt in het centrum een complex gebouwd waar in 20 middelgrote appartementen en een artspraktijk met 4 behandelkamers zijn gedacht. De parkeernorm voor de appartementen is 1,3 per appartement (inclusief 0,3 voor bezoekers). Die voor de artspraktijk is 1,8 per behandelkamer (inclusief 57% bezoekers). De parkeereis is in dit geval $20 \times 1,3 = 26$ plus $4 \times 1,8 = 7,2$, geeft totaal 33,2 parkeerplaatsen. Onder het gebouw wordt een parkeergarage gerealiseerd voor 33 parkeerplaatsen. In theorie zou aan de parkeereis zijn voldaan. Echter de parkeervraag bij de woningen bestaat ook uit 0,3 pp per woning = 8 parkeerplaatsen voor bezoekers. Voor de artspraktijk is dat 4,1 parkeerplaatsen. Aangezien de bezoekers geen toegang hebben tot de particuliere garage moeten ook 12 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De parkeergarage kan daardoor ook met een zelfde aantal kleiner worden.

(N.B. in dit voorbeeld is geen rekening gehouden met aanwezigheidspercentages per functie)

g. Zonering kernwinkelgebieden

Kernwinkelgebieden zijn te vinden in het Stadshart en de wijken Nieuw-Den Helder, de Schooten en Julianadorp. Deze gebieden kenmerken zich door een clustering van verschillende functies waarbij winkels de hoofdmoot vormen. Binnen die cluster aan functies treden regelmatig wisselingen op qua functie. Een winkel wordt kantoor of krijgt een horecafunctie en vice versa. Het is veelal een dynamisch gebeuren. Over het algemeen is het aantal parkeerplaatsen bij de genoemde 4 gebieden voldoende voor de gemiddelde parkeervraag die de functies genereren. De af- en toename van de parkeervraag door de functiewisselingen is naar ons oordeel en ervaring over de afgelopen jaren, redelijk in evenwicht.

De gewenste ontwikkelingen binnen deze kernwinkelgebieden zijn erbij gebaat als functiewisselingen redelijk makkelijk kunnen plaatsvinden. Dit kan worden bewerkstelligd door het hanteren van één parkeernorm voor per wijk gedefinieerde gebieden (bijlagen II b t/m e). Deze parkeernorm is de in de lijst van parkeernormen genoemde norm voor:

Wijk	Functie	Norm (per 100 m2 BVO) *zie bijlage I
Centrum	kernwinkelgebied	3,3
Nieuw Den helder	wijkcentrum	3,5
De Schooten	wijkcentrum	3,5
Julianadorp	wijkcentrum	3,5

In hoofdstuk V “Beleidsregels” is opgenomen onder welke voorwaarden gebruik gemaakt kan worden van deze enkelvoudige parkeernorm.

h. Wonen boven winkels (of andere functie)

In het kader van het versterken en verlevendigen van het stadshart is het al langer een wens om het “wonen boven winkels of een andere bedrijfsmatige functie” (hierna aan te halen als “winkels”) in het stadshart te stimuleren. Nu zijn deze ruimten vaak onbewoond, dan wel in gebruik als opslag.

Aangezien het vrijwel altijd onmogelijk is om op eigen grond te voorzien in de extra parkeervraag, bij het realiseren van woonruimte boven winkels, gaan plannen te vaak niet door.

Gelet op het belang voor de binnenstad, namelijk het bevorderen van wonen in het kernwinkelgebied, is daarom een regeling in het leven geroepen waarbij de overmaat aan parkeerruimte in het centrum, op tijden dat de functie wonen zijn grootste parkeervraag heeft, kan worden benut voor dit specifieke doel.

Vanuit dat oogpunt kan het college besluiten om ontheffing te verlenen van de extra parkeereis indien wordt voldaan aan een aantal voorwaarden:

- het moet gaan om zelfstandige woonruimte (geen kamerverhuur)
- de extra parkeervraag mag een vast te stellen maximum niet overschrijden
- de woningen moeten worden gerealiseerd binnen een bepaald gebied.

De regeling is verder uitgewerkt in bijlage V - beleidsregels.

5. ONTHEFFING PARKEEREIS

a. Op een andere wijze in parkeerplaatsen voorzien

Uitgangspunt in het voor Den Helder te voeren beleid is dat het parkeren van auto's moet plaatsvinden op eigen terrein. Het is niet wenselijk dat door het verkeersaantrekkend karakter van een te ontwikkelen pand of activiteit, de parkeervraag wordt afgewenteld op openbaar terrein (= veelal gemeentegrond). Daarmee zouden de financiële gevolgen van de aanleg van parkeerplaatsen ten behoeve van die panden of activiteiten volledig op de gemeenschap worden afgewenteld. Eerst als het om aantoonbare redenen niet mogelijk is om zelf in de parkeerbehoefte te voorzien, zou bekeken kunnen worden of vrijstelling onder voorwaarden aanvaardbaar is.

Het verlenen van vrijstelling van de plicht om op eigen terrein te voorzien in de parkeervraag kan plaatsvinden onder de voorwaarde dat de parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte. De kosten voor de aanleg van deze parkeerplaatsen zijn in zo'n geval geheel voor de aanvrager. De aldus te realiseren parkeerplaatsen zijn openbaar en zijn niet voor exclusief eigen gebruik van de aanvrager. De afstand tussen de te realiseren functie en de aan te leggen parkeerplaatsen dient te voldoen aan de in deze nota genoemde loopafstanden.

b. Ontheffing door besluit van het college

Indien het om aantoonbare redenen redelijkerwijs niet mogelijk is om zelf in de parkeerbehoefte te voorzien, kan het college besluiten om vanuit het oogpunt van bijzondere omstandigheden ontheffing te verlenen aan de ontwikkelaar. Daarbij valt te denken aan:

- ontwikkelingen die van bijzondere betekenis zijn voor de stad;
- situaties die voor de aanvrager vanwege sociaal maatschappelijke of medische redenen noodzakelijk zijn.

c. Ontheffing bij een lage parkeerdruk

Indien het om aantoonbare redenen niet mogelijk is om zelf in de parkeerbehoefte te voorzien, kan het college besluiten om rekening te houden met de parkeerdruk in de directe omgeving van de te ontwikkelen functie. Aan de hand van het 2 jaarlijks te houden parkeeronderzoek voor het centrum of een afzonderlijk uit te voeren parkeeronderzoek voor het specifieke project, kan worden bepaald of er op de openbare weg nog voldoende ruimte is om de extra parkeervraag op te vangen, zonder nieuwe parkeerplaatsen aan te leggen. Daarbij wordt de in deze nota opgenomen tabel voor parkeerdruk gehanteerd.

Daarbij zal in geval van een "hoge parkeerdruk" geen medewerking worden verleend. In geval van een "gemiddelde parkeerdruk" of een "lage parkeerdruk" is het mogelijk om de extra parkeervraag op te vangen op de openbare weg. Daarbij moet binnen een aanvaardbare loopafstand van de functie het aantal vrije parkeerplaatsen worden vastgesteld.

6. BIJLAGEN

a. Bijlage I – tabellen parkeernormen naar functie

Parkeernormen							Wonen			
Functie			centrum	schil	rest bbk	bezoek				
woning groot	>450 m3	woning	1,5	1,7	2	0,3				
woning midden	> 350 m3 maar < 450 m3	woning	1,4	1,6	1,9	0,3				
woning klein	< 350 m3	woning	1,2	1,4	1,6	0,3				
appartement groot	=> 130 m2	woning	1,4	1,6	1,8	0,3				
appartement midden	> 75 m2 maar < 130 m2	woning	1,3	1,5	1,7	0,3				
appartement klein	<= 75 m2	woning	1,2	1,3	1,5	0,3				
serviceflat/aanleunwoning		woning	0,4	1	1,1	0,3				
zorgwoning		woning	0,65	0,65	0,65	0,65				
kamer verhuur		kamer	0.5	0.55	0.65	0.2				

Parkeernormen		Commercieel			
Functie		centrum	schil	rest bbk	bezoek
binnensteden/kernwinkelgebied	100 m2 bvo	3,3			82%
wijk-, buurt- en dorpscentra	100 m2 bvo		3,5	3,5	85%
grootschalige detailhandel	100 m2 bvo		5,5	7	85%
kringloopwinkel	100 m2 bvo		1	1,5	89%
bouwmarkt	100 m2 bvo		1,6	2,1	87%
(week)markt (bij wijk, buurt- en dorpscentra)	Per m1 kraam	0,15	0,15	0,15	85%
commerciële dienstverlening (kantoren met balie)	100 m2 bvo	1,4	1,7	2,1	20%
kantoren (zonder balie)	100 m2 bvo	1	1,3	1,5	5%
arbeidsext./bezoekersext. bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	100 m2 bvo	0,5	0,6	0,80	5%
arbeidsint./bezoekersext. bedrijven (industrie, garagebedr., laboratorium, werkplaats, transportbedr.)	100 m2 bvo	1,2	1,4	2	5%
bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	0,8	1,1	1,3	10%
tuincentrum	100 m2 bvo		2	2,3	89%

Parkeernormen		Cultuur/sport			
Functie		centrum	schil	rest bbk	bezoek
bibliotheek	100 m2 bvo	0,3	0,6	0,9	97%
museum	100 m2 bvo	0,4	0,6	1	95%
bioscoop	100 m2 bvo	2,2	6,9	10	94%
theater/schouwburg	100 m2 bvo	5,8	6,4	8,3	87%
casino	100 m2 bvo	5,2	5,6	6	86%
sporthal	100 m2 bvo	1,2	1,8	2,4	96%
sportzaal	100 m2 bvo	0,8	1,6	2,4	94%
sportveld (buiten)	ha. netto terrein	13	13	13	95%
dansstudio	100 m2 bvo	1	3,3	4,9	93%
sportschool	100 m2 bvo	0,9	2,9	4,2	87%
fitnesscentrum	100 m2 bvo	1,2	3,9	5,7	90%
squashhal	100 m2 bvo	1,5	2,3	2,6	84%
tennisbanen	baan	2,5	2,5	2,5	90%
tennishal	100 m2 bvo	0,2	0,3	0,4	87%
golfbaan	hole			6	98%
bowlingbaan	baan	1,1	1,7	2,3	89%
biljart-/snookercentrum	tafel	0,6	0,8	1,1	87%
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m2 bvo	3	4	5	99%
sauna/hammam	100 m2 bvo	2	4,1	6,1	99%
zwembad	100 m2 opp.bassin		9,7	10,5	97%
attractie-/pretpark	ha. netto terrein	5	5	5	99%
overdekte speeltuin/hal	100 m2 bvo	2,9	3,7	4,4	97%
manege	box			0,3	90%
cultureel centrum/wijkgebouw	100 m2 bvo	2	2	2	90%
jachthaven	ligplaats	0,5	0,5	0,5	
volkstuin	per 10 tuinen		1,1	1,2	100%

Parkeernormen		Horeca en (verblijfs)recreatie			
Functie		centrum	schil	rest bbk	bezoek
camping	standplaats			1,1	90%
bungalowpark (huisjescomplex)	bungalow			1,5	91%
groepsaccomodatie	2 bedden			1	90%
hotel 1*	10 kamers	0,3	0,7	2,2	77%
hotel 2*	10 kamers	1,1	1,9	3,6	80%
hotel 3*	10 kamers	1,5	2,6	4,2	77%
hotel 4*	10 kamers	2,7	4,4	6,3	73%
hotel 5*	10 kamers	4,2	6,8	9,3	65%
discotheek	100 m2 bvo	4,1	10,3	16,4	99%
café/bar/cafetaria	100 m2 bvo	4	4	5	90%
restaurant	100 m2 bvo	7	8	9	80%

Parkeernormen		Maatschappelijk			
Functie		centrum	schil	rest bbk	bezoek
ziekenhuis**	100 m2 bvo	1,3	1,5	1,6	29%
verpleeg/verzorgingstehuis	wooneenheid	0,5	0,5	0,5	60%
arts	behandelkamer	1,8	2,2	2,7	57%
tandarts	behandelkamer	1,3	1,7	2,1	47%
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	behandelkamer	1	1,2	1,5	57%
consultatiebureau	behandelkamer	1	1,3	1,6	50%
apotheek	apotheek	2	2,5	2,9	45%
gezondheidscentrum	behandelkamer	1,3	1,6	1,9	55%
religiegebouw	zitplaats	0,1	0,1	0,1	
begraafplaats/crematorium	(deels) gelijktijdige plechtigheid crematie			26,6	99%

** kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:

- bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkte bezoektijden per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
- dagverpleging- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
- medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 p.p.)

Onderwijs					
Parkeernormen					
Functie		centrum	schil	rest bbk	bezoek
HBO	100 studenten	6,3	6,9	7,5	72%
MBO (ROC)	100 leerlingen	3,2	3,8	4,2	7%
universiteit	100 studenten	9,7	11,5	12,7	48%
avondonderwijs	10 studenten	3	4	5	95%
middelbaar onderwijs	100 leerlingen	2,3	3	3,3	11%
basisonderwijs	leslokaal	0,5	0,5	0,5	
kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m2 bvo	0,8	1	1,1	0%

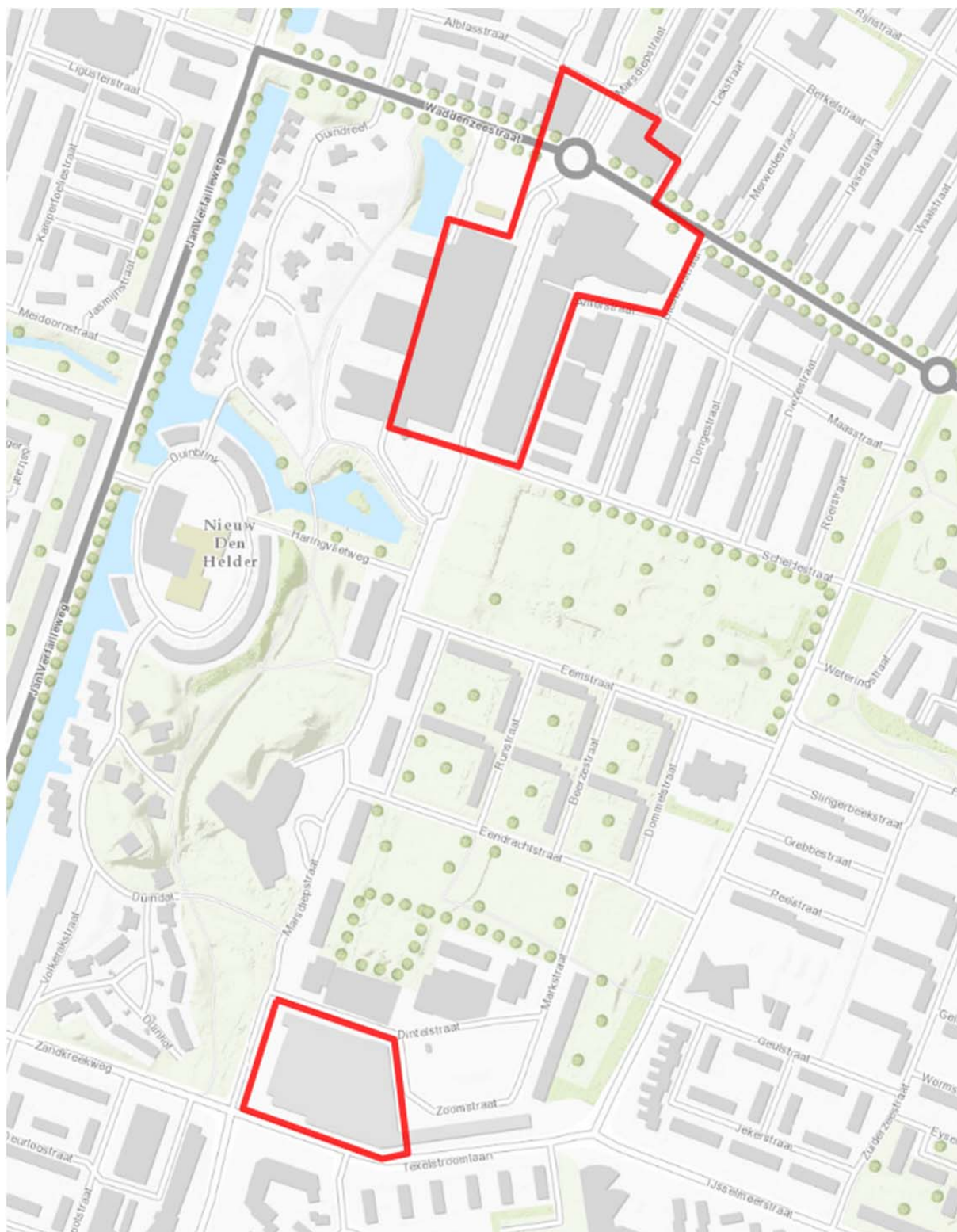
b. Bijlage II, a – zonering parkeernormering Den Helder

c. Bijlage II, b – zonering kernwinkelgebied centrum



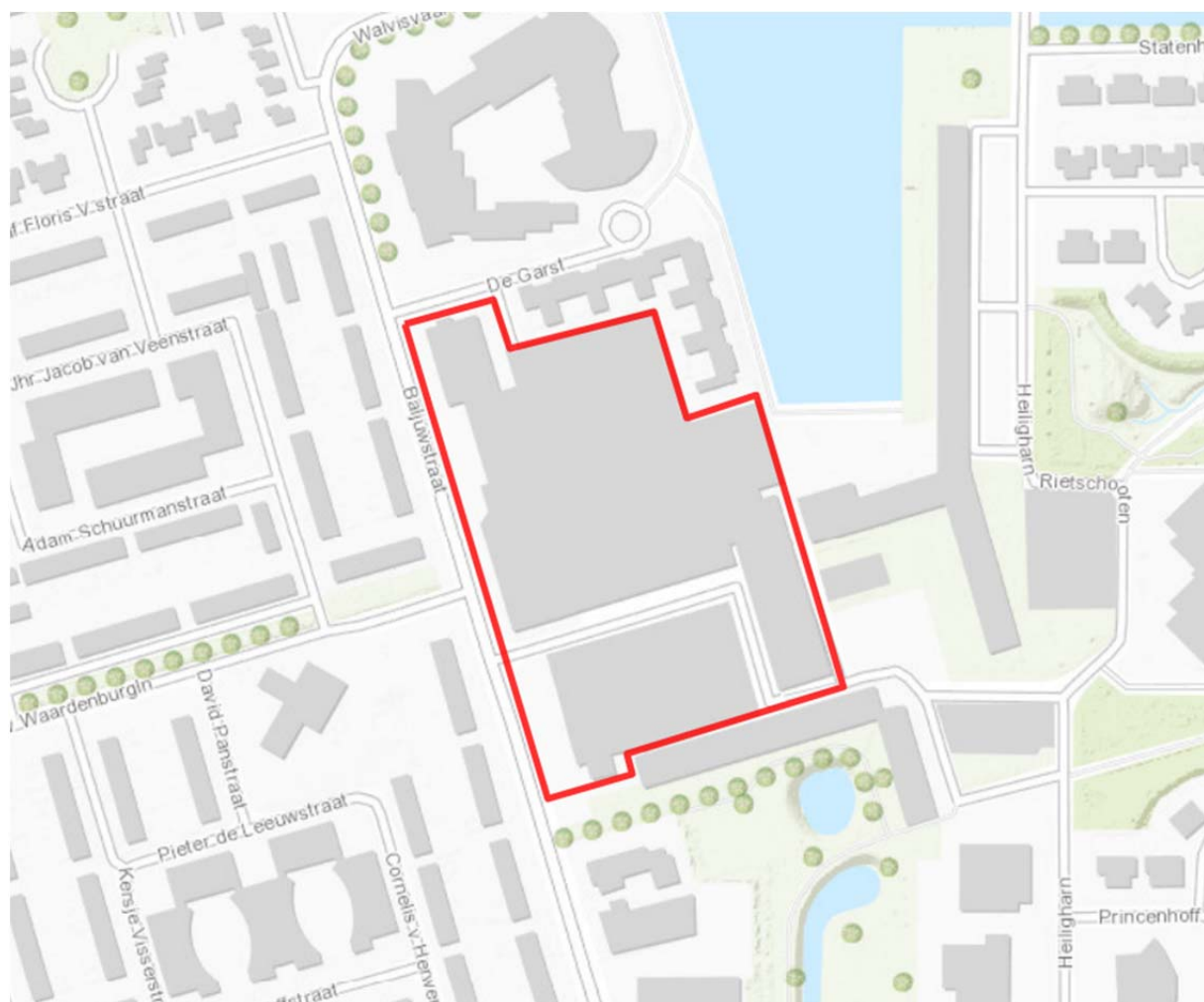
Figuur 1 Zonering kernwinkelgebied centrum

d. Bijlage II, c - zonering wijkcentra Nieuw Den Helder



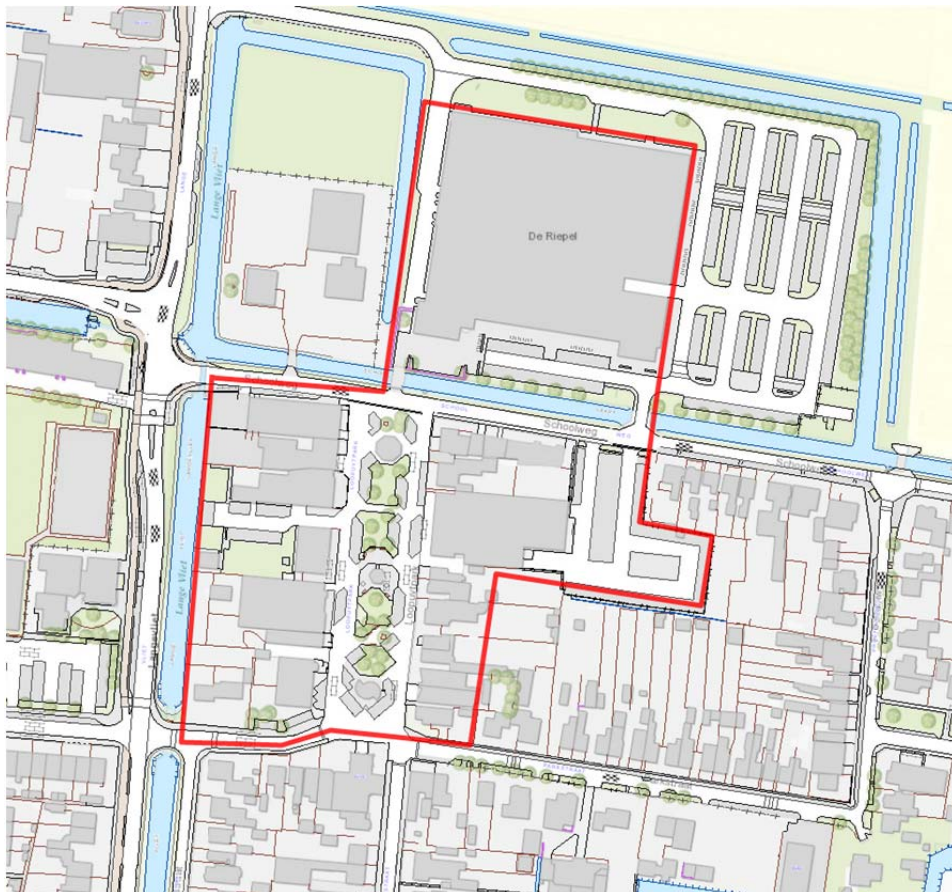
Figuur 2 Zonering wijkcentrum Nieuw Den Helder

e. Bijlage II, d – zonering wijkcentrum De Schooten



Figuur 3 Zonering wijkcentrum De Schooten

f. Bijlage II, e - zonering wijkcentra Julianadorp



Figuur 4 Zonering wijkcentrum Julianadorp "oude dorp"



Figuur 5 Zonering wijkcentrum Julianadorp "Dorper Weert"

g. Bijlage III – aanwezigheidspercentages

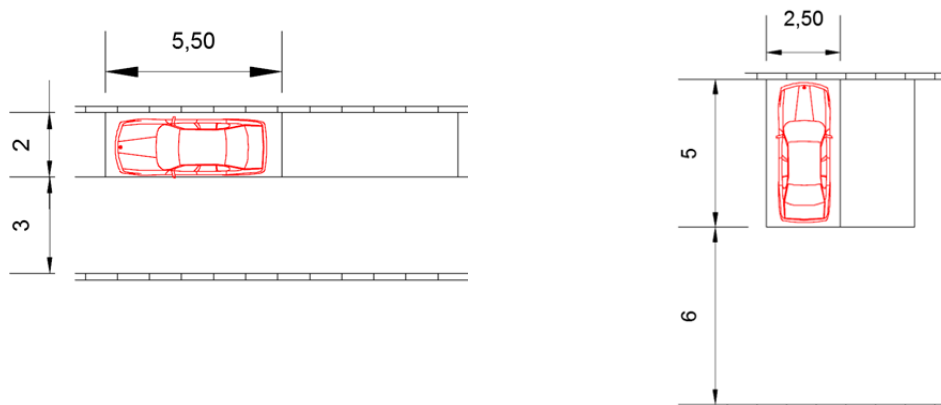
	Werkdag				Koop- avond	Zaterdag		Zondag- middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	50	50	90	100	80	60	80	70
Woningen bezoekers	10	20	80	0	70	60	100	70
kantoor/bedrijven	100	100	5	0	5	0	0	0
commerciële dienstverlening	100	100	5	0	75	0	0	0
Detailhandel	30	60	10	0	75	100	0	0
grootschalige detailhandel	30	60	70	0	80	100	0	0
supermarkt	30	60	40	0	80	100	40	0
sportfuncties binnen	50	50	100	0	100	100	100	75
sportfuncties buiten	25	25	50	0	50	100	25	100
bioscoop/theater/podium/etc.	5	25	90	0	90	40	100	40
Sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100	75	10	0	10	10	10	10
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50	50	100	25	100	100	100	100
Ziekenhuis, patiënten incl. bezoekers	60	100	60	5	60	60	60	60
ziekenhuis medewerkers	75	100	40	25	40	40	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	0	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	0	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	0	95	70	100	40
Café	30	40	90	?	85	75	100	45

i. Bijlage IV – maatvoering parkeervakken

De 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 parkeerruimte in het geval van lengterichting aan het trottoir (langsparkeren) bij een manoeuvreerruimte van minimaal 3 meter ten minste 2,00 meter breed bij 5,50 meter lang (voorkeur 6,00 meter lang) bedragen en in het geval van haaksparkeren ten minste 2,40 meter breed (voorkeur 2,50 meter breed) bij 5,00 meter lang bij een manoeuvreerruimte van minimaal 6 meter.



Figuur 6 minimale maten (in meters) bij langs en haaks parkeren

- b. Indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte bij l lengterichting aan een trottoir ten minste 3,00 meter breed bij 6,00 meter lang bedragen en bij haaksparkeren met een uitstapstrook langs het parkeervak ten minste 3,00 meter breed en ten minste 5,00 meter lang bedragen.

j. Bijlage V - Beleidsregels

Toepassen één parkeernorm voor binnenstad en wijkwinkelcentra

De nota Parkeernormen Den Helder kent voor binnensteden/kernwinkelgebied een eigen parkeernorm van 3,3 parkeerplaats per 100 m2 BVO. Ook voor Wijkwinkelcentra is een eigen parkeernorm van 3,5 parkeerplaats per 100 m2 BVO.

Wij hebben in de bijlagen II b t/m II e bij de Nota de binnenstad/kernwinkelgebied en de wijkcentra gedefinieerd op tekeningen. Binnen deze aangegeven gebieden geldt voor alle bestaande functie die zijn benoemd in onderstaande lijst een parkeernorm van 3,3 pp/100 m2 BVO voor het centrum en 3,5 pp.100m2 BVO voor wijkcentra.

Daarbij geldt dat indien een functie wijzigt er geen sprake is van een extra parkeervraag indien:

- De oude en nieuwe functie zijn opgenomen in de lijst
- De functie is gelegen binnen het gedefinieerde gebied
- Het een bestaand pand betreft
- Het aantal m2 BVO voor bestaande functie en nieuwe gelijk blijft of af neemt

De regel geldt niet voor woonfuncties en nieuwbouwplannen.

Indien voor de nieuwe functie (conform lijst) uitbreiding van het aantal m2 BVO plaatsvindt t.o.v. de oude functie dan geldt voor de m2 uitbreiding de parkeernorm voor binnensteden of wijkcentra.

Commercieel
(commerciële) dienstverlening (kantoren met balie)
kantoren (zonder balie)
arbeidsext./bezoekersext. bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)
arbeidsint./bezoekersext. bedrijven (industrie, garagebedr., laboratorium, werkplaats, transportbedr.)
bedrijfsverzamelgebouw
café/bar/discotheek/cafetaria
restaurant

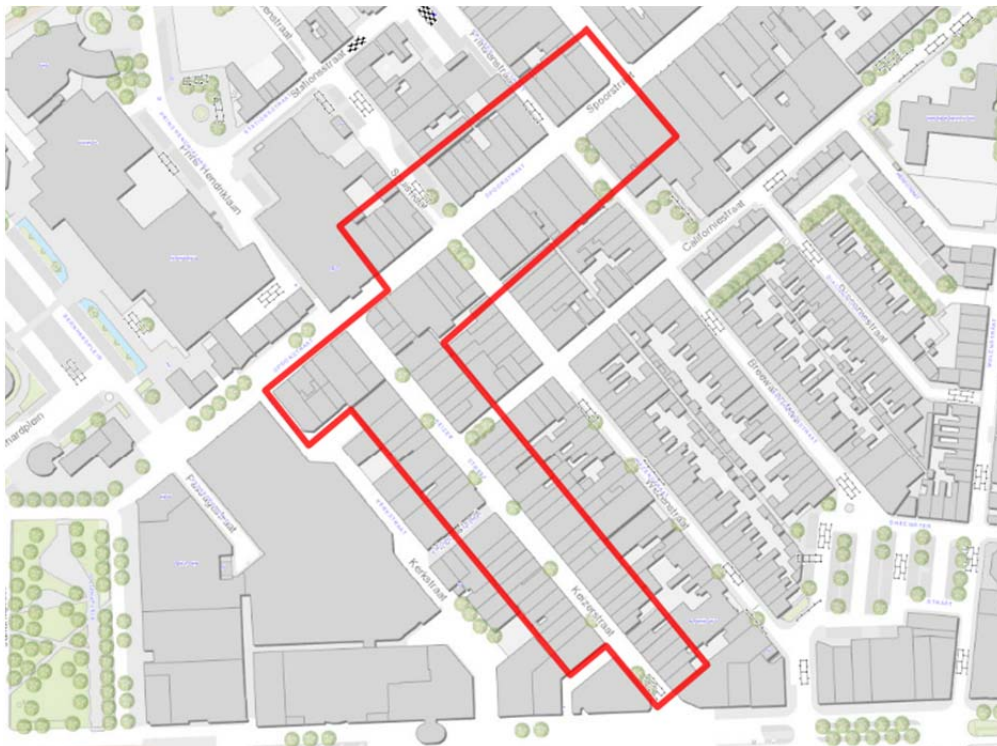
Cultuur/sport
museum/bibliotheek
dansstudio/sportschool
overdekte speeltuin/hal

Maatschappelijk
apotheek

Wonen boven winkels

Indien een aanvrager een initiatief heeft om binnen het aangegeven gebied boven een winkel, kantoor of horecagelegenheid woonruimte te realiseren wordt op de normale wijze de extra parkeervraag van het plan berekend. Er kan ontheffing worden verleend van de extra parkeervraag indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- De woningen worden gerealiseerd binnen het onderstaande gebied;



- De woning wordt gerealiseerd boven een in bedrijf dat in gebruik is als winkelpand, kantoor of horecagelegenheid;
- De woning betreft een zelfstandige woonruimte met eigen adres, zijnde geen kamerverhuur;
- De oppervlakte van de zelfstandige woonruimte is tenminste 45 m².
- De extra parkeervraag die is berekend mag niet meer bedragen dan 2 parkeerplaatsen per 5 meter voorgevel van het te verbouwen pand.

Bijvoorbeeld

In een pand met een gevel van 10 meter worden 4 appartementen gebouwd. De extra parkeervraag is berekend op 3,6 pp.

*De ontheffing kan worden verleend voor: $10 / 5 = 2 * 2 = 4$ pp. Daarmee kan het plan doorgang vinden.*

*Of een pand met een gevel van 6 meter waarin 2 appartementen worden gerealiseerd. De extra parkeervraag is 1,5 pp. De ontheffing kan worden verleend voor: $6 / 5 = 0,86 * 2 = 2,4$ parkeerplaats. Ook hier kan het plan doorgang vinden*

*In geval van 3 appartementen bij een gevel van 5 meter en een parkeervraag van 3 pp zou ontheffing kunnen worden verleend bij $5 / 5 = 1 * 2 = 2$ pp. Deze aanvraag moet worden afgewezen.*