

Nota Parkeernormen Horst aan de Maas 2015

Afdeling Ruimte
September 2015

gemeente
HORST
A/D
MAAS

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doelstelling	3
1.3 Werkingssfeer	4
2. Uitgangspunten parkeernormen	5
2.1 Basis parkeernormen	5
2.2 Stedelijkheidsgraad en ligging	6
Centrumgebied Grubbenvorst.....	9
2.3 Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis	9
2.4 Aanwezigheidspercentages	10
2.5 Parkeren op eigen terrein	11
2.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen.....	11
2.7 Parkeren van grote voertuigen	12
3. Toepassing parkeernormen	13
3.1 Bepalen parkeerbehoefte	13
3.2 Bepalen parkeernorm	13
3.3 Parkeerbalans opstellen	13
3.4 Ontheffingsmogelijkheid van de Nota Parkeernormen	14
3.5 Overgangsregeling.....	15
3.6 Hardheidsclausule	15

Bijlagen

Bijlage 1: parkeernormen Horst aan de Maas

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van de 'Nota Parkeernormen Horst aan de Maas 2015', hierna te noemen Nota Parkeernormen is tweeledig:

1. Er is behoefte aan een uniform toetsingskader voor het beoordelen van parkeervraagstukken in de gemeente;
2. De wetgeving op gebied van de ruimtelijke ordening is gewijzigd.

Ad 1. Toetsingskader

De gemeente Horst aan de Maas heeft (nog) geen eigen parkeernormen. Bij de beoordeling van ruimtelijke initiatieven wordt vooralsnog gebruik gemaakt van CROW publicatie 317 parkeerkcijfers (oktober 2012). In de uitgave zijn de parkeerkcijfers opgenomen voor diverse stedelijke tot niet stedelijke situaties en verschillende gebiedstyperingen zoals centrum en gebieden buiten het centrum. De richtlijnen zijn breed opgezet zodat in veel verschillende situaties een toepasbare parkeernorm gevonden kan worden.

In deze rapportage worden de gemaakte keuzes toegelicht en wordt gemotiveerd hoe de CROW-richtlijnen voor de gemeente Horst aan de Maas worden geïnterpreteerd. Om deze parkeerkcijfers eenduidig toe te passen, maar ook om duidelijkheid over het parkeren in de gemeente te verschaffen naar adviesbureaus, projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, makelaars etc. is het gewenst dat parkeernormen voor de gemeente formeel worden vastgesteld. Uiteindelijk moet deze Nota Parkeernormen als toetsingskader worden gezien voor ruimtelijke ontwikkelingen waarbij moet worden voorkomen dat parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan.

Ad 2. Gewijzigde wetgeving

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijkertijd is de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Dat heeft twee grote gevolgen voor het parkeren:

1. De Wro maakt onderscheid tussen beleid en normen. Beleidsplannen mogen geen normen meer bevatten. Dus een parkeerbeleidsplan ook niet;
2. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, dus ook niet over parkeren.

Bij de inwerkingtreding van het Besluit Quick Wins op 1 november 2014 is ook artikel 3.1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. Geregeld is dat 'ten behoeve van de goede ruimtelijke ordening in een bestemmingsplan regels kunnen worden opgenomen, waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels'. Hiermee is het mogelijk gemaakt om een regeling voor het parkeren in bestemmingsplannen op te nemen, zonder parkeernormen concreet vast te leggen en ook om te kunnen blijven werken met een parkeerfonds.

Hierbij bestaat dus de mogelijkheid om in het bestemmingsplan concrete normen op te nemen, maar juist vanwege dit nieuwe artikel in het Bro is dat niet nodig. Het is voldoende 'dat er in het bestemmingsplan in de regels wordt opgenomen dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden ten behoeve van de nieuwe functie'. Voor de concrete invulling hiervan wordt vervolgens verwezen naar de gemeentelijke Nota Parkeernormen.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van de 'Nota Parkeernormen Horst aan de Maas 2015' is als volgt samen te vatten:

Het vaststellen van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en -ontwikkelingen in de gemeente Horst aan de Maas om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Horst aan de Maas te waarborgen. Met behulp van dit toetsingskader moet worden voorkomen dat als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan.

1.3 Werkingssfeer

De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en -plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies. De Nota Parkeernormen is niet van toepassing op bestaande ruimtelijke ontwikkelingen en -plannen, tenzij deze ontwikkelingen en/of plannen zich nog in de beginfase bevinden, er nog geen parkeereis is opgelegd en er nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden.

Ten aanzien van de toepassing in de dagelijkse praktijk gelden de volgende uitgangspunten:

- Er moet sprake zijn van een eenduidige norm die op eenvoudige wijze binnen de gemeente kan worden toegepast;
- Op basis van de parkeernormen is duidelijkheid richting projectontwikkelaars en bouwers te geven over het aantal te realiseren parkeervoorzieningen bij bouwinitiatieven.

2. Uitgangspunten parkeernormen

2.1 Basis parkeernormen

Voor de parkeernormen is aansluiting gezocht bij CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (oktober 2012). De kencijfers zijn voor landelijke toepassing geschreven. Zowel grote stedelijke regio's als kleinere gemeenten moeten er mee overweg kunnen. Bij ruimtelijke initiatieven binnen de gemeente wordt deze publicatie ook al gehanteerd als toetsingskader. In de CROW publicatie zijn de parkeerkencijfers opgenomen voor de volgende zeven hoofdcategorieën:

- winkel en boodschappen;
- sport, cultuur en ontspanning;
- horeca en (verblijfs)recreatie;
- gezondheid en (sociale) voorzieningen;
- onderwijs;
- wonen;
- werken.

De parkeernormen in CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie bestaan uit een minimum- en maximumwaarde. De bandbreedte leidt tot discussies omdat niet iedereen het met elkaar eens is over de invloedsfactoren. Bij het opstellen van de parkeernormen is daarom gekozen om één hanteerbare norm op te stellen in plaats van een bandbreedte met een minimum en maximumnorm. Als de bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden, betekent dat dat relatief meer parkeerplaatsen aangelegd moeten worden op eigen terrein. Het risico is dat ontwikkelaars hun plannen financieel niet rond krijgen of afhaken. Met een te lage normering bestaat het risico dat er te weinig parkeermogelijkheid wordt aangelegd op eigen terrein. Omdat de parkeerdruk jaarlijks toeneemt, wordt het tekort door de jaren alleen maar groter. Een te lage norm leidt tot een onvoldoende duurzaam aanbod van parkeerplaatsen op termijn.

Het is daarom verdedigbaar om 'in het midden' van de bandbreedte te gaan zitten. Er wordt dan zoveel mogelijk een evenwicht tussen belangen van de eindgebruikers, de projectontwikkelaars en de gemeente gekeken. De benadering te kiezen voor het gemiddelde van de bandbreedte heeft het grote voordeel dat er sprake is van een duidelijk toepasbare norm. Er is geen discussie over de parkeernormen en er kunnen geen interpretatieverschillen optreden. Vandaar dat in deze Nota geen bandbreedtes meer voorkomen.

Afwijking van landelijke kencijfers: appartementen en woonhuizen

Voor appartementen en woonhuizen maakt het CROW publicatie 317 onderscheid naar woontypes (bijv. vrijstaand, hoekwoning, tussenwoning), eigendomssituatie (koop/huur) en verschillende prijsklassen. In deze Nota Parkeernormen is voor alle type appartementen en woonhuizen, ongeacht de prijsklasse en eigendomssituatie, één parkeernorm opgenomen. Vanwege de landelijke 'setting' van de gemeente Horst aan de Maas heeft het type woning en prijsklasse van de woning nauwelijks invloed op het autobezit. Vandaar dat gekozen wordt voor één categorie 'wonen'.

Centrumfuncties

Voor de centrumfuncties (uitgezonderd de woonfunctie) zijn de parkeernormen bepaald aan de hand van de minimum CROW parkeernorm en de uitkomsten van eerder uitgevoerd parkeeronderzoek (centrum Horst 2011). Op onderdelen wordt dus op basis van eerder onderzoek gemotiveerd afgeweken van CROW-publicatie 317.

In bijlage 1 zijn alle parkeernormen voor de gemeente Horst aan de Maas opgenomen.

2.2 Stedelijkheidsgraad en ligging

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de behoefte aan parkeerplaatsen. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW-parkeerkencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar 5 verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk, weinig stedelijk, matig stedelijk, sterk stedelijk en zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid (oad) van het CBS. De oad wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer.

Volgens de oad wordt de totale gemeente Horst aan de Maas getypeerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km²). Tussen - en binnen - de afzonderlijke kernen zijn (kleine) verschillen in de oad zichtbaar. Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen is in de Nota Parkeernormen uitgegaan van één stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk gebied) voor de totale gemeente.

Ligging

Naast de mate van stedelijkheid heeft ook de ligging van een bepaalde voorziening invloed op de mate van parkeerbehoefte. Een ligging in of nabij het centrumgebied betekent veelal dat minder ruimte beschikbaar is in de openbare ruimte voor de realisatie van parkeerplaatsen. Tevens speelt hierbij de mate van beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer of de fiets een rol. Vaak is in centrumgebieden sprake van (grootschalige) geclusterde parkeervoorzieningen en worden diverse voorzieningen in samenhang met elkaar bezocht. Het niet voor de deur kunnen parkeren wordt in dit soort gebieden dan ook tot op zekere hoogte geaccepteerd. In de overige delen binnen de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom wordt vaker specifiek één voorziening bezocht. Gelet op de perifere ligging mag aangenomen worden dat het autogebruik hoger zal zijn dan wanneer men richting centrum gaat.

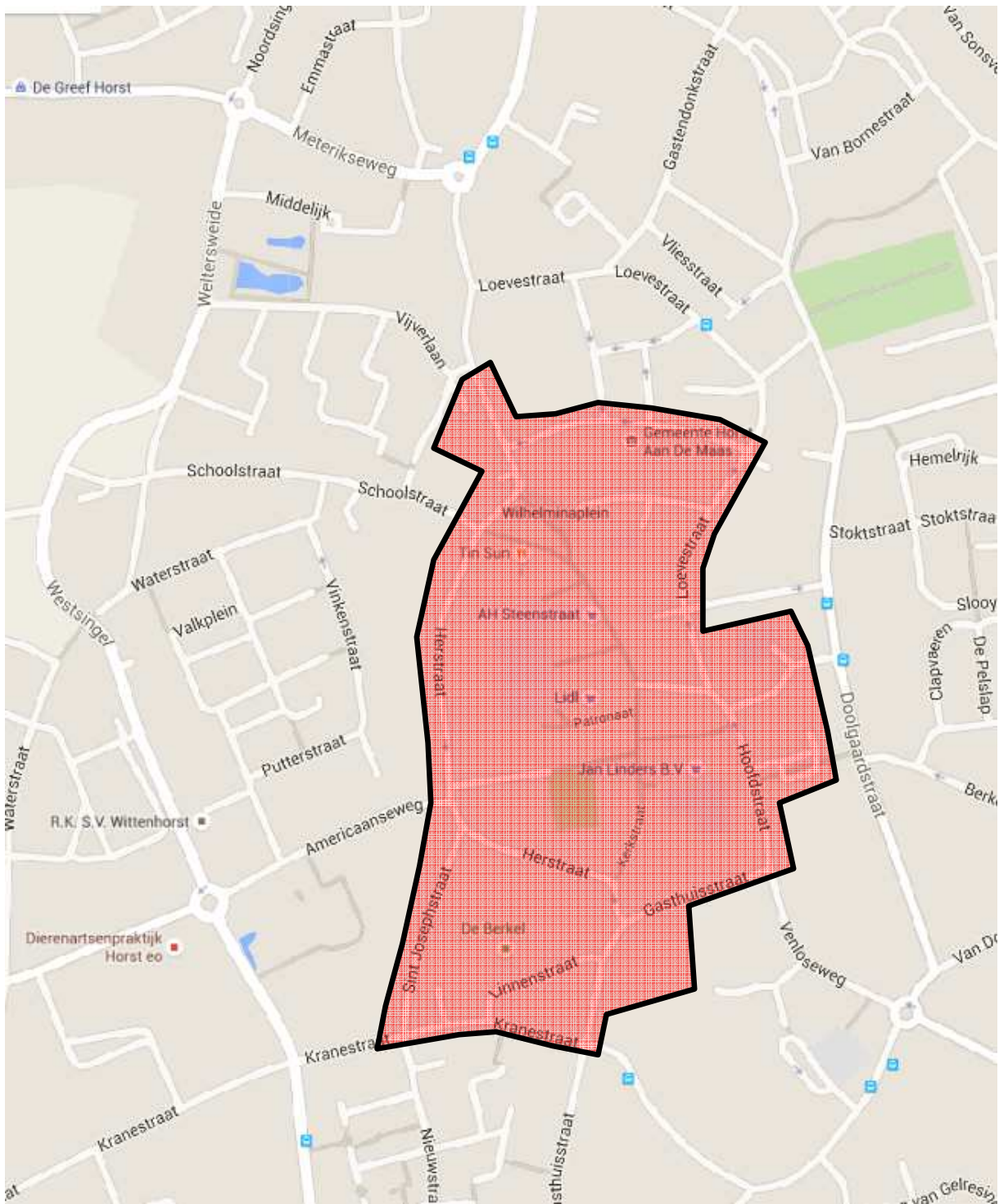
In de CROW-parkeerkencijfers is daarom onderscheid gemaakt naar vier stedelijke zones:

1. centrum;
2. schil rond het centrum;
3. rest bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet;
4. buiten de bebouwde kom (in de zin van de Wegenverkeerswet)

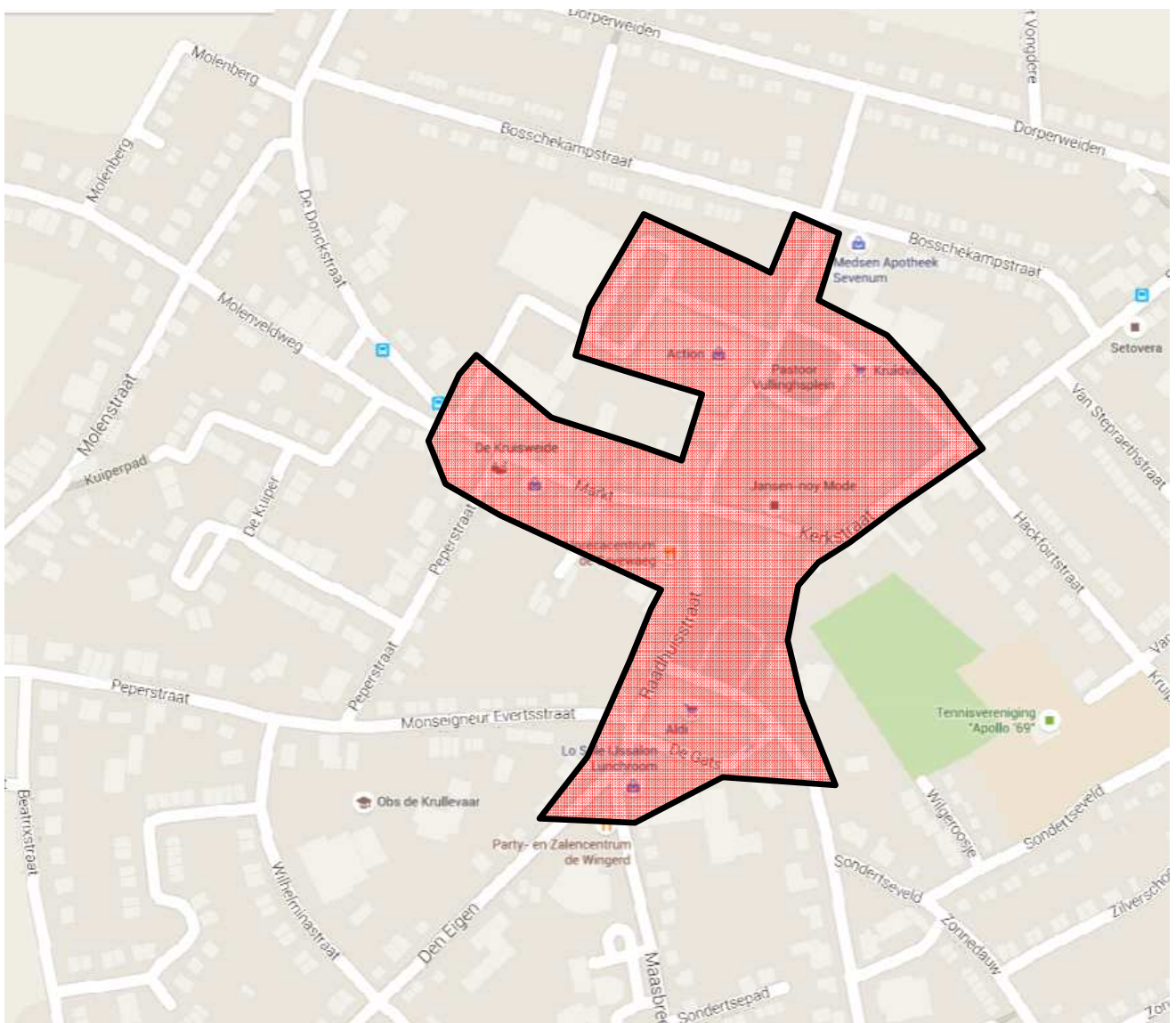
In deze Nota parkeernormen zijn maar drie stedelijke zones opgenomen. De schil rondom centrumgebieden is niet afzonderlijk benoemd omdat binnen de centrumgebieden van de kernen binnen de gemeente Horst aan de Maas feitelijk geen sprake is van een overloopgebied cq. schil zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden. Om ook hier schijnnaauwkeurigheid te vermijden zijn alleen de centrumgebieden van de kernen Horst, Sevenum en Grubbenvorst als zodanig gekarakteriseerd. In de overige kernen is geen sprake van een sterke concentratie van aaneengesloten winkels.

Onderstaand zijn de centrumgebieden van de kernen Horst, Sevenum en Grubbenvorst afgebeeld.

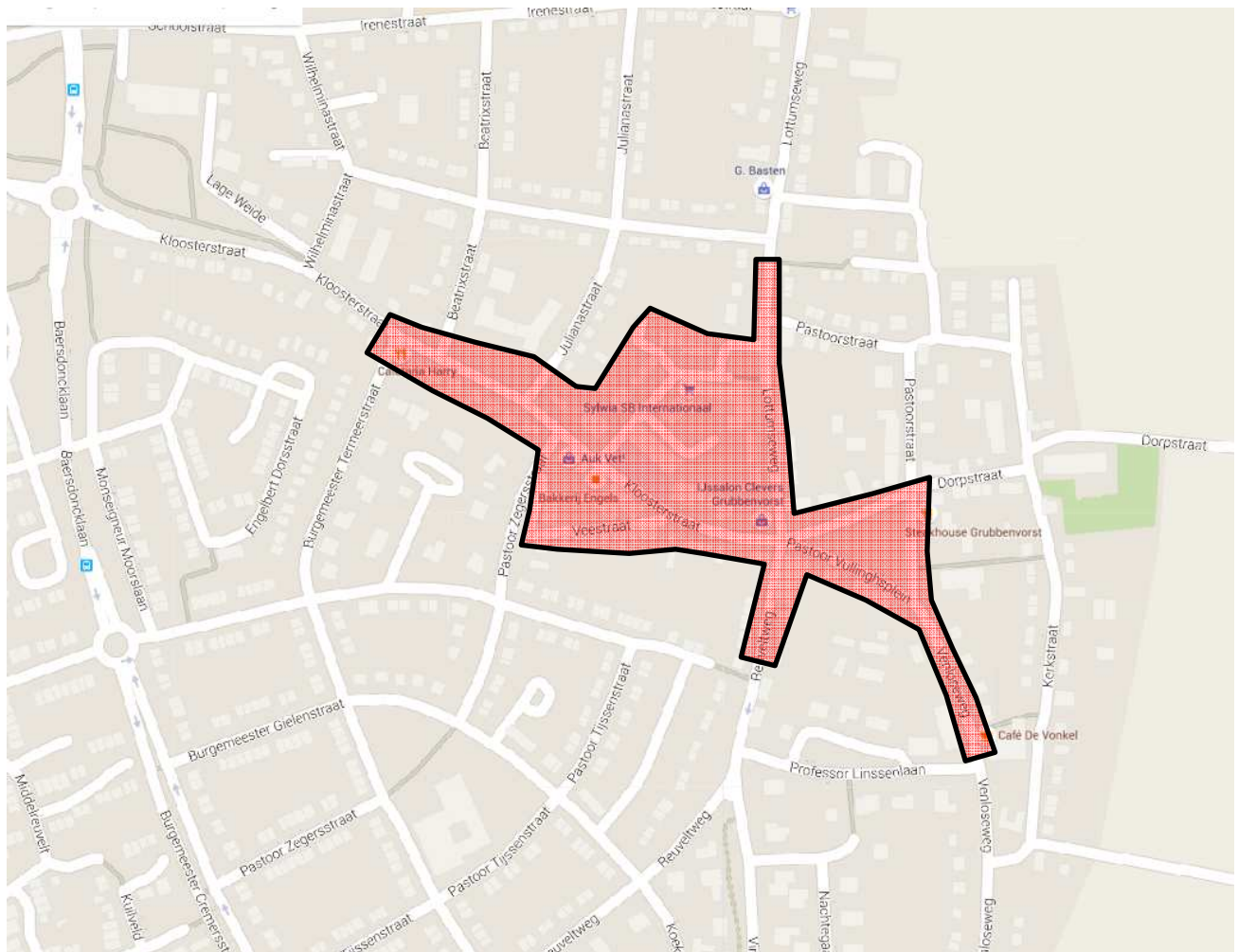
Centrumgebied Horst



Centrumgebied Sevenum



Centrumgebied Grubbenvorst



2.3 Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis

In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven die relatief weinig tot geen bezoekers en werknemers hebben. De parkeergevolgen van dergelijke bedrijven zijn verwaarloosbaar. Eventuele bezoekers en werknemers zijn aangewezen op de aanwezige parkeerplaatsen in de woonwijk waarover overdag over het algemeen sprake is van restcapaciteit parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis is daarom buiten beschouwing gelaten. Bij de vergunningverlening volstaat het dan ook om te verwijzen naar het bestemmingsplan waarin als voorwaarde is opgenomen dat er geen negatieve gevolgen voor de parkeerbalans mogen zijn.

2.4 Aanwezigheidspercentages

Gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen is mogelijk als de behoefte aan parkeerplaatsen voor een bepaalde functie op bepaalde momenten van de dag of de week laag is, terwijl vanuit een andere functie op dat moment een sterke behoefte aanwezig is. Wanneer twee of meerdere functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening(en) worden aanwezigheidspercentages toegepast. Hiermee wordt de gecombineerde maatgevende parkeervraag voor de verschillende functies bepaald. Onderstaand zijn de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies en maatgevende periodes opgenomen. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW publicatie 317.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning /verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 1: Aanwezigheidspercentages

Gedeeld gebruik wordt in met name centrumgebieden in toenemende mate een moeilijk haalbare kwestie. Neem bijvoorbeeld de combinatie met winkel of detailhandelfuncties. Een aantal jaren geleden was gedeeld gebruik goed toepasbaar omdat de meeste winkels open waren tot 18 uur. Vooral bij supermarkten is een sluitingstijd van 18 uur verleden tijd. Naast winkels die elke dag 's avonds open zijn, wordt de koopzondag steeds meer een gewone winkeldag. Het is niet ondenkbaar dat op termijn van een aantal jaren veel winkels elke zondag open zullen zijn. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen voor winkels en woningen is dan ook nog maar beperkt mogelijk. Voor het bepalen van de parkeernorm wordt dan ook geadviseerd in een aantal situaties voorzichtig om te gaan met gecombineerd gebruik, omdat dit in de praktijk niet altijd op gaat.

Specifieke verlaging van een parkeernorm omdat 'elders' (op enige afstand) parkeerruimte aanwezig of beschikbaar is, wordt niet geadviseerd. De verstedelijkingsgraad is laag en die geografische situatie gaat gekenmerkt met de sterke behoefte van bezoekers om direct 'voor de deur' te willen parkeren. Voor een centrumgebied is het uitgangspunt van parkeren op enige afstand wel haalbaar met geclusterde parkeervoorzieningen, maar op het niveau van individuele bouwontwikkelingen is dat uitgangspunt niet werkbaar.

2.5 Parkeren op eigen terrein

Een bouwinitiatief moet op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeervraag. Voor de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersplaatsen per appartement/woning is altijd 0,3 parkeerplaats per woning. Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen wordt op eigen terrein aangelegd. Bij grootschalige woningbouwontwikkelingen (vanaf tien woningen) moeten de bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en mogen deze zich niet in een afgesloten parkeervoorziening bevinden.

Een garage bij een woning wordt niet meegeteld als parkeermogelijkheid op eigen terrein. In de praktijk heeft bijna elke garage aan een woning of een bij een woning (aan)gebouwde garage een andere bestemming zoals bijkeuken, slaapkamer of kantoor. Hiermee wordt op voorhand rekening gehouden zodat het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voldoende duurzaam en toekomstvast is.

De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. In de onderstaande tabel 2 is de factor opgenomen voor bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen.

Type parkeergelegenheid	Berekeningsaantal	Ontwerpeis
Woning met garage en of een oprit	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met garage	0,0 pp	
Woning met oprit/parkeerplaats	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met carport	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met dubbele oprit naast elkaar	min 2,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed per auto ¹
Garagebox geclusterd ²	0,4 pp	Minimaal 5,0 meter diep

Tabel 2: berekeningsaantallen parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen

Aan parkeerplaatsen worden eisen gesteld zodat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Deze eisen zijn vermeld in het boekwerk ASVV 2012 (december 2012) van het CROW dat (technische) gegevens / richtlijnen bevat over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen. Uiteindelijk dient de vakafdeling naast de parkeernorm, ook het ontwerp van de parkeervoorzieningen goed te keuren.

2.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht genomen worden:

- op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als algemene gehandicaptenparkeerplaats;
- de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo kort mogelijk bij (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn;
- de maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats is ruimer dan van een standaard parkeerplaats en wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit het ASVV 2012.

¹ meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein worden stuk voor stuk gerekend voor zover deze afzonderlijk van elkaar gebruikt kunnen worden.

² geldt alleen in nog bestaande situaties. Parkeren in garageboxen wordt beschouwd als parkeren op afstand en in nieuwe situaties wordt dat niet aangemerkt als parkeren op eigen terrein. Bovendien blijkt dat garageboxen steeds vaker gebruikt worden voor opslag in plaats van parkeren.

2.7 Parkeren van grote voertuigen

Het uitgangspunt is dat het parkeren van grote voertuigen op eigen terrein van de bedrijven moet plaatsvinden. Het parkeren van grote voertuigen (vrachtwagens, touringcars), exclusief laden en lossen, is binnen de bebouwde kommen van de gemeente Horst aan de Maas niet toegestaan behoudens op de daarvoor aangewezen vrachtwagenparkeerplaatsen. In de gemeente Horst aan de Maas zijn in het GVVP de volgende locaties benoemd waar het parkeren van vrachtauto's in het openbaar gebied toegestaan is:

- Handelsstraat en Energiestraat te Horst (op industrieterrein Hoogveld);
- Parkeerterrein Venrayseweg-Wittebrugweg;
- Parkeerterrein nabij sportpark ter Horst;
- Parkeerterrein Gerard Smuldersstraat te America;
- Hagelkruisweg in Grubbenvorst;
- Grimmelsweg in Lottum;
- Berendonkerweg in Broekhuizenvorst (nabij voetbalterrein);
- Parkeerterrein Molenstraat te Swolgen;
- Nehobolaan te Tienray;
- Bedrijventerrein Berghem.

Verdere uitbreiding van vrachtparkeerplaatsen in openbaar gebied is niet gewenst.

3. Toepassing parkeernormen

3.1 Bepalen parkeerbehoefte

Het proces van toepassing van de parkeernormen start met een ruimtelijk initiatief, plan of project. Kenmerk van doorwerking van parkeernormen via de Nota parkeernormen is, dat toetsing alleen kan plaatsvinden op het moment dat sprake is van vergunningplichtige activiteiten. Niet-vergunningsplichtige verbouwingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden. Bij de vergunningsplichtige activiteiten wordt voor toepassing van de Nota parkeernormen onderscheid gemaakt naar de volgende situaties:

1. nieuwbouw;
2. herbouw/verbouw;
3. functiewijziging;
4. functie-uitbreiding.

ad 1. nieuwbouw

In het geval van nieuwbouw is de Nota Parkeernormen van toepassing op de totale ontwikkeling. De parkeerbehoefte per (nieuwe) functie bepaald door middel van het aantal eenheden per functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm

ad 2. herbouw/verbouw

Wanneer een bestaand object wordt gesloopt of verbouwd en in dezelfde functie en omvang wordt teruggebouwd dan is de Nota Parkeernormen niet van toepassing.

ad 3. functiewijziging

Wanneer een bestaand object (deels) een functiewijziging ondervindt dan is de Nota Parkeernormen van toepassing op dat gedeelte waar functiewijziging plaatsvindt. De parkeernorm wordt dan samengesteld op basis van de parkeernorm van de nieuwe functie minus de parkeernorm van de oude functie. Mochten voor de oude functie in het verleden geen parkeernormen zijn vastgelegd blijven deze ten aanzien van de wijziging buiten beschouwing. De toetsing aan de parkeernormen en het realiseren van het benodigd aantal parkeerplaatsen geldt alleen voor de nieuwe functie.

ad. 4. functie-uitbreiding

Bij het uitbreiden van een bestaande functie is de parkeernorm van toepassing op het gedeelte dat uitgebreid wordt. Ook hier geldt dat in het verleden vergunde activiteiten waarbij niet getoetst is aan parkeernormen niet worden meegenomen in de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

3.2 Bepalen parkeernorm

De parkeernorm wordt vastgesteld op basis van de parkeerbehoefte per functie en het eventueel gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen door verschillende functies. De parkeernorm geeft het totaal aantal parkeerplaatsen aan dat voor een ruimtelijk initiatief, plan of project aangelegd moet worden. In het geval van de bouw van tien of meer woningen wordt de parkeereis uitgesplitst naar bewoners- en bezoekersparkeerplaatsen.

3.3 Parkeerbalans opstellen

Om aan te tonen dat een ruimtelijk initiatief, plan of project voldoet aan de parkeereis moet een parkeerbalans opgesteld worden. Met een parkeerbalans wordt de balans tussen vraag naar - en aanbod van - parkeervoorzieningen in een gebied in beeld gebracht. Wanneer het aanbod van parkeervoorzieningen groter of gelijk is dan de parkeervraag dan wordt voldaan aan de parkeernorm en kan een positief parkeeradvies afgegeven worden.

Wanneer bij het berekenen van het aantal parkeervoorzieningen al bestaande parkeervoorzieningen worden meegerekend moet worden aangetoond dat deze parkeervoorziening over voldoende (rest)capaciteit beschikt om aan (een gedeelte van) de parkeernorm te kunnen voldoen. Het aantonen kan gebeuren door middel van:

- de functie waarvoor de bestaande parkeervoorziening is bestemd meenemen bij het bepalen van de parkeerbehoefte en -norm;
- een parkeeronderzoek aanleveren waaruit blijkt dat de parkeerdruk op de bestaande locatie na toevoeging van de extra parkeerbehoefte niet hoger zal worden dan 85%.

Bij het opstellen van een parkeerbalans worden de volgende stappen uitgevoerd:

1. bepalen onderzoeksgebied/object
2. inventarisatie van voorzieningen en indeling in hoofd- en subfunctie;
3. keuze parkeernorm en aanwezigheidspercentages van de hoofd- en subfuncties;
4. bepalen parkeerbehoefte per functie;
5. bepalen parkeereis;
6. inventarisatie van het aanbod parkeervoorzieningen;
7. opstellen parkeerbalans.

3.4 Ontheffingsmogelijkheid van de Nota Parkeernormen

Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen voor de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen zoals opgenomen in deze Nota Parkeernormen.

De ontheffing van parkeernormen wordt in uitzonderlijke gevallen verleend als het realiseren van een initiatief van belang is voor de ontwikkeling van een gebied of andere maatschappelijke motieven en daarmee zwaarder weegt dan het voldoen aan de parkeerplaatsverplichting. Er kan ontheffing verleend worden voor:

1. de hoogte van de parkeernorm;
2. het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein aangelegd moet worden;
3. het bezoekersaandeel parkeerplaatsen dat openbaar toegankelijk moet zijn.

Afwijken van de hoogte van de parkeernorm

Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen om van de parkeereis af te wijken indien de initiatiefnemer voornemens is minder parkeerplaatsen te realiseren dan de Nota Parkeernormen voorschrijft. De initiatiefnemer dient in dat geval aantoonbaar te maken dat er gegronde redenen zijn om van de parkeernorm af te wijken. De initiatiefnemer dient, al dan niet met behulp van een onafhankelijke adviseur, een parkeerprofiel op te laten stellen waaruit de lagere parkeerbehoefte blijkt. Het parkeerprofiel dient inzicht te geven in de bestaande en toekomstige parkeerdruk.

Afwijken van het uitgangspunt dat parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden aangelegd

Indien er te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen om van dit uitgangspunt af te wijken. In eerste instantie zal echter door de initiatiefnemer(s) gedacht moeten worden aan de realisatie van ondergrondse parkeervoorzieningen of een evenredigheid moeten worden gevonden tussen bebouwd oppervlak en de aan te leggen parkeervoorzieningen.

Afwijken van het uitgangspunt dat de bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn

Bij de bouw van 10 of meer woningen moeten de parkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd worden in de openbare ruimte. Hiervan kan ontheffing verleend worden wanneer uit de parkeerbalans blijkt dat in de openbare ruimte voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is voor het kunnen opvangen van de parkeervraag van bezoekers.

Parkeerfonds

Bij bouwplannen of wijzigingen van de bestemming worden initiatiefnemers geacht om op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Als hieraan niet kan worden voldaan, kan onder voorwaarden ontheffing worden verleend. Wanneer het bouwinitiatief in het centrumgebied van Horst en Sevenum ligt (dus NIET in Grubbenvorst) is de ontheffing gekoppeld aan het Parkeerfonds, zoals vastgesteld door de gemeenteraad in de vergadering van 22-11-2011. Aan deze ontheffing is een financiële verplichting voor de initiatiefnemer gekoppeld in de vorm van storting van een bedrag à € 6.750,00 per parkeerplaats in het Parkeerfonds (prijsspeil 2011). Hiermee wordt de gemeente Horst aan de Maas in staat gesteld alsnog het benodigde aantal parkeerplaatsen op een alternatieve locatie te realiseren.

Op dit moment is het parkeerfonds leeg. De beschikbare middelen zijn aangewend voor realisatie van het Centrumplan Horst.

3.5 Overgangsregeling

Deze Nota Parkeernormen treedt inwerking na vaststelling door de Raad en het kenbaar maken van het besluit door publicatie in het huis aan huisblad. Dit betekent dat voor ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor al eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien wordt. Voor alle ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden wordt de 'Nota Parkeernormen' als uitgangspunt gebruikt.

3.6 Hardheidsclausule

In alle gevallen waarin de Nota Parkeernormen niet voorziet of wanneer toepassing van de Nota Parkeernormen leidt tot kennelijk onredelijke situaties, neemt het college van Burgemeester en Wethouders een beslissing.

BIJLAGE 1 PARKEERNORMEN HORST AAN DE MAAS

Gezondheid en (sociale) voorzieningen				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
apotheek	per apotheek	2,4	3,4	nvt
begraafplaats	per plechtigheid	nvt	31,6	31,6
consultatiebureau	per behandelkamer	1,5	2,1	2,2
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	2,0	2,2
crematorium	per plechtigheid	nvt	30,1	30,1
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,4	2,0	2,0
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,7	2,5	2,5
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	3,3	3,3
penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,7	3,3	3,7
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	nvt
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	2,6	2,7
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	0,6

Horeca en (verblijfs)recreatie				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
hotel	per 10 kamers	5,5	11,0	12,6
bungalowpark	per bungalow	nvt	1,7	2,1
café, bar, cafetaria	100 m ² bvo	4,0	7,0	nvt
camping/kampeerterrein	per standplaats	nvt	nvt	1,2
discotheek	100 m ² bvo	7,0	20,9	20,8
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m ² bvo	4,0	8,5	nvt
restaurant	100 m ² bvo	8,0	15,0	nvt

Onderwijs				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
avondonderwijs	per 10 studenten	4,6	6,8	10,5
basisschool	per leslokaal	0,8	0,8	0,8
kinderdagverblijf (crèche)	100 m ² bvo	1,0	1,4	1,5
middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9
ROC	per 100 leerlingen	4,8	5,9	5,9

Sport, cultuur en ontspanning				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
attractie- en pretpark	per ha netto terrein	8,0	8,0	8,0
bibliotheek	100 m ² bvo	0,2	1,2	1,4
biljart-/snookercentrum	per speeltafel	0,9	1,4	1,8
bioscoop	100 m ² bvo	3,2	11,2	13,7
bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8
casino	100 m ² bvo	5,7	6,5	8,0
dansstudio	100 m ² bvo	1,6	5,5	7,4
dierenpark	per ha netto terrein	8,0	8,0	8,0
filmtheater/filmhuis	100 m ² bvo	5,1	18,0	22,1
fitnesscentrum	100 m ² bvo	1,7	6,3	7,4
fitnessstudie/sportschool	100 m ² bvo	1,1	4,8	6,5
gemeenschapshuis/cultureel centrum/wijkgebouw	100 m ² bvo	3,0	3,0	nvt
golfbaan (18 holes)	per 18 holes/60 ha	nvt	96,0	118,3
golfoefencentrum	6 ha	nvt	51,1	56,2
indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	100 m ² bvo	4,0	5,9	6,4
jachthaven	per ligplaats	0,6	0,6	0,6
manege/paardenhouderij	per box	nvt	nvt	0,4
museum	100 m ² bvo	0,6	1,1	1,1
sauna/hammam	100 m ² bvo	2,5	6,7	7,3
sporthal	100 m ² bvo	1,3	2,9	3,5
sportveld	per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0
sportzaal	100 m ² bvo	1,2	2,9	3,6
squashhal	100 m ² bvo	2,1	3,5	4,2
tennishal	100 m ² bvo	0,3	0,5	0,5
theater/schouwburg	100 m ² bvo	7,4	9,8	12,0
volkstuintuin	per 10 tuinen	nvt	1,4	1,5
wellnesscentrum (themen, kuurcentrum, beautycentrum)	100 m ² bvo	nvt	9,3	10,3
zwembad openlucht	100 m ² bassin	nvt	12,9	15,8
zwembad overdekt	100 m ² bassin	nvt	9,7	13,3

Werken				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	100 m ² bvo	0,4	1,1	1,1
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	100 m ² bvo	1,3	2,4	2,4
bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,4	2,0	2,0
kantoor (met baliefunctie)	100 m ² bvo	2,2	3,6	3,6
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	1,6	2,6	2,6
showroom	100 m ² bvo	1,0	1,7	1,7

Winkel en boodschappen				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
binnenstad/kernwinkelgebied	100 m ² bvo	2,6	nvt	nvt
bouwmarkt	100 m ² bvo	nvt	2,5	2,5
bruin- en witgoedzaken	100 m ² bvo	4,1	8,2	9,3
buurt- en dorpscentrum	100 m ² bvo	nvt	4,0	nvt
buurtsupermarkt	100 m ² bvo	2,3	4,1	nvt
discount supermarkt	100 m ² bvo	3,7	4,1	nvt
full service supermarkt	100 m ² bvo	4,1	5,6	nvt
groothandel in levensmiddelen	100 m ² bvo	nvt	7,1	nvt
kringloopwinkel	100 m ² bvo	nvt	2,0	2,3
meubelboulevard/woonboulevard	100 m ² bvo	nvt	2,6	nvt
outletcentrum	100 m ² bvo	nvt	10,4	10,4
tuincentrum	100 m ² bvo	nvt	2,7	2,9
weekmarkt	m ¹ kraam	0,2	0,2	nvt
wijkcentrum (gemiddeld)	100 m ² bvo	nvt	5,5	nvt
wijkcentrum (groot)	100 m ² bvo	nvt	6,1	nvt
wijkcentrum (klein)	100 m ² bvo	nvt	4,9	nvt
winkelboulevard	100 m ² bvo	nvt	4,5	nvt
woonwarenhuis (zeer groot)	100 m ² bvo	nvt	5,2	5,2
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m ² bvo	1,3	2,0	2,0

Wonen				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
aanleunwoning en serviceflat	per woning	1,1	1,2	1,2
appartement	per appartement	1,3	1,8	1,8
kamerverhuur (niet zelfstandig)	per kamer	0,3	0,3	0,3
kamerverhuur (zelfstandig)	per kamer	0,6	0,7	0,7
migrantenhuisvesting (indien geen woonhuis)	per bewoner	0,6	0,7	0,7
woonhuis	per woning	1,6	2,0	2,0

In bovenstaande tabellen staat een veelheid aan afzonderlijke functies opgenomen. Het kan ook voorkomen dat meerdere functies zijn verenigd in één gebouw. In dat geval dient van iedere functie afzonderlijk het aantal benodigde parkeerplaatsen te worden berekend en wordt aan de hand van de in deze Nota benoemde aanwezigheidspercentages het dubbelgebruik bepaald. Zo ontstaat een totale parkeervraag voor alle gecombineerde functies.