Nota Parkeernormen Den Helder 2021

Vastgesteld d.d.: 27 september 2021

Inhoud

1. AANLEIDING 1
   1.1. Nota Parkeernormen Den Helder 2017 - 2021 1
   1.2. Doelstelling 1
   1.3. Juridische grondslag parkeertoets 1
2. VAN PARKEERKENCIJFER NAAR PARKEERNORM 2
   2.1. Kencijfers 2
   2.2. Stedelijkheidsgraad 2
   2.3. Parkeernormen 2
   2.4. Zonering 3
   2.5. Parkeerdruk en Parkeerdrukmeting 3
3. BELEIDSREGELS 4
   3.1. Bepalen parkeereis 4
   3.2. Oud recht 4
   3.3. Parkeren op eigen terrein 4
   3.4. 4
   3.5. Gehandicaptenparkeerplaatsen 4
   3.6. Elektrische auto's 5
   3.7. Dubbelgebruik 5
   3.8. Loopafstanden 5
   3.9. Aandeel bezoekers in de parkeernorm 6
   3.10. Zonering kernwinkelgebieden 6
   3.11. Wonen boven winkels (of andere functie) 6
4. PARKEERNORMEN FIETS 8
5. ONTHEFFING PARKEEREIS 9
   5.1. Op een andere wijze in parkeerplaatsen voorzien 9
   5.2. Ontheffing door besluit van het college 9
   5.3. Ontheffing bij een lage parkeerdruk 9

BIJLAGEN 10
   BIJLAGE 1: Parkeernormen 11
   Bijlage 2: Zonering parkeernormen 14
   Bijlage 3: Stroomschema parkeereis 15
   Bijlage 4: Aanwezigheidspercentages 16
   Bijlage 5: Zonering kernwinkelgebieden 17
   Bijlage 6: Bijzondere beleidsregels winkelcentra 21
   Bijlage 7: Parkeernormen fiets 23

1. AANLEIDING

1.1. Nota Parkeernormen Den Helder 2017 - 2021

De Nota Parkeernormen Den Helder 2017- 2021 is vastgesteld voor een periode van 5 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.
Deze nota heeft geen vooraf vastgestelde einddatum. Dat is niet nodig, omdat een nota pas vervalt, als er een nieuwe is vastgesteld. Daarnaast is mobiliteit volop in beweging en zou het zomaar kunnen gebeuren, dat de nota op een eerder tijdstip gewijzigd word.

1.2. Doelstelling

Het doel van deze nota is om de toepassing van de objectieve parkeernormen inzichtelijker te maken, zodat het voor inwoners, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij een aanvraag omgevingsvergunning. Deze normen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW, toegepast op de situatie van Den Helder.
De relevante parkeernormen zijn gebundeld in een document dat van toepassing is op de hele gemeente en deze nota kan in de toekomst eenvoudig geactualiseerd worden. In een bestemmingsplan volstaat dat er in de regels wordt opgenomen dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden ten behoeve van de nieuwe functie. Voor de concrete invulling hiervan wordt verwezen naar de Nota Parkeernormen Den Helder 2022 (deze nota).

1.3. Juridische grondslag parkeertoets

Sinds een wetswijziging die per 29 november 2014 in werking trad (kortgezegd de Reparatiewet; BZK 2014 Stb. 2014, 458) mogen stedenbouwkundige voorschriften, waaronder regels over de benodigde parkeerruimte, niet meer in de bouwverordening zijn opgenomen. Sinds 1 juli 2018 zijn de parkeernormen een integraal onderdeel van het ruimtelijke toetsingskader. Met een paraplu-bestemmingsplan gelden deze voor alle plannen en geldt dit als toetsingskader voor de parkeernormen.

In 2022 zal naar verwachting de Omgevingswet in werking treden, de parkeernormen worden dan een onderdeel van het omgevingsplan.

2. VAN PARKEERKENCIJFER NAAR PARKEERNORM

2.1. Kencijfers

Het CROW doet als kennisplatform in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek onderzoek naar kencijfers voor het parkeren. Deze kencijfers zijn beschikbaar via de publicatie 381. 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 theater/schouwburg er als volgt uit:

	Parkeercijfers (per 100 m^2 bvo)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel laadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	5,2	8,2	5,7	8,7	7,4	10,4	10,5	13,5	2,5 – 3%
Sterk stedelijk	5,8	8,8	6,4	9,4	8,3	11,3	10,5	13,5	
Matig stedelijk	5,9	8,9	6,5	9,5	8,3	11,3	10,5	13,5	
Weinig stedelijk	5,9	8,9	6,5	9,5	8,3	11,3	10,5	13,5	
Niet stedelijk	5,9	8,9	6,5	9,5	8,3	11,3	10,5	13,5	

2.2. Stedelijkheidsgraad

De verstedelijkingsgraad van een gemeente wordt vastgesteld door het CBS en is afhankelijk van het aantal adressen per vierkante kilometer. Het CBS kwalificeert Den Helder met een omgevingsadresendichtheid van 1696 als *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 en de (over het algemeen) beperkte parkeercapaciteit. Voor Den Helder hanteren wij derhalve voor het bepalen van de parkeernorm de reeks kencijfers die horen bij de voor ons geldende stedelijkheidsgraad.

2.3. Parkeernormen

De parkeernorm heeft als basis de parkeerkencijfers van het CROW. De parkeernorm is een specifiek getal dat de (theoretische) 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 * 2,4 = 21,6 parkeerplaatsen bij worden gerealiseerd. Halve parkeerplaatsen worden niet aangelegd. De parkeervraag wordt daarom afgerond naar boven.

De parkeernormen staan in tabelvorm in *bijlage 1*.

2.4. 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 drie verschillende gebieden:

- centrum
- schil/overloopgebied
- rest bebouwde kom

De door het CROW gehanteerde zone “Buitengebied” hebben wij laten vervallen, omdat Den Helder relatief weinig buitengebied heeft met een specifiek eigen karakter qua parkeren.

Een tekening met de zonering is weergegeven in *bijlage 2*.

2.5. 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 twee 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 drie categorieën.

Categorieën parkeerdruk	
Hoge parkeerdruk	>= 85%
Gemiddelde parkeerdruk	50 < 85%
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.

3. BELEIDSREGELS

3.1. 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 ligt. Aan de hand van de tabellen met parkeernormen wordt vervolgens bepaald wat de parkeernorm is.

In *bijlage 3* is een stroomschema opgenomen dat te volgen is bij het bepalen van de parkeereis.

3.2. Oud recht

Bij herontwikkeling van een bestaande locatie, 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.
Als een locatie waar een nieuwe functie een parkeervraag van 50 heeft, een functie vervangt die een parkeervraag van 40 had, dan moeten er dus netto 10 parkeerplaatsen worden aangelegd. Als er in de oude situatie 30 parkeerplaatsen op eigen terrein lagen, volstaan er in de nieuwe situatie dus 40 parkeerplaatsen.

3.3. Parkeren op eigen terrein

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

soort voorziening	**minimum afmetingen (m)**	**theoretisch aantal**	**telt mee voor**
enkele oprit zonder garage	5.0 x 2,5	1	1
dubbele oprit zonder garage of carport	5,0 x 5,0	2	1,5
garagebox of garage zonder oprit	5,0 x 2,5	1	0.6
garage met enkele oprit	5,0 x 2,5 + 5,0 x 2,5	2	1
Dubbele garage met oprit	5,0 x 5,0 + 5,0 x 5,0	3	norm – 0,3

Dubbele parkeervoorzieningen tellen mee voor maximaal de parkeernorm, onder aftrek van 0,3 voor bezoekers.

3.4.

3.5. Gehandicaptenparkeerplaatsen

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Met deze kaart hebben zij bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. De belangrijkste regel is dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart gebruik moeten maken van een algemene gehandicaptenparkeerplaats.
De gemeente Den Helder realiseert algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de directe nabijheid van openbare instellingen/voorzieningen, zorgvoorzieningen, artsenpraktijken, recreatievoorzieningen, winkelcentra, station, woon- en zorgcomplexen voor bepaalde doelgroepen (senioren, gehandicapten).
Het CROW geeft als richtlijn dan 2% van het totaal aantal parkeerplaatsen ingericht dient te zijn voor gehandicapten. Bij openbare instellingen / voorzieningen, zoals een bibliotheek of gemeentehuis dient minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats te zijn. Dit betreft een richtlijn die afhankelijk van de situatie afwijkend kan worden toegepast.
Wanneer gehandicapten bij hun woning niet beschikken over een eigen parkeerplaats, kunnen zij een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aanvragen, wanneer zij aan de voorwaarden voldoen. Zie hiervoor de *Beleidsregel Gehandicaptenparkeerplaatsen gemeente Den Helder 2019*.

3.6. Elektrische auto's

De elektrische auto is in opkomst. Het elektrisch rijden wordt vanuit de overheid gestimuleerd. Om het elektrisch rijden te laten toenemen zijn oplaadplaatsen nodig. Deze oplaadplaatsen nemen (openbare) parkeerruimte in beslag. Op een parkeerplaats van een oplaadplaats mag een niet-elektrische auto niet parkeren. Aanvragen voor oplaadpalen in het openbare gebied worden vooralsnog individueel behandeld.
De gemeente Den Helder verleent in principe medewerking aan de plaatsing van oplaadpunten, wanneer er binnen 300 meter van de aanvrager geen oplaadpunt beschikbaar is. Nadere normen kunnen in de toekomst worden vastgesteld.
Een en ander wordt nader uitgewerkt in de laadvisie en beleidsregels laadpunten.

Sinds maart 2020 geldt volgens het bouwbesluit een aandeel van laadpalen bij gebouwen, niet zijnde woongebouwen, van 10%.

3.7. Dubbelgebruik

Indien een ontwikkeling meerdere verschillende functies kent, is het mogelijk om parkeerplaatsen voor meerdere functies in te zetten. Dit geldt uiteraard niet voor parkeerplaatsen die vast toebehoren aan een bepaalde gebruiker (bv. privé oprit bij een woning). Wanneer er in de directe nabijheid meerdere functies zijn, dan kan een 'dubbelgebruik'-toets uitgevoerd worden om de parkeereis te bepalen. De parkeereis wordt bepaald door het piekmoment. Het CROW heeft richtlijnen uitgegeven waarin de verwachte aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies zijn benoemd.
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 avonduren 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 4*.

3.8. 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
Gezondheidszorg	
Ontspanning	150
Onderwijs	
Winkelen	400
Werken	

3.9. 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 artsenpraktijk met 4 behandelkamers zijn gedacht. De parkeernorm voor de appartementen is 1,3 per appartement (inclusief 0,3 voor bezoekers). Die voor de artsenpraktijk is 1,8 per behandelkamer (inclusief 57% bezoekers). De parkeereis is in dit geval 20 x 1,3 = 26 plus 4 x 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 = 6 parkeerplaatsen voor bezoekers. Voor de artsenpraktijk is dat 4,1 parkeerplaatsen. Aangezien de bezoekers geen toegang hebben tot de particuliere garage moeten ook 10 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)

3.10. 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, zie *bijlage 5*. 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	
Julianadorp	wijkcentrum	

3.11. 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 6*.

4. PARKEERNORMEN FIETS

Naast parkeernormen voor auto's worden ook parkeernormen voor fietsen opgenomen. In het bouwbesluit 2012 is opgenomen dat er bij woningen een al dan niet zelfstandige afsluitbare fietsparkeervoorziening aanwezig moet zijn. Voor woningen is hier dan ook geen parkeernorm opgenomen.
De parkeernormen voor andere functies zijn opgenomen in de *bijlage 7*.
De parkeernormen zijn gebaseerd op CROW-kencijfers en dienen te worden gezien als minimum. Het aanleggen van meer fietsparkeerplaatsen is altijd toegestaan. Overigens zeggen deze parkeernormen nog niets over de kwaliteit van de stallingsvoorziening. Aanbevolen wordt om de fietsparkeerplaatsen in de directe nabijheid van de bestemming re realiseren, aangezien fietsen anders tegen de eerste de beste vrije (Verkeersbord)paal wordt geparkeerd.

5. ONTHEFFING PARKEEREIS

5.1. 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.

5.2. 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.

5.3. 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.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: Parkeernormen

Algemeen:

- Voor gehandicaptenparkeerplaatsen wordt gemiddeld een percentage van 2% van de parkeergelegenheid gerekend.
- Voor oplaadpunten t.b.v. elektrische auto's geldt op dit moment een aandeel van 2,5 tot 3,0 procent, tenzij anders aangegeven.

1.1. Parkeernormen wonen

Functie			centrum	schil	Rest bbk	percentage laadpunten
woning groot	>450 m^3	woning	1,5	1,7	2,0	1,5
woning midden	350 m^3 < woning < 450 m^3	woning	1,4	1,6	1,9	1,0
woning klein	< 350 m^3	woning	1,2	1,4	1,6	0,3
appartement groot	=> 130 m^2	woning	1,4	1,6	1,8	1,5
appartement midden	75 m2 < woning < 130 m^2	woning	1,3	1,5	1,7	0,5
appartement klein	<= 75 m^2	woning	1,2	1,3	1,5	0,2
serviceflat/aanleunwoning		woning	0,4	1,0	1,1	0,2
zorgwoning		woning	0,65	0,65	0,65	0,1
kamerverhuur		kamer	0,5	0,55	0,65	0,1

Inclusief 0,3 per woning voor bezoek; zorgwoning 0,65 per woning en kamerverhuur 0,2 per kamer.

1.2. Parkeernormen Commercieel

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

Voor bedrijven en kantoren aandeel laadpunten meer dan 3,0%.

1.3. Parkeernormen Cultuur/Sport

Functie		centrum	schil	Rest bbk	bezoek
bibliotheek	100 m^2 bvo	0,3	0,6	0,9	97%
museum	100 m^2 bvo	0,4	0,6	1,0	95%
bioscoop	100 m^2 bvo	2,2	6,9	10,0	94%
Theater/schouwburg	100 m^2 bvo	5,8	6,4	8,3	87%
casino	100 m^2 bvo	5,2	5,6	6,0	86%

sporthal	100 m^2 bvo	1,2	1,8	2,4	96%
sportzaal	100 m^2 bvo	0,8	1,6	2,4	94%
sportveld	ha. netto terrein	13,0	13,0	13,0	95%
dansstudio	100 m^2 bvo	1,0	3,3	4,9	93%
sportschool	100 m^2 bvo	0,9	2,9	4,2	87%
fitnesscentrum	100 m^2 bvo	1,2	3,9	5,7	90%
squashhal	100 m^2 bvo	1,5	2,3	2,6	84%
tennisbanen	baan	2,5	2,5	2,5	90%
tennishal	100 m^2 bvo	0,2	0,3	0,4	87%
golfbaan	hole			6,0	98%
bowlingbaan	hole	1,1	1,7	2,3	89%
Biljart-/snookercentrum	tafel	0,6	0,8	1,1	87%
Evenementenhal/beursgebouw/congrsgebouw	100 m^2 bvo	3,0	4,0	5,0	99%
Sauna/hammam	100 m^2 bvo	2,0	4,1	6,1	99%
zwembad	100 m^2 opp. bassin		9,7	10,5	97%
Attractie-/pretpark	100 m^2 bvo	5,0	5,0	5,0	99%
Overdekte speeltuin/hal	100 m^2 bvo	2,9	3,7	4,4	97%
manege	box			0,3	90%
Cultureel centrum/wijkgebouw	100 m^2 bvo	2,0	2,0	2,0	90%
jachthaven	Ligplaats	0,5	0,5	0,5	
volkstuin	Per 10 tuinen		1,1	1,2	100%

1.4. Horeca en (verblijfs)Recreatie

Functie		**centrum**	**schil**	**Rest bbk**	**bezoek**
camping	Standplaats			1,1	90%
Bungalowpark (huibjescomplex)	Bungalow			1,5	91%
Groepsaccomodatie	2 bedden			1,0	90%
Hotel *	10 kamers	0,3	0,7	2,2	77%
Hotel **	10 kamers	1,1	1,9	3,6	80%
Hotel ***	10 kamers	1,5	2,6	4,2	77%
Hotel ****	10 kamers	2,7	4,4	6,3	73%
Hotel *****	10 kamers	4,2	6,8	9,3	65%
Discotheek	100 m^2 bvo	4,1	10,3	16,4	99%
Café/bar/cafetaria	100 m^2 bvo	4,0	4,0	5,0	90%
restaurant	100 m^2 bvo	7,0	8,0	9,0	80%

1.5. Maatschappelijk

Functie		**centrum**	**schil**	**Rest bbk**	**bezoek**
Ziekenhuis*	100 m^2 bvo	1,3	1,5	1,6	29%
Verpleeghuis/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	1,0	1,2	1,5	57%
Consultatiebureau	behandelkamer	1,0	1,3	1,6	50%
Apotheek	apotheek	2,0	2,5	2,9	45%
Gezondheidscentrum	behandelkamer	1,3	1,6	1,9	55%
Religiegebouw/kerk/moskee	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.

1.6. Onderwijs

Functie		**centrum**	**schil**	**Rest bbk**	**bezoek**
Hoger Beroepsonderwijs	100 studenten	6,3	6,9	7,5	72%
Middelbaar Beroepsonderwijs (ROC)	100 studenten	3,2	3,8	4,2	7%
Universiteit	100 studenten	9,7	11,5	12,7	48%
Avondonderwijs	10 studenten	3,0	4,0	5,0	95%
Middelbaar onderwijs	100 leerlingen	2,3	3,0	3,3	11%
Basisonderwijs	Leslokaal	0,5	0,5	0,5	
Kinderdagverblijf/crèche	100 m^2 bvo	0,8	1,0	1,1	0%

Halen en brengen onderwijs:

De totale parkeerbehoefte voor halen en brengen wordt is de som van3:

- Groep 1 t/m 3: Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75
- Groep 4 t/m 8: Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85
- Kinderdagverblijf: Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 075

Daarnaast is een reductiefactor ingebouwd m.b.t. het aantal kinderen in één auto:

- groep 1 t/m 3 0,75
- groepen 4 t/m 8 0,85
- kinderdagverblijf 0,75.

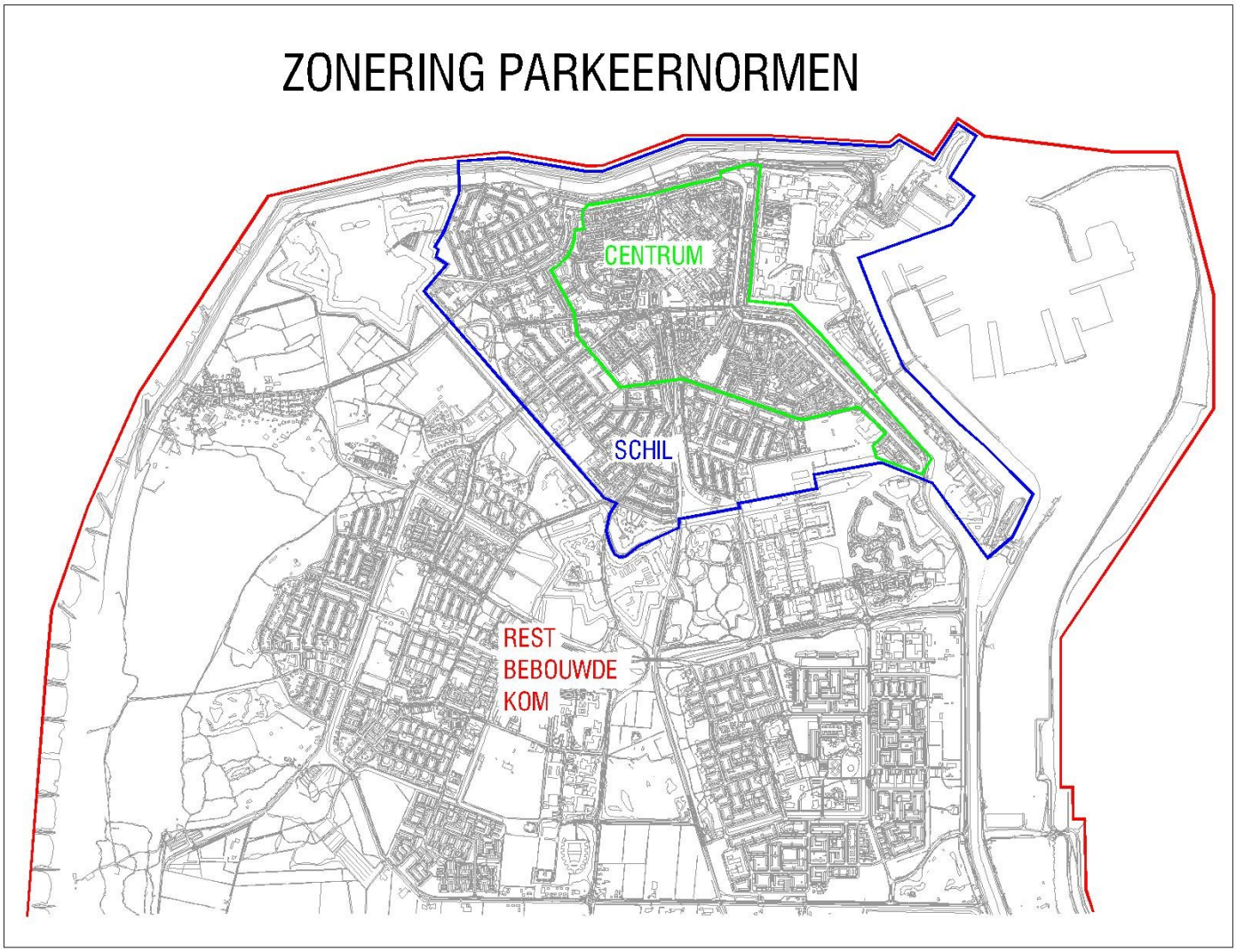
Het percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht en gehaald varieert onder meer naar stedelijkheidsgraad, stedelijke zone, (streek)functie van de school en de gemiddelde afstand naar school. Dit wordt percentage wordt in overleg met de school vastgesteld, waarbij de school gevraagd wordt om e.e.a. overtuigend aan te tonen.

Gemiddeld ligt het percentage op:

- groepen 1 t/m 3: 30 – 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 – 40%
- kinderdagverblijf: 50 – 80%

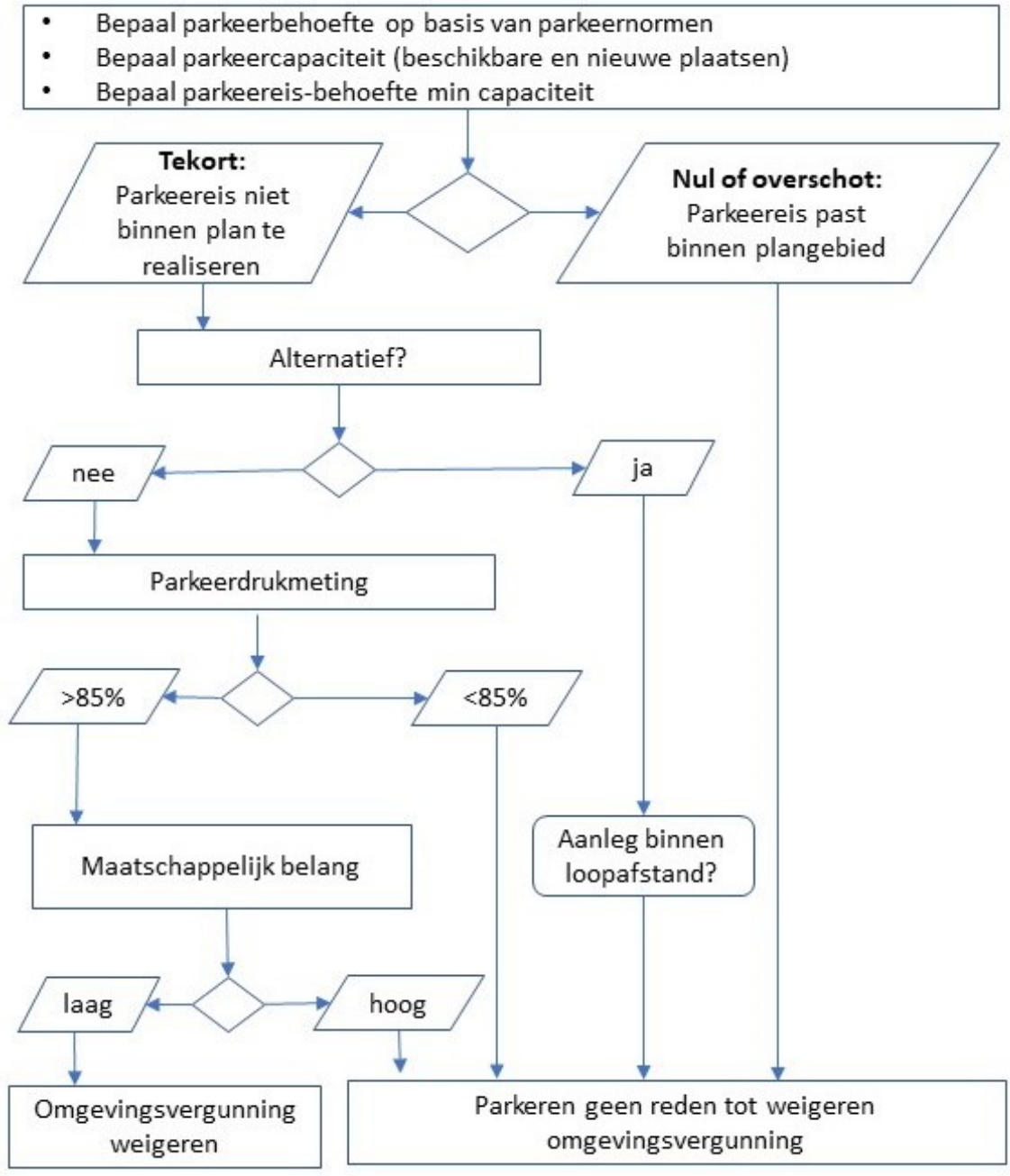
Bij gescheiden aanvang -en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

Bijlage 2: Zonering parkeernormen



Bijlage 3: Stroomschema parkeereis

Door onderstaand stroomschema te volgen, wordt duidelijk of parkeren een reden kan zijn om een omgevingsvergunning te weigeren. Wanneer er meer parkeerplaatsen nodig zijn dan binnen het plangebied kunnen worden gerealiseerd, hangt het af van de parkeerdruk en maatschappelijk belang of parkeren een grond is om de parkeervergunning te weigeren.



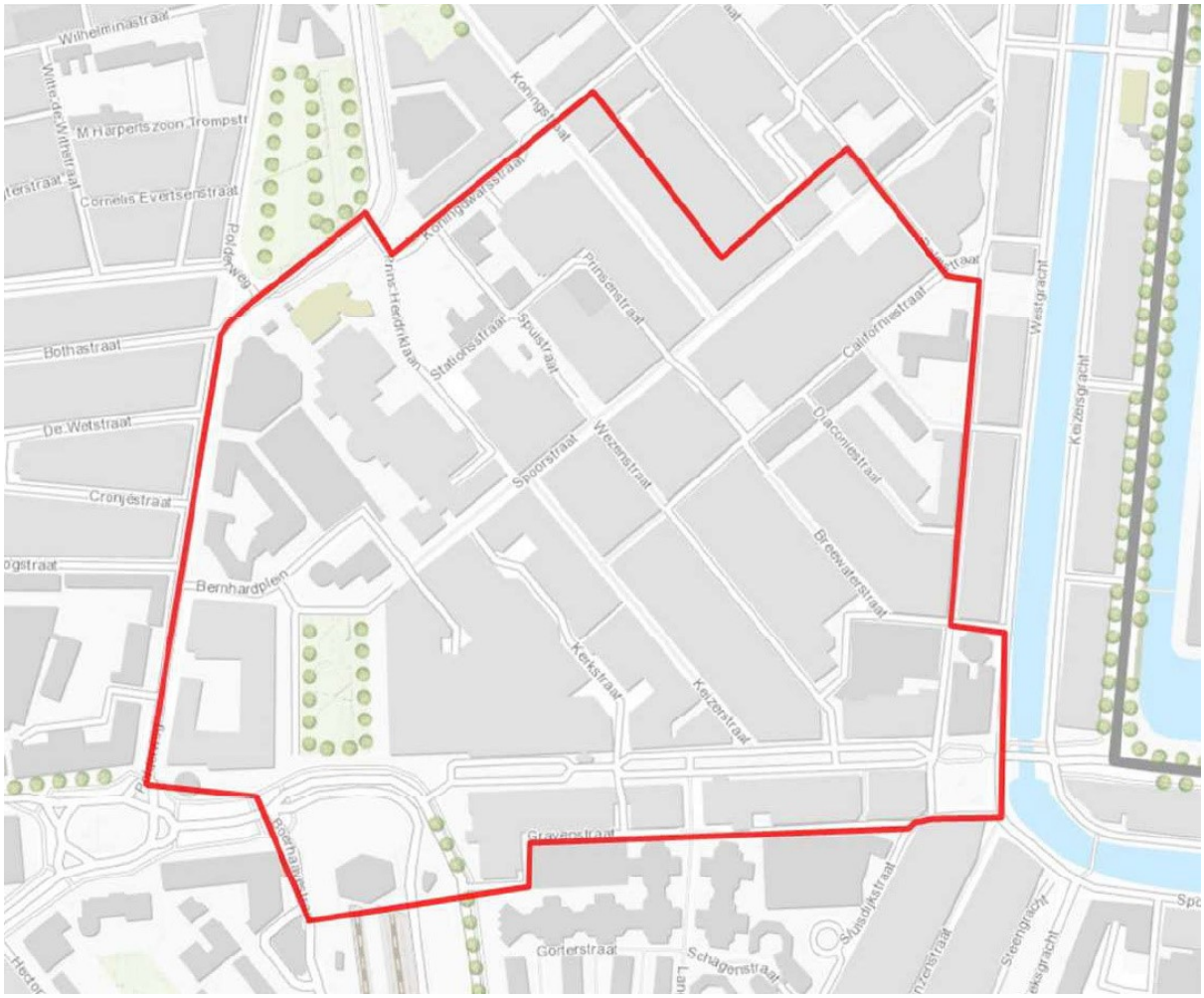
Bijlage 4: Aanwezigheidspercentages

	werkdag				Koop-avond	zaterdag		Zondag-middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	90	50	90	100	80	60	80	70
Woningen bezoekers	10	20	80	0	70	60	100	70
Kantoren/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	75
Grootschalige detailhandel	30	60	70	0	80	100	0	80
Supermarkt	30	60	40	0	80	100	40	80
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/serviceflat	50	50	100	25	100	100	100	100
Ziekenhuis, patiënten incl. bezoek	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	?	95	75	100	45

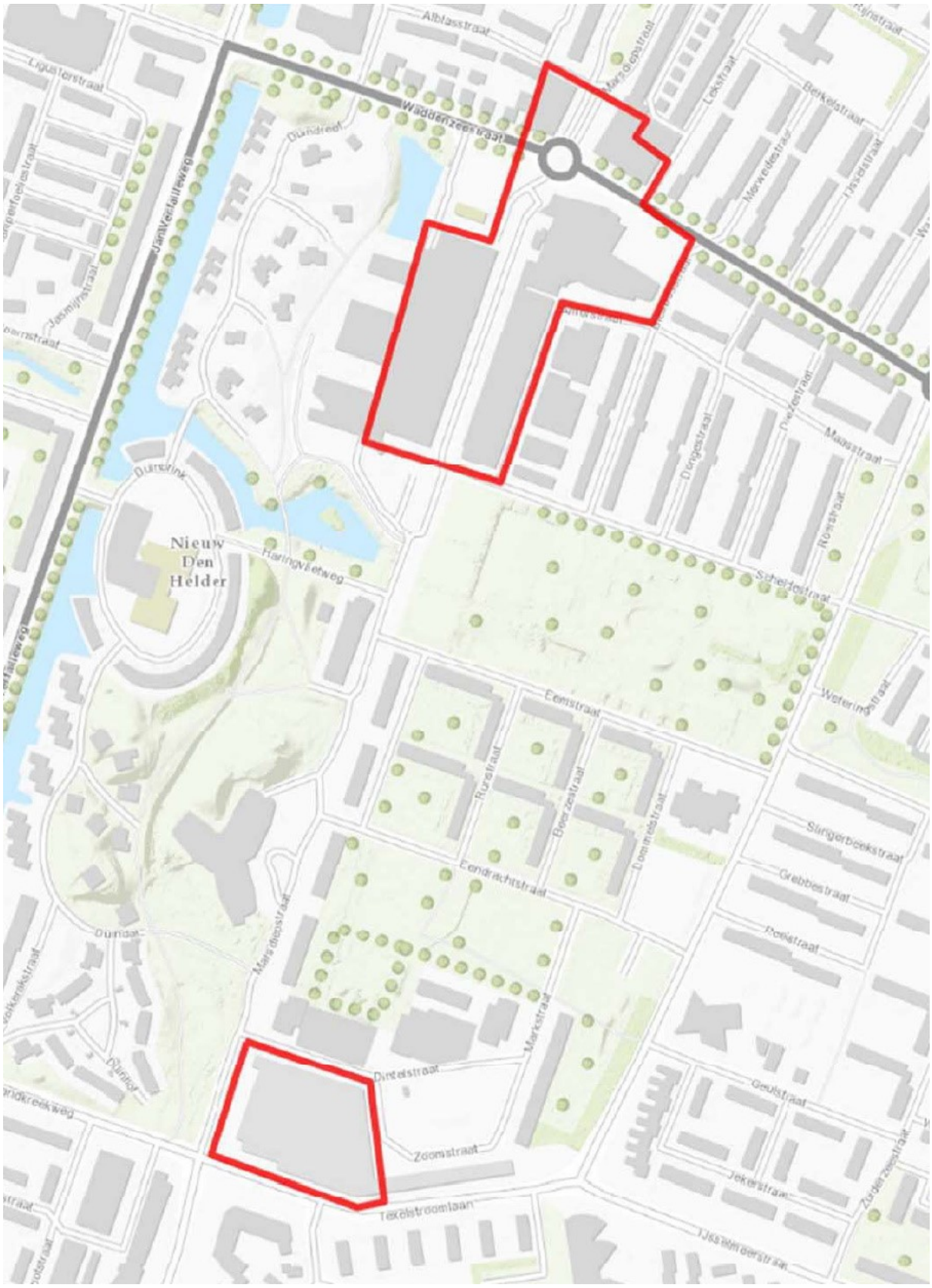
Voor (grootschalige) detailhandel en supermarkt gelden de aanwezigheidspercentages op zondagmiddag alleen voor de koopzondagen.

Bijlage 5: Zonering kernwinkelgebieden

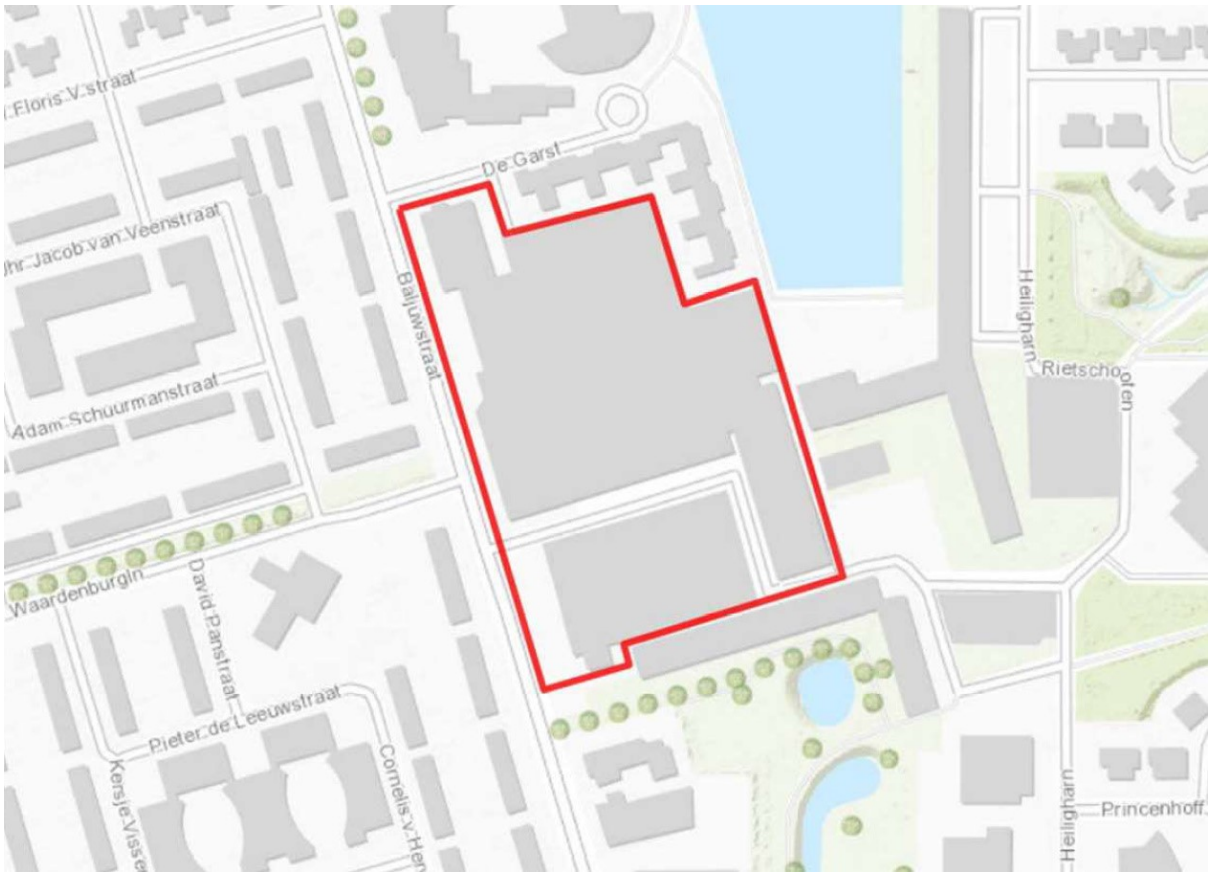
5.1. zonering kernwinkelgebied centrum



5.2. Zonering wijkcentra Nieuw Den Helder

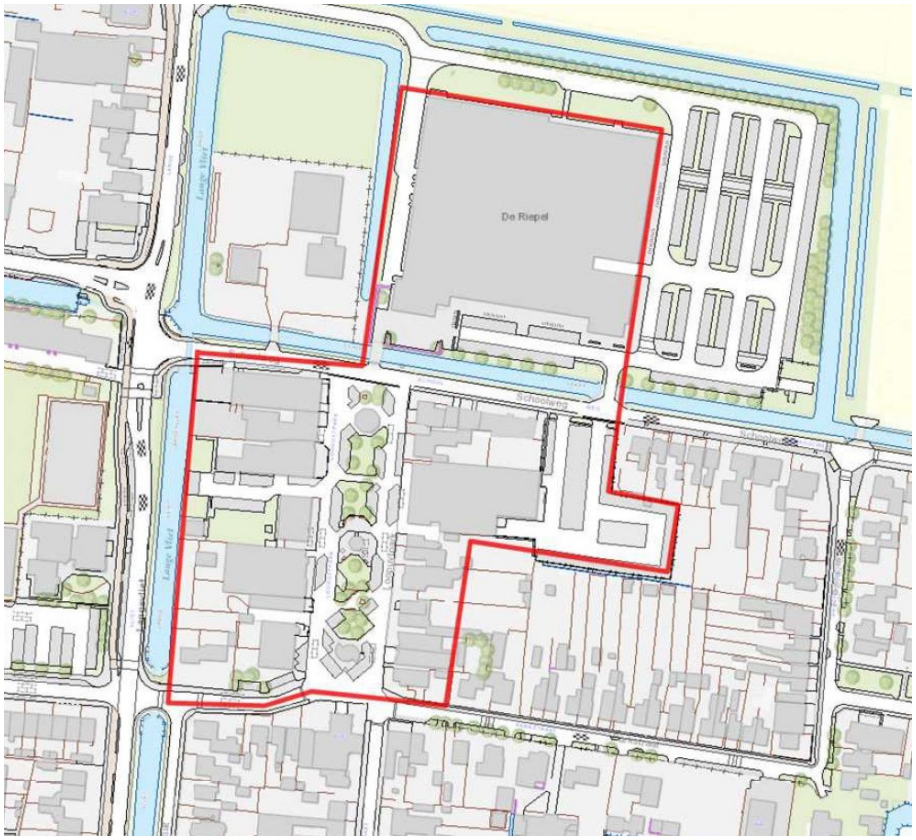


5.3. Zonering wijkcentrum De Schooten



5.4. Zonering wijkcentra Julianadorp

Oude Dorp



Dorper Weert



Bijlage 6: Bijzondere beleidsregels winkelcentra

6.1. 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)
arbeidsextensieve/bezoekersextensieve. bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)
arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, transportbedr.)
Bedrijfsverzamelgebouw
café/bar/discotheek/cafetaria
Restaurant

Cultuur/sport

museum/bibliotheek
dansstudio/sportschool
overdekte speeltuin/hal

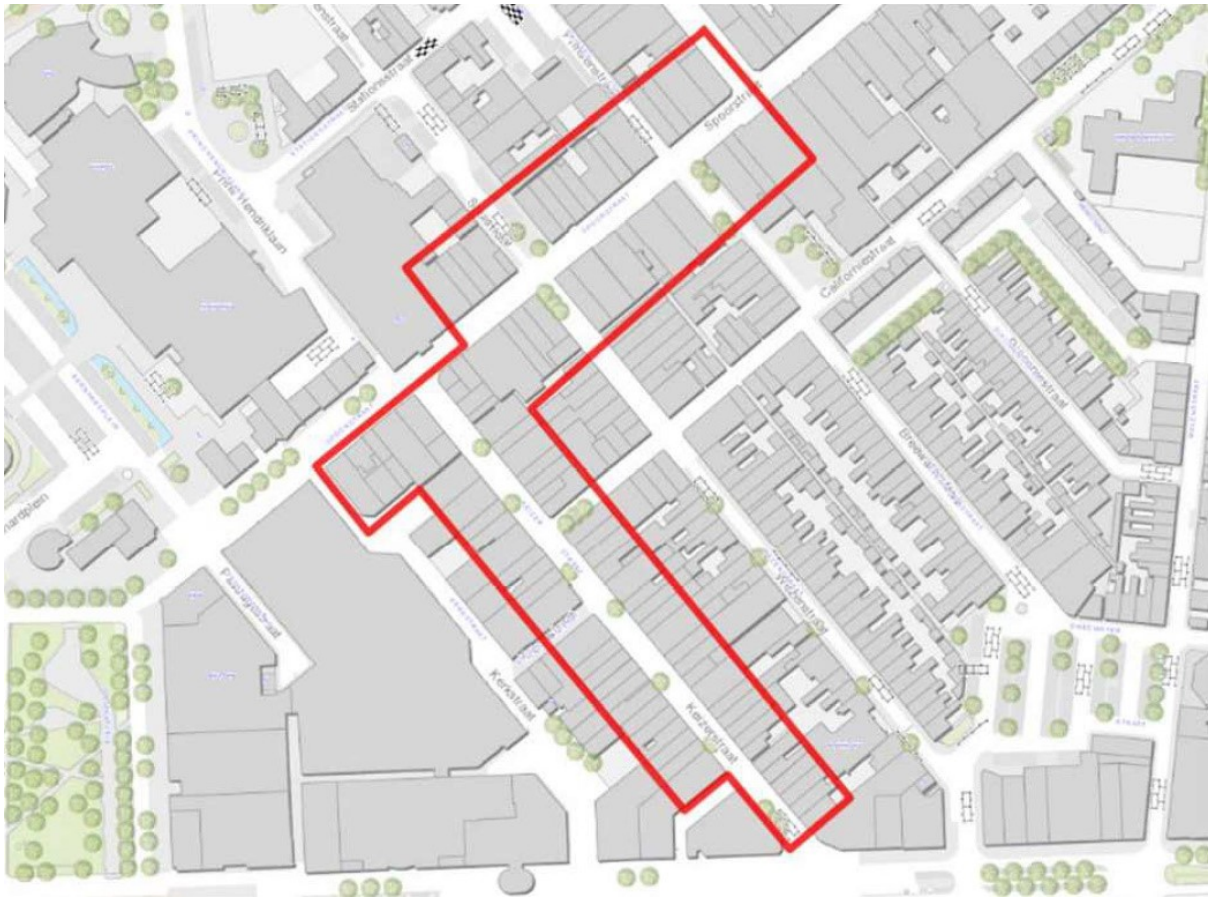
Maatschappelijk

Apotheek

6.2. 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 en 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.

Voorbeeld
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 verleen 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.

Bijlage 7: Parkeernormen fiets

Werken	norm	Eenheid
Bedrijven zonder baliefunctie	1,0	100 m^2 BVO
Bedrijven met baliefunctie	3,0	balie

Winkels	norm	Eenheid
supermarkt	5,0	100 m^2 BVO
Buurt-, wijk- en dorpscentrum	4,0	

Sport, cultuur en ontspanning	norm	Eenheid
Bibliotheek	3,0	100 m^2 BVO
Fitnessstudio/sportschool	3,0	
sporthal	2,0	
Zwembad	20,0	100 m^2 bassin
Sportveld	40,0	Per hectare netto terrein

Sport, cultuur en ontspanning	norm	Eenheid
Café/bar/cafetaria	7,0	100 m^2 BVO
restaurant	5,0	
Bed & Breakfast, hotel	0,2	kamer

Gezondheidszorg	Norm	Eenheid
Huisartsen-/fysiotherapiepraktijk/gezondheidscentrum	2,0	100 m^2 BVO
apotheek	5,0	apotheek

Onderwijks	norm	Eenheid
Basisschool		100 m^2 BVO
< 250 leerlingen	3,0	
250 – 500 leerlingen	4,0	
> leerlingen	5,0	
Middelbare school	10,0	100 m^2 BVO