

## **Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Duiven houdende regels omtrent parkeren Parkeernormennota Duiven**

### **Samenvatting**

De Parkeernormennota Duiven is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen binnen de gemeente Duiven, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie. Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden.

In het Mobiliteitsplan Duiven 2016-2026 is een eerste opzet gemaakt om te komen tot een uniform toetsingskader voor het beoordelen van parkeervraagstukken. Hierbij is aangegeven dat er een separate 'parkeernormennota' noodzakelijk is.

Sinds een wetwijziging die per 29 november 2014 in werking trad, worden stedenbouwkundige voorschriften (waaronder regels over de benodigde parkeerruimte) niet meer in de bouwverordening neergelegd. Dit betekent dat bestemmingsplannen zelf regels / parkeernormen moeten bevatten om ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen. Bestemmingsplannen die na 29 november 2014 zijn vastgesteld moeten daarom een parkeerregeling bevatten.

Voor bestaande bestemmingsplannen is een overgangstermijn opgenomen. Uiterlijk op 1 juli 2018 moeten alle bestaande bestemmingsplannen aangepast zijn in die zin dat parkeernormen alsnog zijn opgenomen. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen en kunnen deze niet meer als vangnet dienen.

### **Waarom parkeernormen?**

Het doel van de Parkeernormennota Duiven is er voor te zorgen dat de gemeente Duiven beschikt over een actueel toetsingskader voor het beoordelen van parkeervraagstukken. Hierbij streven we naar meer flexibiliteit, waardoor de haalbaarheid van ontwikkelingen (inclusief kleine bouwplannen) wordt vergroot zonder dat dit leidt tot extra parkeerproblemen. Het eisen van te veel parkeerplaatsen leidt immers tot een overschot aan parkeerplaatsen, inefficiënt ruimtegebruik en doet afbreuk aan de haalbaarheid van bouwplannen doordat de kosten (onnodig) toenemen. Daarnaast dient de nieuwe systematiek transparant en voor iedereen duidelijk te zijn.

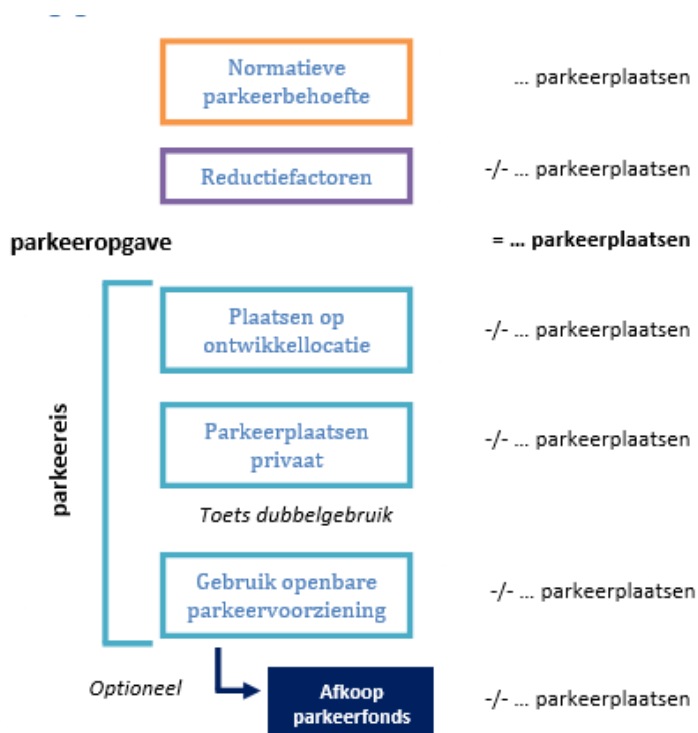
### **De parkeernormen**

Parkeernormen zijn een hulpmiddel bij het realiseren van een duurzaam aanbod van parkeerplaatsen. Een parkeernorm drukt de parkeerbehoefte van een functie uit in het aantal vereiste parkeerplaatsen per functie-eenheid. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouw van een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor) op basis van de omvang van deze voorziening. De in deze nota opgenomen Duivense parkeernormen zijn afgeleid van deze CROW-parkeerkcijfers. In hoofdstuk 2 zijn de parkeernormen opgenomen voor de auto en in hoofdstuk 3 zijn de parkeernormen opgenomen voor de fiets.

### **Toepassing van de parkeernormen**

Voordat een plan voor nieuwbouw of verbouw kan worden uitgevoerd, is veelal een omgevingsvergunning nodig. Bij het beoordelen van een planontwikkeling toetst de gemeente of rekening is gehouden met het vereiste aantal parkeerplaatsen. Om interpretatieverschil en willekeur bij toepassing van parkeernormen te voorkomen, is het noodzakelijk dat de gemeente een eenduidige beleidslijn hanteert. Dit doet tevens recht aan rechtszekerheid en het rechtsgelijkheidsbeginsel; de juridische houdbaarheid verbetert. Deze lijn is in hoofdstuk 4 uiteengezet.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze van toepassing van parkeernormen. Welke berekeningen moeten plaatsvinden en hoe deze moeten worden uitgevoerd. Ook wordt ingegaan op het gebruik van bestaande parkeerplaatsen, de toepassing van dubbelgebruik (aanwezigheidspercentage) en wat de mogelijkheden zijn als men niet aan de parkeereis kan voldoen. In paragraaf 4.5 gaat specifiek in op het toepassen van de parkeernormen voor de fiets, waar moet rekening mee worden gehouden. De werkwijze voor het bepalen van de parkeereis wordt in het onderstaande figuur schematisch weergegeven.



## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Met een Parkeernormennota stuurt de gemeente Duiven op de leefbaarheid en bereikbaarheid. Nieuwe ontwikkelingen kunnen leiden tot een parkeervraag en parkeerdruk in de openbare ruimte. Bij een te hoge parkeerdruk leidt dit onherroepelijk tot ongewenst zoekverkeer en daarmee bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Met een parkeernormennota wordt de verantwoordelijkheid voor het realiseren van een eigen parkeeroplossing bij de initiatiefnemer van een (bouw)plan gelegd.

Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken c.q. vergroten. De Parkeernormennota Duiven is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen binnen de gemeente Duiven, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie. Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden.

In het Mobiliteitsplan Duiven 2016-2026 is een eerste opzet gemaakt om te komen tot een uniform toetsingskader voor het beoordelen van parkeervraagstukken. Hierbij is aangegeven dat er een separate 'parkeernormennota' noodzakelijk is. Dit wordt mede ingegeven door veranderende wetgeving.

Sinds een wetswijziging die per 29 november 2014 in werking trad, worden stedenbouwkundige voorschriften (waaronder regels over de benodigde parkeerruimte) niet meer in de bouwverordening neergelegd. Dit betekent dat bestemmingsplannen zelf regels / parkeernormen moeten bevatten om ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen. Bestemmingsplannen die na 29 november 2014 zijn vastgesteld moeten daarom een parkeerregeling bevatten.

Voor bestaande bestemmingsplannen is een overgangstermijn opgenomen. Uiterlijk op 1 juli 2018 moeten alle bestaande bestemmingsplannen aangepast zijn in die zin dat parkeernormen alsnog zijn opgenomen. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen en kunnen deze niet meer als vangnet dienen.

Door te kiezen om de parkeernormennota Duiven als beleidskader vast te stellen wordt bewerkstelligd dat er voor nieuwe vast te stellen bestemmingsplannen een verwijzing naar dit beleidskader kan worden opgenomen. Daarnaast biedt dit beleidskader ook de mogelijkheid om gefundeerd af te kunnen wijken van al opgenomen regels in bestemmingsplannen of bij het verlenen van omgevingsvergunningen. In toekomstige bestemmingsplannen wordt dus verwezen naar de Parkeernormennota Duiven. Zodat niet elke keer een afzonderlijke regeling opgesteld hoeft te worden.

## **1.2 Beleidsuitgangspunten parkeernormen**

### **1.2.1 Waarom parkeernormen?**

Het doel van de Parkeernormennota Duiven is er voor te zorgen dat de gemeente Duiven beschikt over een actueel toetsingskader voor het beoordelen van parkeervraagstukken. Hierbij streven we naar meer flexibiliteit, waardoor de haalbaarheid van ontwikkelingen (inclusief kleine bouwplannen) wordt vergroot zonder dat dit leidt tot extra parkeerproblemen. Het eisen van te veel parkeerplaatsen leidt immers tot een overschot aan parkeerplaatsen, inefficiënt ruimtegebruik en doet afbreuk aan de haalbaarheid van bouwplannen doordat de kosten (onnodig) toenemen. Daarnaast dient de nieuwe systematiek transparant en voor iedereen duidelijk te zijn.

Met de Parkeernormennota worden de volgende effecten beoogd:

- Het waarborgen van de bereikbaarheid;
- Het waarborgen van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit;
- Het voorkomen van verkeersonveiligheid door ongewenste parkeersituaties die gevaarlijke situaties kunnen opleveren;
- Het op gelijke en voor iedereen duidelijke wijze beoordelen van het benodigde parkeeraanbod bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering van voorzieningen.

Iedere ruimtelijke ontwikkeling heeft een parkeerbehoefte. Als er geen voorwaarden aan de te realiseren ruimtelijke ontwikkeling worden gesteld, dan zal de parkeerbehoefte worden afgewenteld op het openbaar gebied, terwijl dit gebied hierin vaak niet kan voorzien. Dit kan leiden tot overlast bij de bestaande gebruikers van de openbare ruimte. Door het stellen van parkeernormen willen we enerzijds voorkomen dat door een nieuwe ontwikkeling deze overlast ontstaat en anderzijds willen we de bereikbaarheid van de nieuwe functies waarborgen.

Daarnaast biedt de parkeernormennota ook mogelijkheden tot betere handhaafbaarheid op parkeer-ruimte bij vergunningsvrije bouw/gebruik. Vergunningsvrij betekent immers niet regelvrij. Indien een bedrijf een pand betreft dat een grotere parkeerintensiteit kent dan het vertrokken bedrijf, dan dient de initiatiefnemer op basis van deze nota passende parkeermaatregelen te nemen. De taak en verantwoordelijkheid ligt primair bij de initiatiefnemer om zelf, op basis van de vastgestelde kengetallen uit hoofdstuk 2 en 3, parkeerruimte te faciliteren die in beginsel op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden.

Wordt deze verantwoordelijkheid niet genomen dan kan, als deze situatie zich voordoet, de gemeente vaststellen wat de oorzaak is en zo nodig de overtreder daarin passende maatregelen laten nemen.

### **1.2.2 Parkeerkencijfers, parkeernormen en parkeerbehoefte**

Parkeernormen zijn een hulpmiddel bij het realiseren van een duurzaam aanbod van parkeerplaatsen. Een parkeernorm drukt de parkeerbehoefte van een functie uit in het aantal vereiste parkeerplaatsen per functie-eenheid. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouw van een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor) op basis van de omvang van deze voorziening en, indien van toepassing, op basis van het mogelijk dubbelgebruik van de plaatsen. Het CROW heeft in publicatie 317 kencijfers opgenomen die als handvat kunnen dienen voor een gemeente om parkeernormen vast te stellen. Het is aan de gemeente om parkeernormen vast te stellen. De in deze nota opgenomen Duivense parkeernormen zijn afgeleid van deze CROW-parkeerkencijfers.

### **1.2.3 Toepassing van parkeernormen**

Voordat een plan voor nieuwbouw of verbouw kan worden uitgevoerd, is veelal een omgevingsvergunning nodig. Bij het beoordelen van een planontwikkeling toetst de gemeente of rekening is gehouden met het vereiste aantal parkeerplaatsen. Om interpretatieverschil en willekeur bij toepassing van parkeernormen te voorkomen, is het noodzakelijk dat de gemeente een eenduidige beleidslijn hanteert. Dit doet tevens recht aan rechtszekerheid en het rechtsgelijkheidsbeginsel; de juridische houdbaarheid verbetert.

Door helderheid te verschaffen over de parkeernorm wordt een barrière voor planuitvoering bij de initiatiefnemer van de aanvraag van een bouwactiviteit weggenomen. Bovendien is het voor inwoners of bedrijven die een omgevingsvergunning aanvragen voor een te (ver)bouwen object van belang om te weten hoeveel parkeerplaatsen in beginsel moeten worden gerealiseerd. Zo kan de parkeerbehoefte (bestaande capaciteit en nieuwe capaciteit) verschillend zijn voor nieuwbouw, uitbreiding en functieverandering van een pand. Bij het afsluiten van contracten voor de realisering van een bouwproject tussen gemeente en ontwikkelaar moeten de in deze nota opgenomen parkeernormen worden gehanteerd.

Zonder precedenten te scheppen moeten de parkeernormen voldoende flexibel zijn en “problemen” in de openbare ruimte voorkomen. Er kunnen zich specifieke omstandigheden voordoen die aanleiding zijn om van de normen in deze nota af te wijken. Dit wordt in hoofdstuk 4 nader uitgewerkt.

### 1.3 Parkeren als randvoorwaarde bij ontwikkelingen

1. Iedere initiatiefnemer van een bouwplan (woning, winkel, kantoor, bedrijf) is verantwoordelijk voor het realiseren van zijn eigen parkeerbehoefte. Een nieuwe planontwikkeling (verbouw, nieuwbouw, functieverandering) mag geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de ontwikkelaar ervoor zorg draagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein te worden opgelost. Bij bouwontwikkelingen (waar ook de openbare ruimte wordt meeontwikkeld) is het mogelijk om het plangebied te zien als tijdelijk eigen terrein. Het gaat dan om het terrein binnen de bouwhekken, tijdens de bouwfase. Daarna vindt er overdracht plaats van deze openbare ruimte. Er wordt dan een nieuwe basissituatie gecreëerd.
2. Eigen terrein betekent niet per definitie fysiek op eigen terrein. Een parkeervoorziening die ten behoeve van een ontwikkeling is gerealiseerd, maar niet op het terrein van die ontwikkeling ligt, kan ook worden beschouwd als ‘eigen terrein’. Dit is bijvoorbeeld het geval als een aantal parkeerplaatsen worden geclusterd op een pleintje dat alleen toegankelijk is voor bewoners, of als een parkeergarage wordt gerealiseerd die bedoeld is als gemeenschappelijke parkeervoorziening voor meerdere functies. Zie paragraaf 4.3.2 voor de maximale loopafstanden die worden gebruikt tussen bouwobject en parkeerplaats.
3. Het is denkbaar dat de vergunningaanvrager/initiatiefnemer meer capaciteit wil realiseren dan zoals dat op basis van de parkeernormen is berekend. Deze mogelijkheid is niet uitgesloten, omdat deze meercapaciteit mogelijk kan worden ingezet voor compensatie van naburige ontwikkelingen of ter vermindering van de parkeerdruk in de directe omgeving. Wel zal de gemeente in dat geval eerst moeten onderzoeken wat de consequenties zijn van de mogelijke extra verkeersbewegingen die het gevolg zijn van de meercapaciteit.
4. De parkeerplaatsen voor de bezoekerscomponent van de parkeernormen moeten openbaar toegankelijk zijn. Voor woningen betekent dit bijvoorbeeld dat per woning minimaal 0,3 parkeerplaats openbaar beschikbaar moet zijn 7 dagen per week en 24 uur per dag.
5. Wanneer iemand die een initiatief indient met voldoende argumenten kan aantonen dat de voorgeschreven parkeernorm niet realiseerbaar is bij de specifieke situatie, wordt er gekeken naar alternatieve mogelijkheden om het parkeren op te lossen. Hiervoor moet een ontheffing worden aangevraagd. In paragraaf 4.3 en in bijlage 2 is dit proces nader toegelicht en schematisch weergegeven.

### 1.3 Bestaande parkeerproblemen

Deze nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen, (civieltechnische) projecten en uitbreidingen in de gemeente Duiven. Deze nota geldt dus niet als beoordelingsmaatstaf voor bestaande parkeersituaties. In de gemeente Duiven wordt op een aantal locaties parkeeroverlast ervaren. Vaak vindt men dan dat er een tekort aan parkeerplaatsen is. Dit komt bijvoorbeeld aan de orde tijdens schouwen, reconstructies of meldingen die bij de gemeente binnenkomen.

In het kader van het Mobiliteitsplan Duiven 2016-2026 is een inventarisatie uitgevoerd, hieruit blijkt dat er geen grote parkeerproblemen op grote schaal voorkomen. In een aantal woonbuurten zijn er plaatsen waar een parkeertekort is. In het mobiliteitsplan is aangegeven hoe hier naar gehandeld wordt.

Het is niet mogelijk dat aan de hand van deze nota de gemeente of anderen de verplichting op te leggen om bestaande lokale parkeerknelpunten op te lossen en/of de bestaande parkeersituatie in overeenstemming te brengen met de huidige parkeernormen

### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de parkeernormen voor de auto opgenomen. De parkeernormen voor de fiets zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 uitgelegd hoe met deze parkeernormen omgegaan moet worden. Het laatste hoofdstuk komen de slotbepalingen aan de orde.

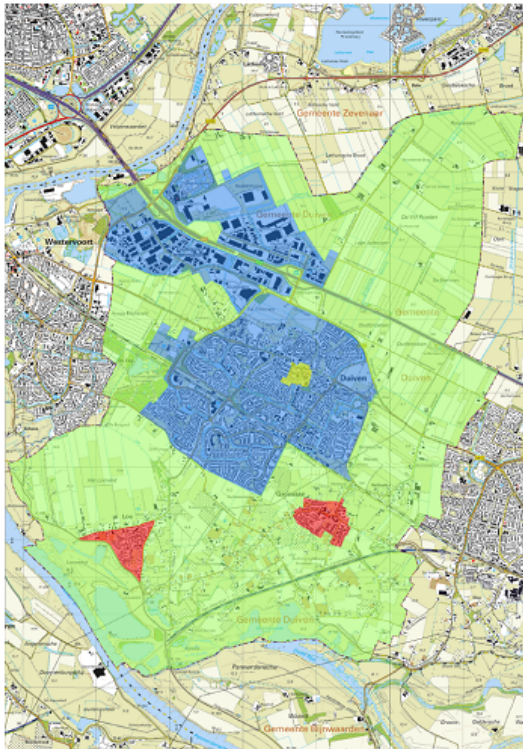
## 2. Parkeernormen in de gemeente Duiven

### 2.1 Gebiedsindeling

De Parkeernormennota Duiven is voor de hele gemeente van toepassing. De toe te passen normen kunnen echter verschillen op basis van de stedelijkheid en de ligging van een locatie. Daarom is een gebiedsindeling gemaakt.

Op basis van de omgevingsadressendichtheid [bron: CBS] en van de uitgangspunten van het CROW, is de stedelijkheidsgraad per gebied bepaald. Behalve de stedelijkheid is ook de ligging in het stedelijke gebied van belang voor het opleggen van de parkeernormen. Het autobezit en –gebruik is in centrum-

gebieden gemiddeld namelijk lager dan in de rest van de bebouwde kom of in het buitengebied. Factoren die hierbij een rol spelen zijn onder andere de aanwezigheid van OV en voorzieningen op loopafstand van veel woningen en de schaarse ruimte. De gebiedsindeling is aangeduid in figuur 2.1 en in tabel 2.1. In bijlage 6 zijn kaarten van deze gebiedsindeling in groter formaat opgenomen.



Figuur 2.1: Gebiedsindeling gemeente Duiven

Plaats	Stedelijkheidsgraad
Duiven centrum	Matig stedelijk
Duiven rest bebouwde kom	Matig stedelijk
Groessen	Niet stedelijk
Loo	Niet stedelijk
Buitengebied	Niet Stedelijk

Tabel 2.1: Gebiedsindeling

## 2.2 Onderbouwing parkeernormen

Per voorziening geven de CROW-kencijfers een minimum en een maximum parkeercijfer aan. Binnen deze bandbreedte moet voor de gemeente Duiven een parkeernorm worden gekozen. Om van deze landelijke CROW-kencijfers te komen naar Duivense parkeernormen, wordt een correctie gemaakt op basis van de mobiliteits- en lokale kenmerken van Duiven. Om een oordeel te geven waar de Duivense parkeernormen ten opzichte van de bandbreedte van de landelijke kencijfers liggen, moet de situatie met de landelijke situatie vergeleken worden. Daarbij is ook een vergelijking gemaakt met de andere gebieden van dezelfde stedelijkheid.

De vergelijking is op basis van een aantal punten hieronder uitgewerkt.

### 2.2.1 Autobezit

Het gemiddelde autobezit per huishouden in Nederland is 1,0, terwijl dit binnen de gemeente Duiven 1,2 is (CBS, 2016). In vergelijking met andere gemeenten van vergelijkbare stedelijkheid scoort de gemeente Duiven gemiddeld. Het gemiddelde autobezit van gemeenten met vergelijkbare stedelijkheid is namelijk 1,2 per huishouden (CBS, 2016). Om dit autobezit te faciliteren moet dus het gemiddelde van de kencijfers aangehouden worden. Dit geldt met name voor het parkeren van auto's bij woningen.

### 2.2.2 Bevolkingsgroei

Kijkend naar de toekomst, is het van belang om de bevolkingsgroei in ogenschouw te nemen. Als de bevolking en daarmee ook het totale autobezit groeit, heeft dit invloed op de parkeervraag. Het CBS voorspelt een bevolkingsgroei van 4% (CBS, 2015) in Nederland. Dit wijkt enigszins af van de bevolkingsprognose voor de gemeente Duiven. De bevolking in de gemeente Duiven neemt in 2025 met 1% af ten opzichte van 2015 (CBS, 2015).

### 2.2.3 Gemiddelde werk-woon afstand

De parkeervraag bij bedrijven is grotendeels afhankelijk van de afstand die afgelegd moet worden door haar werknemers. De gemiddelde werk-woon afstand binnen Nederland is 14,6 kilometer, terwijl de gemiddelde werk-woon afstand voor bedrijven binnen de gemeente Duiven 14,3 kilometer is (CBS, 2014). Op basis van de gemiddelde reisafstand wordt geconcludeerd dat de weerstand om te fietsen bijna gelijk is aan het landelijk gemiddeld.

### 2.2.4 Modal split

Het aandeel van de auto in de vervoerswijzeverdeling (modal split) geeft een indicatie over het parkeren. Het aandeel van de auto in de vervoerswijzeverdeling van de gemeente Duiven is 51%. Het aandeel auto in de vervoerswijzeverdeling van Nederland is 47%. Dit is een stuk lager dan in de gemeente Duiven. In vergelijking met gemeenten van een zelfde stedelijkheidsgraad, scoort de gemeente Duiven gemiddeld. Het aandeel auto in de vervoerswijzeverdeling van vergelijkbare gemeenten is gemiddeld 50,4%.

### 2.2.5 Fietsgebruik

Het Fietsberaad heeft in 2010 de cijfers uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVin) gebruikt om het fietsgebruik per gemeente weer te geven. In het overzicht van het fietsberaad scoort de gemeente Duiven op het fietsgebruik gemiddeld met 22% (Fietsberaad, 2010).

Er is een duidelijk trend in Nederland zichtbaar als het gaat om fietsgebruik. Dit neemt sinds enkele jaren toe. Belangrijke katalysator hierbij is de opkomst van de elektrische fiets. Deze nationale trend gaat de gemeente Duiven niet voorbij. In het Mobiliteitsplan Duiven 2016 – 2026 is hierop geanticipeerd door 'de fiets' als kernopgave te benoemen. De verwachting is dat het gebruik van de fiets in de toekomst verder gaat toenemen.

### 2.2.6 Vaststellen parkeernormen

Op basis van het autobezit, de bevolkingsontwikkeling, de modal split, is geconcludeerd dat het gemiddelde van de kencijfers van het CROW het beste aansluit bij de praktijk voor de gemeente Duiven. Dit is ook conform het beleid uit het Mobiliteitsplan Duiven 2016 – 2026. Hierin is gesteld dat binnen de bandbreedte van parkeren het gemiddelde wordt aangehouden.

Vanwege het toenemende fietsgebruik, de gemiddelde werk-woon afstand, de kernopgave 'fiets' in het mobiliteitsplan is een hogere fietsparkeernorm nodig. Voor de fietsparkeernormen is uitgegaan van norm die op 60% ligt van de bandbreedte van de kencijfers van het CROW.

## 2.3 Parkeernormen auto

Per functie is de parkeernorm weergegeven in aantallen parkeerplaatsen per eenheid. Tevens is het aandeel bezoekers aangegeven. Dit aandeel is reeds in de weergegeven parkeernormen opgenomen. Alle genoemde parkeernormen zijn de parkeernormen voor personenauto's, dus exclusief het parkeren van vrachtwagens.

### 2.3.1 Woningen

Duiven kiest ervoor om de verscheidenheid aan woningen te vereenvoudigen en te relateren aan het gebruiksvloeroppervlak (m<sup>2</sup> GBO). We kiezen voor grootte als differentiatiecriteria, zodat onze parkeernormen duurzamer, dat wil zeggen minder afhankelijk van schommelingen, worden. Om tot een eerlijke en objectieve norm te komen wordt uitgegaan van de gebruiksvloeroppervlakte (GBO volgens NEN 2580). Dit omvat enkel de voor bewoning geschikte vloeroppervlakte waarbij bijvoorbeeld de vloer onder een schuine kap met een vrije hoogte van minder dan 1,5 meter niet wordt meegerekend.

Wonen		Eenheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loe	Buitengebied	Aandeel bezoekers
<b>Niet gestapelde woning</b>								
Woning groot (meer dan 135 m <sup>2</sup> gbo)	woning	1,8	2,2	2,3	2,3	2,4	0,3	
Woning midden (tussen 90 en 135 m <sup>2</sup> gbo)	woning	1,7	2,1	2,2	2,2	2,2	0,3	
Woning klein (kleiner dan 90 m <sup>2</sup> gbo)	woning	1,5	1,9	2,0	2,0	2,0	0,3	
<b>Gestapelde woning</b>								
Woning groot (meer dan 120 m <sup>2</sup> gbo)	woning	1,6	2,0	2,1	2,1	2,1	0,3	
Woning midden (tussen 90 en 120 m <sup>2</sup> gbo)	woning	1,4	1,8	1,9	1,9	1,9	0,3	
Woning klein (kleiner dan 90 m <sup>2</sup> gbo)	woning	1,3	1,6	1,6	1,6	1,6	0,3	
<b>Woning overig</b>								
Studio (kleiner dan 50 m <sup>2</sup> gbo)	woning	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,2	
Verpleeg- en verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	60%	

Tabel 2.2: Parkeernormen functie wonen

#### Toelichting:

De parkeernormen zijn inclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers uit 0,3 parkeerplaats per woning bedraagt. Daarom moet altijd minimaal 0,3 parkeerplaats per woning openbaar toegankelijk zijn.

Indien private parkeerplaatsen worden gerealiseerd buiten het betreffende perceel, dan dienen parkeervoorzieningen juridisch te zijn gekoppeld aan de woning. De parkeervoorziening maakt zodoende inte-

graal deel uit van de woning. Dit kan middels een kettingbeding in de koopovereenkomst worden vastgelegd.

Omdat ook het autobezit bij ouderen sterk toeneemt, is de functie 'seniorenwoningen' niet opgenomen. De grote van de woning is dan maatgevend.

Voor zorgwonen en voor beschermd wonen is de zorgtaak de voornaamste functie en kent over het algemeen geen eigen autovervoer van bewoners. Daarom vallen deze onder functie 'verpleeg- en verzorgingstehuis'.

Een studio is een zelfstandige woning (kleiner dan 50 m<sup>2</sup>) en wordt nader omschreven als een één kamerappartement met een eigen adres.

### 2.3.2 Detailhandel

In de publicatie 317 met de geactualiseerde landelijke parkeerkencijfers vanuit het CROW is de categorie 'Showroom' komen te vervallen. Hier is ook geen vergelijkbare categorie in de landelijke kencijfers voor in de plaats gekomen. Gelet op de wens om deze categorie wel in de Parkeernormnota van de gemeente Duiven op te nemen, is gekozen om de parkeernormen uit de CROW publicatie 182 over te nemen in de parkeernormnota.

Detailhandel	Enheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Graessen	Loop	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Kleine supermarkt < 600 m <sup>2</sup>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,9	3,5	4,3	4,3	n.v.t.	89%
Middelgrote supermarkt (600 – 2500 m <sup>2</sup> bvo)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,6	4,9	5,8	5,8	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (> 2500 m <sup>2</sup> )	per 100 m <sup>2</sup> bvo	6,0	7,7	8,8	8,8	n.v.t.	84%
Groothandel in levensmiddelen	per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	6,4	7,4	7,4	n.v.t.	80%
Hoofdwinkelcentrum (20.000 – 30.000 inwoners)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	82%
Wijkcentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	76%
Dorpscentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	n.v.t.	72%
Weekmarkt	per m <sup>2</sup> kraam	0,20	0,20	0,23	0,23	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	1,9	2,0	2,0	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,0	7,9	8,2	8,2	9,3	92%
Woonwarenhuis / woonwinkel	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	1,9	2,0	2,0	2,0	91%
Woonwarenhuis (groter dan 20.000 m <sup>2</sup> )	per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	5,1	5,2	5,2	5,2	95%
Meubelboulevard / woonboulevard	per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,4	2,5	2,5	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	4,2	4,5	4,5	n.v.t.	94%
Outletwinkel	per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	10,1	10,4	10,4	10,4	94%
Bouwmarkt	per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,4	2,4	2,4	2,5	87%
Showroom (auto's, boten etc.)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,1	1,7	1,7	1,7	1,7	35%
Tuincentrum / groencentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,6	2,7	2,7	2,9	89%

Tabel 2.3: Parkeernormen functie detailhandel

#### Toelichting:

Binnen deze categorie wordt een groot aantal functies onderscheiden. Waar nodig wordt een korte toelichting op de functie gegeven.

- Groothandel in levensmiddelen  
Een groothandel in levensmiddelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad. Bekende ketens zijn Makro, HANOS en Sligro.
- Hoofdwinkelcentrum  
Het hoofdwinkelcentrum kent door de aanwezigheid van meerdere winkels een andere voorzieningen een centrumfunctie (centrale winkelgebied).
- Bruin- en witgoedzaken  
Het gaat om grootschalige, volumineuze vestigingen die vaak gevestigd zijn in gebieden die aan de rand van de gemeente liggen of op bedrijventerreinen gevestigd zijn.
- Winkelboulevard  
Een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).
- Outletcentrum  
Een outletcentrum bestaat uit een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m<sup>2</sup> bvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels
- Tuincentrum (inclusief buitenruimte)  
Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals sierartikelen, seizoensartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).
- Woonwarenhuis  
Het betreft grootschalige detailhandelszaken die een breed assortiment voeren met betrekking tot het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting. Voorbeelden van dergelijke woonwinkels zijn Kwantum, Profijtmeubel, Trendhopper en Leen Bakker. In verband met het ontbreken van praktijkgegevens worden deze normen ook gebruikt voor meer gespecialiseerde grootschalige woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, enzovoort.

### 2.3.3 Bedrijven

Het komt vaak voor dat een bedrijf over meerdere functies beschikt. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de dominante functie bepalend. Alleen als de functies gelijkwaardig zijn, dan dient de parkeerbehoefte te worden berekend naar evenredigheid van de functionaliteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een autobedrijf. De functies 'showroom' en 'garage' zijn even sterk aanwezig.

Bedrijven	Eenheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loo	Buitengebied	
						Aandeel bezoekers	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,1	2,6	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (met baliefunctie)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,1	2,9	3,6	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekers extensief	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,4	2,4	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers extensief < 10.000 m <sup>2</sup>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers extensief > 10.000 m <sup>2</sup>	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	1,9	2,0	2,0	2,0	5%

Tabel 2.4: Parkeernormen functie bedrijven

#### Toelichting:

Binnen de categorie 'bedrijven' worden de volgende functies onderscheiden:

- Kantoor (zonder baliefunctie): administratief en zakelijk werk, bijvoorbeeld callcenters, verzekeringskantoren.
- Commerciële dienstverlening (kantoren met een baliefunctie): dienstverlening met veel zakelijk of privé bezoek, consultants, advocatenkantoren, makelaars, (zakelijke) banken, overheidsgebouwen, uitzendbureaus.
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief: industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers extensief: loodsden, opslag of transportbedrijven (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijfsverzamelgebouw: mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven.

Het aandeel bezoekers staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in de parkeernorm rekening is gehouden. De weergegeven parkeernorm is dus inclusief bezoekersparkeren.

### 2.3.4 Cultuur

Cultuur	Eenheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loo	Buitengebied	
						Aandeel bezoekers	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,5	1,2	1,2	1,2	1,4	97%
Museum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	1,1	1,1	1,1	n.v.t.	95%
Bioscoop	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,2	11,2	11,2	11,2	13,7	94%
Filmtheater/ filmhuis	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,6	7,9	7,9	7,9	9,9	97%
Theater/ schouwburg	per 100 m <sup>2</sup> bvo	7,4	9,8	9,8	9,8	12,0	87%
Musicaltheater	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,9	4,0	4,0	4,0	5,1	86%
Casino	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,7	6,5	6,5	6,5	8,0	85%

Tabel 2.5: Parkeernormen functie cultuur

#### Toelichting:

- Filmtheater/filmhuis: een filmtheater of filmhuis is een uitgaansgelegenheid (met een ideële/culturele doelstelling) waar films bekeken kunnen worden. Het betreft voornamelijk kleinschaligere, artistieke films, die in het algemeen een minder groot publiek trekken dan de films in een bioscoop.
- Musicaltheater: een musicaltheater is een grootschalig theater waar (vaak langlopende) live theaterproducties gepresenteerd worden. Dagelijks zijn er een of twee voorstellingen, voornamelijk 's avonds. De capaciteit van een voorstelling ligt vaak tussen de 1.000 en 2.000 bezoekers. 100 zitplaatsen is 840 m<sup>2</sup> bvo.

### 2.3.5 Sport



Sport							
	Eenheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loe	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8	2,8	2,8	89%
Biljart / snookercentrum	per tafel	0,9	1,4	1,4	1,4	1,8	87%
Dansstudio	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	5,5	5,5	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio / sportschool	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,7	4,8	4,8	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,7	6,3	6,3	6,3	7,4	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, etc)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	9,3	9,3	9,3	10,3	99%
Sauna	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	6,7	6,7	6,7	7,3	99%
Sporthal	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,9	2,9	2,9	3,5	96%
Sportzaal	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	2,8	2,9	2,9	3,6	94%
Tennisshal	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,3	0,5	0,5	0,5	0,5	87%
Squashshal	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,7	2,7	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	per 100 m <sup>2</sup> bassin	10,7	11,5	11,5	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	per 100 m <sup>2</sup> bassin	n.v.t.	12,9	12,9	12,9	15,8	99%
Sportveld	per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion	per zitplaats	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	99%
Kunststijbaan (< 400 meter)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	1,9	1,9	1,9	2,1	98%
Kunststijbaan (> 400 meter)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,6	2,6	2,6	2,8	98%

Tabel 2.6: Parkeernormen functie sport

**Toelichting:**

- **Bowlingcentrum:** een bowlingcentrum is gericht op zowel professioneel als recreatief bowlen. Het betreft dus niet de recreatieve bowlingfaciliteiten bij campings, hotels en dergelijke.
- **Fitnessstudio/sportschool:** met fitnessstudio/sportschool wordt bedoeld op kleinschaligere voorzieningen (indicatie: circa 750 m2 bvo) waar voor het overgrote deel alleen gebruikgemaakt wordt van fitnessapparaten.
- **Fitnesscentrum:** bij een fitnesscentrum gaat het om zogenoemde grotere multifunctionele centra (groter dan 1.500 m2 bvo) die een breed pakket aan activiteiten aanbieden. Dit betreft zowel individueel trainen als groepslessen, diverse vormen van fitness zoals cardiofitness, krachttraining, spinning en aerobics, eventueel in beperkte mate aangevuld met wellnessvoorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.
- **Wellnesscentrum:** hier wordt met wellnesscentrum bedoeld op de grotere zelfstandige (combinaties van) sauna's, thermen en kuurcentra (en dus niet op voorzieningen bij hotels, bungalowparken of campings). Een sauna is een publieke badinrichting waar saunabaden genomen kunnen worden. Kuurcentra bieden naast saunabaden ook vaak geneeskundige therapieën aan en vaak zijn faciliteiten aanwezig om te overnachten. Bij beide voorzieningen zijn vaak ook een massage-/beautysalon en horeca aanwezig (meestal in de vorm van een restaurant). Het verzorgingsgebied van de bedoelde wellnessvoorzieningen is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.

Grootschalige sportvoorzieningen: hierbij zijn meestal voorzieningen als bar/restaurant bij aanwezig. Als deze faciliteiten alleen functiegericht zijn wordt ervan uitgegaan dat deze voorzieningen geen extra parkeervraag opleveren. Deze voorzieningen worden daarom niet meegeteld in de parkeerbehoefte, ook niet als restaurant. Als het wel zelfstandig functionerende functies zijn, wordt wel een parkeernorm berekend.

**2.3.6 Ontspanning**

Ontspanning							
	Eenheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loe	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Jachthaven	per bowlingbaan	n.v.t.	0,6	0,6	0,6	0,6	-
Golfoefencentrum per centrum	per centrum	n.v.t.	52	52	52	57	93%
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes (60 ha)	n.v.t.	96	96	96	119	98%
Indoorspeeltuin (< 1.500 m <sup>2</sup> )	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,1	4,7	4,7	4,7	5,1	97%
Indoorspeeltuin (> 1.500 m <sup>2</sup> )	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,7	5,6	5,6	5,6	6,1	98%
Bordeel	per kamer	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	90%
Manege	per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Dierenpark	per ha netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
Attractie- en pretpark	per ha netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
Volkstuin	per perceel	n.v.t.	1,4	1,4	1,4	1,5	100%

Tabel 2.7: Parkeernormen functie ontspanning

**Toelichting:**

- **Indoorspeeltuin/kinderspeelhal:** dit zijn zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de twee en twaalf jaar die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en een attractiepark. Er zijn bijvoorbeeld klimtoestellen, luchtkussens, ballenbakken en glijbanen. De gemiddelde voorziening heeft overwegend een lokaal verzorgingsgebied. De afmetingen variëren meestal van 1.500 m<sup>2</sup> bvo tot 3.500 m<sup>2</sup> bvo. Er zijn echter ook voorzieningen die beduidend groter zijn, zoals Speelstad Oranje en Kidzcity in Utrecht, met respectievelijk een grootte van 11.500 m<sup>2</sup> bvo en 5.000 m<sup>2</sup> bvo.

**2.3.7 Horeca**

De basis voor de parkeernormen bij restaurants komt uit het Duivens verkeers- en vervoersplan (DVVP). In het DVVP zijn parkeernormen opgenomen, ook voor restaurants. Uit ervaringen bij de gemeente

Duiven blijkt dat deze parkeernorm beter aansluit bij de situatie in de gemeente Duiven. Indien wordt uitgegaan van de parkeerkencijfers uit de CROW-publicatie 317, dan leidt dit tot een overschatting van de parkeervraag.

In Nederland geldt voor hotels een hotelclassificatiesysteem. Ze zijn ingedeeld in één van de vijf sterrencategorieën. Een hotel met één ster biedt slechts basisvoorzieningen, een hotel met twee sterren biedt beperkt aanvullende voorzieningen, een hotel met drie sterren is een middenklasse hotel, een hotel met vier sterren een eersteklas hotel en een hotel met vijf sterren is een luxehotel. In de gemeente Duiven zijn de categorieën samengevoegd en is de parkeernorm opgenomen van de hoogste ster in de categorie. Dit sluit het beste aan op de praktijk binnen de gemeente.

Horeca							
	Eenheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loo	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Camping	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark	per bungalow	n.v.t.	1,7	1,7	1,7	2,1	91%
Hotel	per 10 kamer	10,6	10,6	10,6	10,6	10,6	73%
Café / bar	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	97%
Cafeteria	per 100 m <sup>2</sup> bvo	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	97%
Restaurant	per 100 m <sup>2</sup> bvo	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	80%
Discotheek	per 100 m <sup>2</sup> bvo	6,9	20,8	20,8	20,8	20,8	99%
Evenementenhof / congresgebouw	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,5	8,5	8,5	8,5	8,5	99%

Tabel 2.8: Parkeernormen functie horeca

### Toelichting:

Terrassen maken onderdeel uit van de aanpalende horeca. Veelal zullen het terras en de inpandige horeca als communicerende vaten op elkaar werken. Uit dat oogpunt wordt een terras niet meegerekend voor zo ver het aantal m<sup>2</sup> van dat terras kleiner is dan het bvo van het verblijfsgedeelte van de inpandige horecavoorziening. De normering voor het meerdere is gelijk aan die van de aanpalende horeca. Dus bijvoorbeeld een horeca van 50 m<sup>2</sup> bvo met een terras van 200 m<sup>2</sup> moet dus voor 150 m<sup>2</sup> extra parkeerplaatsen maken. Belangrijk is dat de terrasvergunning gelijktijdig wordt getoetst met de omgevingsvergunning.

- Café / bar: zoals café, bar, bierhuis, biljartcentrum, proeflokaal
- Cafeteria: zoals automatiek, broodjeszaak, croissanterie, koffiebar, lunchroom, ijsalon, snackbar, tearoom, traiteur en bezorg- of afhaalservice.
- Restaurant: zoals een bistro, brasserie, restaurant en eetcafé. Dit is exclusief hotelfuncties (Indien sprake is van een gecombineerde functie met hotel geldt 50% van deze norm).

## 2.3.8 Gezondheid en voorzieningen

Gezondheid en voorzieningen							
	Eenheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loo	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk	per behandelkamer	2,1	3,0	3,3	3,3	3,3	57%
Apotheek	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,3	3,2	3,4	3,4	n.v.t.	45%
Fysiotherapie	per behandelkamer	1,3	1,8	2,0	2,0	2,0	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,4	1,9	2,2	2,2	2,2	50%
Tandarts	per behandelkamer	1,6	2,4	2,6	2,6	2,7	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,6	2,2	2,5	2,5	2,5	55%
Crematorium	per plechtigheid	n.v.t.	31	31	31	31	99%
Begraafplaats	per plechtigheid	32	32	32	32	32	97%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,7	3,3	3,3	3,3	3,7	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	-

Tabel 2.9: Parkeernormen functie gezondheid en voorzieningen

### Toelichting:

- Gezondheidscentrum: een gezondheidscentrum is een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of een consultatiebureau.

## 2.3.9 Onderwijs

Onderwijs							
	Eenheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loo	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,0	1,4	1,4	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs	per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0%
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9	4,9	4,9	11%
ROC	per 100 leerlingen	4,7	5,8	5,9	5,9	5,9	7%
Avondonderwijs	per 10 leerlingen	4,5	6,8	6,9	6,9	10,5	95%

Tabel 2.10: Parkeernormen functie onderwijs

### Toelichting:

De parkeernormen voor basisonderwijs en kinderdagverblijf zijn alleen voor personeel dus exclusief de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen, wat de grootste parkeerdruk met zich

meebrengt. Voor de berekening van deze parkeerbehoefte voor deze functies is een specifieke uitwerking nodig, waarbij rekening wordt gehouden met het aantal leerlingen per groep, het percentage leerlingen dat met de auto komt, de parkeerduur en het aantal kinderen per auto.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het halen en brengen van kinderen bepalen is als volgt te bepalen:

- Voor de groepen 1 t/m 3: aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x 0,5 x 0,75
- Voor de groepen 4 t/m 8: aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x 0,25 x 0,85
- Kinderdagverblijf: aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x 0,25 x 0,75

De laatste 2 factoren staan voor een reductiefactor voor de parkeerduur en het aantal mensen in de auto. Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald is afhankelijk van de stedelijkheid en de gemiddelde afstand naar school.

Het gemiddelde percentage ligt tussen:

- Groepen 1 t/m 3: 30 - 60 %
- Groepen 4 t/m 8: 50 - 80%
- Kinderdagverblijf: 50 - 80%

Het toepassen van gemiddelde percentages en reductiefactoren levert slechts een indicatie van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen op. Omdat in de praktijk van de gemeente Duiven diverse schoolsituaties voorkomen, moet er altijd maatwerk per school worden toegepast.

### 3 Parkeernormen fiets

Een ontwikkeling mag niet leiden tot hinder van geparkeerde fietsen in de omgeving. De fietsparkeernormen zijn ook gebaseerd op kencijfers van CROW (publicatie 291), waarbij dezelfde gebiedsindeling wordt toegepast als bij de parkeernormen voor de auto. In de gemeente Duiven is de trend van toenemend fietsgebruik zichtbaar. De 'fiets' is ook een van de kernopgave uit het Mobiliteitsplan Duiven 2016-2026. Daarom is uitgegaan van normen gebaseerd op de gemiddelde kencijfers met een 'toeslag' van 10%. Deze parkeereis geldt als een minimum eis. Voor de toepassing van fietsparkeernormen geldt dat de parkeerbehoefte in principe op eigen terrein, of binnen de ruimtelijke ontwikkeling moet worden gerealiseerd.

Wonen						
	Einheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loo	Buitengebied
Grondgebonden woning	per woning	6,0	6,0	6,0	6,0	1,0
Niet-grondgebonden woning (groter dan 50m² gbo)	per woning	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Niet-grondgebonden woning (kleiner dan 50 m² gbo)	per woning	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Bezoekers	per woning	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8

Tabel 3.1: Parkeernormen fiets functie wonen

Bedrijven						
	Einheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loo	Buitengebied
Kantoor (personeel)	per 100 m² bvo	2,2	1,5	1,5	1,5	1,5
Kantoor met balie (bezoekers)	per 100 m² bvo	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6

Tabel 3.2: Parkeernormen fiets functie bedrijven

Winkelen en boodschappen						
	Einheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loo	Buitengebied
Winkelcentrum	per 100 m² bvo	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Supermarkt	per 100 m² bvo	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
Bouwmarkt	per 100 m² bvo	n.v.t.	0,3	0,3	0,3	0,3
Tuincentrum	per 100 m² bvo	n.v.t.	0,5	0,5	0,5	0,1

Tabel 3.3: Parkeernormen fiets functie winkelen en boodschappen

Sport, cultuur en ontspanning						
	Einheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loo	Buitengebied
Bibliotheek	per 100 m² bvo	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
Bioscoop	per 100 m² bvo	8,8	1,7	1,7	1,7	1,7
Fitness	per 100 m² bvo	6,0	2,3	2,3	2,3	2,3
Museum	per 100 m² bvo	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Sporthal	per 100 m² bvo	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
Sportveld	per ha netto terrein	71	71	71	71	71
Sportzaal	per 100 m² bvo	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6
Stadion	per 100 zitplaatsen	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4
Evenement	per 100 bezoekers	37,2	37,2	37,2	37,2	37,2
Theater	per 100 zitplaatsen	20,8	20,8	20,8	20,8	20,8
Zwembad (openlucht)	per 100 m² bassin	31,8	31,8	31,8	31,8	31,8
Zwembad (overdekt)	per 100 m² bassin	23,6	23,6	23,6	23,6	23,6

Tabel 3.4: Parkeernormen fiets functie sport, cultuur en ontspanning

Horeca						
	Eenheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loo	Buitengebied
Cafeteria	per locatie	33,4	11,0	11,0	11,0	11,0
Caré / bar	per 100 m <sup>2</sup> bvo	20,8	20,8	20,8	20,8	17,0
Restaurant	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0

Tabel 3.5: Parkeernormen fiets functie horeca

Gezondheid en sociale voorzieningen						
	Eenheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loo	Buitengebied
Apotheek (bezoekers)	per locatie	8	8	8	8	8
Apotheek (medewerkers)	per locatie	5	5	5	5	5
Begraafplaats/ crematorium	per plechtigheid	6	6	6	6	6
Gezondheidscentrum (bezoekers)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Gezondheidscentrum (medewerkers)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Religiegebouw	per 100 zitplaatsen	46	46	46	46	46

Tabel 3.6: Parkeernormen fiets functie gezondheid en sociale voorzieningen

Onderwijs						
	Eenheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loo	Buitengebied
Basisschool (< 250 leerlingen)	per leslokaal	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5
Basisschool (250 – 500 leerlingen)	per leslokaal	12,3	12,3	12,3	12,3	12,3
Basisschool (> 500 leerlingen)	per leslokaal	15,3	15,3	15,3	15,3	15,3
Basisschool (medewerkers)	per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Middelbare school (leerlingen)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6
Middelbare school (medewerkers)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
ROC (leerlingen)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	11,6	11,6	11,6	11,6	11,6
ROC (medewerkers)	per 100 zitplaatsen	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9

Tabel 3.7: Parkeernormen fiets functie onderwijs

Overstappen						
	Eenheid	Duiven centrum	Duiven rest kom	Groessen	Loo	Buitengebied
Busstation	per buslijn	46	46	46	46	46
Carpoolplaats	per autoparkeerplaats	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

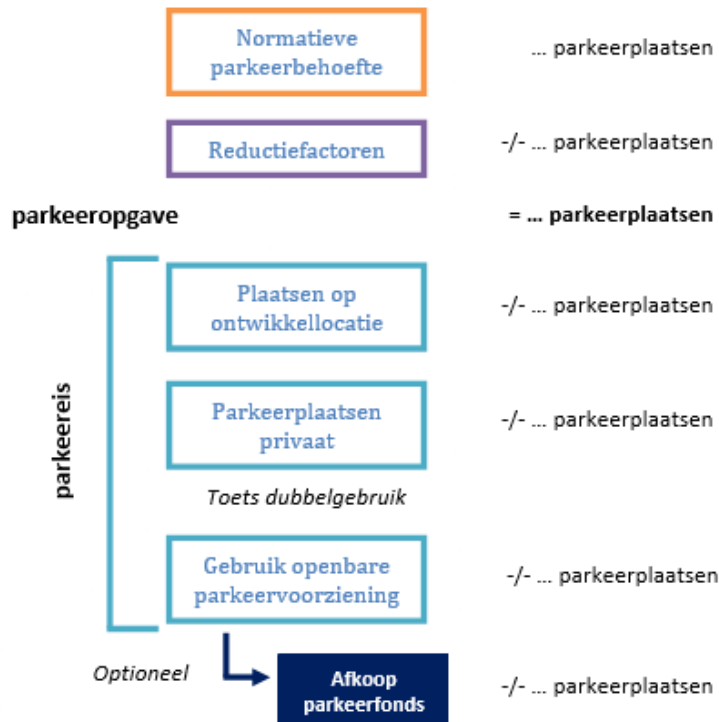
Tabel 3.8: Parkeernormen fiets functie overstappen

## 4 Het gebruik van de parkeernormen

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze van toepassing van parkeernormen. Welke berekeningen moeten plaatsvinden en hoe deze moeten worden uitgevoerd. Ook wordt ingegaan op het gebruik van bestaande parkeerplaatsen, de toepassing van dubbelgebruik (aanwezigheidspercentage) en wat de mogelijkheden zijn als men niet aan de parkeereis kan voldoen. In paragraaf 4.5 gaat specifiek in op het toepassen van de parkeernormen voor de fiets, waar moet rekening mee worden gehouden.

### 4.1 Toepassingskader parkeernota

Om te komen van een parkeernorm naar de parkeereis voor een ruimtelijke ontwikkeling worden verschillende stappen doorlopen. De werkwijze voor het bepalen van de parkeereis wordt in het onderstaande figuur schematisch weergegeven.



Figuur 4.1: toepassingskader parkeernota

#### 4.2 Parkeeropgave

Het bepalen van de parkeeropgave bestaat uit het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte en het bepalen van eventuele reductiefactoren. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door de omvang van de te ontwikkelen functie te vermenigvuldigen met de daarvoor gestelde parkeernorm. De initiatiefnemer moet deze functies en de oppervlakten per functie aanleveren, zodanig dat voldoende duidelijk is wat de ontwikkeling precies inhoudt.

##### 4.2.1 Bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

Voor verschillende categorieën van bebouwing (woningen, kantoren, sportvoorzieningen, winkels, bedrijven) bestaan verschillende parkeernormen. In hoofdstuk 2 zijn deze normen voor de verschillende categorieën opgenomen. Indien het een (bijzondere) functie betreft die niet in deze nota is opgenomen, dan zal een parkeernorm voor die specifieke functie door de gemeente worden bepaald.

##### Parkeeropgave

Het bepalen van de parkeeropgave bestaat uit het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte en het bepalen van eventuele reductiefactoren. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door de omvang van de te ontwikkelen functie te vermenigvuldigen met de daarvoor gestelde parkeernorm. De initiatiefnemer moet deze functies en de oppervlakten per functie aanleveren, zodanig dat voldoende duidelijk is wat de ontwikkeling precies inhoudt.

##### 4.2.1 Bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

Voor verschillende categorieën van bebouwing (woningen, kantoren, sportvoorzieningen, winkels, bedrijven) bestaan verschillende parkeernormen. In hoofdstuk 2 zijn deze normen voor de verschillende categorieën opgenomen. Indien het een (bijzondere) functie betreft die niet in deze nota is opgenomen, dan zal een parkeernorm voor die specifieke functie door de gemeente worden bepaald.

##### Voorbeeld

Een winkel in vliegers met een oppervlak van 200 m<sup>2</sup> heeft een beperkte klantenkring en verkoopt bovendien veel via internet. De winkel trekt zelden meer dan 1 klant tegelijk. Toch dient voldaan te worden aan de geldende parkeernorm van 3,5 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> en dus dienen in totaal 7 parkeerplaatsen aangelegd te worden.

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

De parkeernormen worden toegepast op datgene wat ruimtelijk mogelijk is of mogelijk gemaakt gaat worden (in geval van bestemmingsplanwijziging) op de betreffende locatie. Daarmee worden parkeerproblemen voorkomen als gevolg van een wijziging in het praktische gebruik van de locatie. Het is na-

melijk een gegeven dat bepaalde winkels in één keer veel meer klanten trekken als er een nieuwe eigenaar komt, of als er een totaal nieuw winkeltipe in het pand komt. Vandaar dat de ruimtelijke mogelijkheid leidend is en niet het praktische gebruik op dat moment.

#### *Bestaande situatie*

In bestaande situaties (bijvoorbeeld uitbreiding van een bestaande winkel of woning) kan het reeds aanwezige aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering worden gebracht op de nieuwe, totaal (bestaande bebouwing en uitbreiding) vast te stellen parkeerbehoefte. Dit geldt uitsluitend als er sprake is van overcapaciteit. In overige situaties wordt de extra parkeerbehoefte vastgesteld op basis van het aantal m<sup>2</sup> uitbreiding.

Bij herbouw van een bestaand pand na brand of sloop anderszins wordt het niet redelijk geacht om een voorziening die is afgebrand en moet worden herbouwd op te zadelen met een nieuwe parkeereis als de oude functie in dezelfde omvang weer terugkeert. Wel zal samen met de initiatiefnemer voor de herbouw gezocht worden naar een zo passend mogelijke oplossing. Indien men echter besluit om op de betreffende locatie een nieuwe functie te realiseren geldt wel de eis dat men aan de vigerende parkeernorm moet voldoen.

#### *Verbouw c.q. functiewijziging en sloop*

Bij een *wijziging van gebruik* en bij een *verbouwing* wordt op basis van de parkeernormen een parkeerbehoefte berekend. Hierbij geldt dat de berekende parkeerbehoefte op basis van de nieuwe functie, wordt verminderd met de parkeerbehoefte (berekend volgens parkeernormen in hoofdstuk 2) van de laatste actieve functie.

#### *Nieuwbouw*

Bij een nieuwe planontwikkeling moet worden voldaan aan de parkeernorm die voor de functies in het plangebied gelden. Parkeren op eigen terrein is hierbij een randvoorwaarde. Een parkeerberekening kan laten zien hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn. De ontwikkelaar moet deze parkeerberekening aanleveren.

Bij het vernieuwen van een woonwijk door woningcorporaties (sloop-nieuwbouw) is het vaak lastig om het parkeren volgens de nieuwe normen op te lossen. De openbare ruimte kan niet geheel worden verhard voor parkeerplaatsen. Per project wordt maatwerk geleverd. Berekend wordt wat de hoeveelheid parkeerplaatsen zou moeten zijn in de bestaande situatie. Die wordt vergeleken met de hoeveelheid parkeerplaatsen die nodig is in de nieuwe situatie. Het verschil van het aantal parkeerplaatsen moet worden opgelost bij een toename. De bestaande situatie is het uitgangspunt. Als er parkeerplaatsen vervallen door de planontwikkeling, dan moeten die wel elders worden gecompenseerd.

#### *Vervallen van parkeercapaciteit ten gevolge van de ontwikkeling*

Bij bouwinitiatieven die gerealiseerd moeten gaan worden op een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening of waarbij beschikbare parkeercapaciteit vervalt, moet rekening gehouden worden met de effecten van het verlies van deze bestaande parkeercapaciteit. Het verlies aan capaciteit moet binnen het project worden gecompenseerd zodat de parkeerdruk in de omgeving (gebied binnen de acceptabele loopafstanden, zie 4.3.2) op het maatgevende moment in de week onder de 85% blijft. Dit vereist maatwerk en aanvullende afspraken tussen de initiatiefnemer en de gemeente.

### **4.2.2 Reductiefactoren**

Als een initiatiefnemer kan aantonen dat er sprake is van bijzondere omstandigheden (zeer grote uitbreidingen) of dat er realistische mobiliteitsmaatregelen worden getroffen waardoor het autobezit of autogebruik lager is dan normaliter, kan een reductie van de parkeereis worden toegepast. Deze situaties zijn in de onderstaande tekst nader toegelicht.

#### *Mobiliteitsmanagement*

Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor inspanningen om de mobiliteitskeuzes van individuen te beïnvloeden. In Nederland wordt hier meer in het bijzonder bedoeld het stimuleren van het gebruik van alternatieven voor de auto door werknemers. Het gaat hierbij om het organiseren van slim reizen. Hieronder worden allerlei alternatieven van solistisch autogebruik (tijdens de spits) verstaan, zoals carpoolen, deels of volledig gebruik van openbaar vervoer, thuiswerken, telewerk, fietsen.

Bij het toepassen van een reductiefactor als gevolg van mobiliteitsmanagement is er sprake van duidelijke, bewezen en realistische maatregelen. Vrijstelling van de parkeereis (of gedeeltelijk) voor werknemers als het autogebruik structureel een lagere parkeervraag genereert dan de parkeereis. De aanvrager moet dit zelf aantonen op basis van onder andere:

- Arbeidsvoorwaarden/reiskostenregeling die voorziet in het financieel aantrekkelijk maken van het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer.
- Het beschikbaar stellen van een abonnement voor het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer.

- Actieve deelname aan het lokaal of regionaal programma Mobiliteitsmanagement.

De reductie bedraagt 50% van de parkeereis voor werknemers (met een maximum van 20 parkeerplaatsen) als er sprake is van aantoonbaar structureel lager autogebruik.

#### *Grote getallen reductie*

Een uitbreiding van een ontwikkeling van grote omvang zal niet leiden tot een rechtevenredige verhoging van de parkeervraag. Bij grotere ontwikkelingen (alleen bij uitbreidingen) met een groot aandeel bezoekers (> 80%), mag indien uit de parkeerbehoefteberekening volgt dat er meer dan 100 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, een reductie van 15% op de parkeereis worden toegepast.

#### *Vrijstelling voor beroep of bedrijf aan huis*

De gemeente Duiven wil het beginnen van een kleinschalig bedrijf aan huis stimuleren. Als onder de definities van het vigerende bestemmingsplan sprake is van een beroep of bedrijf aan huis en het redelijkerwijs niet mogelijk is om de benodigde parkeerplaatsen (geheel of gedeeltelijk) op eigen terrein te realiseren, wordt in principe vrijstelling verleend van de parkeereis (zonder dat hier financiële consequenties aan verbonden worden). Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- er is sprake van een kleinschalige ontwikkeling (bijvoorbeeld kapper, pedicure, schoonheidsspecialist), waarbij de parkeerbehoefte op basis van de parkeereis maximaal 2,0 parkeerplaatsen bedraagt;
- er is geen sprake van detailhandel, groepsonderwijs, -opvang of -therapie of daarmee naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen intensieve bezoekersfuncties.

### **4.3 Parkeereis**

Om de parkeeropgave te kunnen faciliteren is een aanbod aan parkeerplaatsen nodig (de parkeereis). De zorgvuldige afweging bestaat uit de beantwoording van een aantal deelvragen.

De vragen die beantwoord moeten worden zijn:

1. Welk deel van de parkeeropgave kan gefaciliteerd worden binnen de contouren van de ontwikkellocatie?
2. Welk deel van de parkeeropgave kan gefaciliteerd worden in of op private parkeervoorzieningen?
3. Hoe om te gaan met dubbelgebruik?
4. Welk deel van de parkeeropgave kan gefaciliteerd worden in of op openbare parkeervoorzieningen?

#### **4.3.1 Bepalen parkeercapaciteit op ontwikkellocatie**

Voor de beoordeling van de parkeersituatie wordt uitgegaan van een aantal eisen ten aanzien van de maatvoering van parkeerplaatsen en de manoeuvreerruimte rond deze vakken. De genoemde manoeuvreerruimte betreft de benodigde rijbaanbreedte achter een haaks parkeervak of naast een langspareervak. Te kleine parkeervakken of te krappe manoeuvreerruimte maken parkeerplaatsen onbruikbaar of onbereikbaar.

Daarom speelt de vormgeving van de vakken een belangrijke rol in de bruikbaarheid ervan. De minimale maatvoering is weergegeven in tabel 4.1. Parkeerplaatsen tellen pas mee in de parkeerbalans als deze voldoen aan de maatvoering uit de onderstaande tabel.

soort	breedte (m)	lengte (m)	rijbaan (m)
<b>Langs parkeervak</b>	2,00	6,00	3,00
<b>Haaks parkeervak 90°</b>	2,50	5,00	6,00
<b>Gehandicaptenparkeerplaats langs parkeervak</b>	3,50	6,00	3,00
<b>Gehandicaptenparkeerplaats haaks parkeervak</b>	3,00	5,00	6,00
<b>Overige vakken</b>	conform NEN 2443 en ASVV 2012 (paragraaf 11.2.8)		

Tabel 4.1: Minimale maten parkeerplaats

Bij grondgebonden woningen is vaak parkeerruimte op eigen terrein aanwezig, in de vorm van een garage, oprit of carport. Omdat deze voorzieningen niet altijd voor parkeren gebruikt worden, telt niet het volledig aantal parkeerplaatsen mee voor het bepalen van de parkeercapaciteit. In tabel 4.2 staan de berekeningsaantallen weergegeven van de parkeervoorzieningen op eigen terrein. Aan de hand hiervan kan de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein worden bepaald.

Parkeervoorziening	minimale afmetingen (m)	theoretisch aantal	berekenings-aantal
Enkele oprit zonder garage	6,00 bij 2,50	1	1
Lange oprit zonder garage	10,00 bij 2,50	2	1
Dubbele oprit zonder garage	6,00 bij 5,00	2	1
Garage zonder oprit (bij woning)	5,00 bij 2,50	1	0
Garagebox (niet bij woning)	5,00 bij 2,50	1	0,5
Garage met enkele oprit	6,00 bij 2,50 (oprit)	2	1
Garage met lange oprit	10,00 bij 2,50 (oprit)	3	1
Garage met dubbele oprit	6,00 bij 5,00 (oprit)	3	2

Tabel 4.2: parkeercapaciteit bij woningen

#### 4.3.2 Gebruik van private parkeervoorzieningen

Parkeren op eigen terrein is een belangrijk uitgangspunt in het parkeerbeleid. Het begrip 'Eigen terrein' moet daarom worden gelezen als 'het zelfstandig oplossen van de parkeerbehoefte, met inachtneming van de vastgestelde parkeernormen en de wijze waarop deze dienen te worden toegepast'. Dit betekent dat het parkeren niet per definitie op de kavel zelf hoeft te worden opgelost, maar dat kan worden gekeken naar alternatieve locaties, waarbij samenwerking met andere terreinbezitters mogelijk is.

Indien particuliere parkeervoorzieningen die zich binnen de toegestane loopafstand bevinden capaciteit hebben om (een deel van) de parkeerbehoefte op te vangen, kan deze parkeercapaciteit worden gebruikt om (een deel van) de parkeerbehoefte te faciliteren. In tabel 4.3 zijn de loopafstanden weergegeven die als acceptabel worden beschouwd bij de diverse functies. Parkeeraanbod bij nieuwe functies dient dan ook binnen deze loopafstand (niet hemelsbreed) te worden gerealiseerd om in de parkeerbalans als parkeeraanbod mee te tellen. Parkeerplaatsen op grotere afstand dan in de tabel weergegeven, worden niet meegerekend.

Hoofdfunctie	Maximale loopafstand centrum(m)	Maximale loopafstand overig (m)
Wonen	250	100
Winkelen	400	200
Werken	400	400
Ontspanning, sport, cultuur	400	100
Horeca, verblijfsrecreatie	400	100
Gezondheidszorg	100	100
Onderwijs	100	100

Tabel 4.3: Acceptabele loopafstanden

Het gaat hier dus om het gebruik van reeds bestaande private parkeerterreinen of -garages. Het is aan de initiatiefnemer om een afspraak met een eigenaar van een private parkeervoorziening te maken, zodat het door hem benodigde gebruik voor minimaal 10 jaar is verzekerd.

Bijvoorbeeld een parkeergarage waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn of een parkeerterrein behorende bij een kantoorgebouw waarop na kantoor tijden parkeerplaatsen te benutten zijn. Wanneer de mogelijkheid van benutting van private parkeerplaatsen er is, moet dit door de initiatiefnemer worden aangetoond. De initiatiefnemer dient daarbij een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden.

#### Borging afspraken cruciaal

Wanneer er private afspraken worden gemaakt voor parkeeroplossingen op een andere plaats dan dienen deze goed juridisch te worden vastgelegd. Een 'kwalitatieve verplichting' is daarbij een harde voorwaarde: wanneer bijvoorbeeld de oorspronkelijke functie die de parkeerplaatsen aanbiedt komt te vervallen dan dient de nieuwe functie nog steeds de afgesproken hoeveelheid parkeerplaatsen te garanderen. De afspraken hiertoe kunnen onder meer worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst, zo nodig in combinatie met het van toepassing verklaren van een 'kettingbeding'.



### 4.3.3 Toets dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de maximale parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts maximaal, bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag optreden. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoefte.

In eerste instantie moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld plaatsen voor bewoners op eigen terrein of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd aan specifieke gebruikers.

Met de aanwezigheidspercentages per functiegroep per moment van de week wordt berekend wat de maatgevende parkeerbehoefte is. Dit is de parkeerbehoefte op het maatgevende (drukste) moment. De netto parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment te vermeerderen met het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik. In tabel 4.4 zijn de aanwezigheidspercentages opgenomen.

	werkdagochtend	werkdagmiddag	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%	50%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	40%
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%
Restaurant / café / bar / cafetaria	15%	30%	90%	100%	0%	50%	100%	50%
Sociaal medisch: arts / therapeut / consultatie	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- / verzorgingshuis / aanleunwoning	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 4.4: Aanwezigheidspercentages per dagdeel

Indien er zich koopzondagen voordoen, dient voor de functies detailhandel, grootschalige detailhandel en supermarkt op zondagmiddag gerekend te worden met een aanwezigheidspercentage van 100%.

### 4.3.4 Gebruik openbare parkeervoorzieningen

De initiatiefnemer kan beschouwen of in de directe omgeving van zijn ontwikkeling nog parkeercapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte (straatparkeerplaatsen, parkeerplaatsen op openbare parkeerterreinen of in niet afgesloten garages).

Het is essentieel dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen waarvoor ze zijn bedoeld én dat deze zich binnen de acceptabele loopafstand bevinden. Dit mede om het beoogde dubbelgebruik te kunnen realiseren. Daarnaast mag de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, nooit hoger uitkomen dan 85%.

Dit percentage houdt rekening met de gewenste leegstand van parkeerplaatsen zodat onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt. Anders gezegd: zonder rekening te houden met deze zogenaamde 'frictieleegstand' neemt de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toe, de bereikbaarheid van een locatie af en wordt verkeersoverlast voor de omgeving veroorzaakt, hetgeen ongewenst is.

Bij het beoordelen of gebruik gemaakt kan worden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden de resultaten van het door de initiatiefnemer uit te voeren parkeeronderzoek[1] vergeleken met de berekende parkeerbehoefte per moment van de dag. Het uitvoeren van een parkeeronderzoek (ten minste een nulmeting en optioneel een herhaalonderzoek /

monitoringsonderzoek[2]) komt voor rekening van de initiatiefnemer.

Het is vervolgens aan de gemeente Duiven om aan te geven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeerbehoefte te faciliteren. De gemeente heeft daarbij altijd het recht om het toekennen van bestaande overcapaciteit op openbare parkeerplaatsen als oplossing voor de parkeereis van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, wijziging toegestane

maximale snelheid op (delen van) wegen, toename van autobezit en gebruik van reeds bestaande functies e.d.).

#### **4.4 Afkoopregeling**

Een initiatiefnemer voor een plan in de gemeente Duiven, die alles in het werk heeft gesteld om aan de parkeereis te voldoen (waaronder aanpassen van het bouwvolume en het zoeken naar parkeerruimte binnen de loopafstand) en wiens plan ondanks eventuele vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden alsnog tot een negatieve parkeerbalans leidt, kan bij het college een gemotiveerd schriftelijk verzoek indienen om de (resterende) parkeereis af te kopen.

Het college kan besluiten om op deze wijze ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis, wanneer de realisatie van het initiatief naar de mening van het college belangrijker is dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Bij dit besluit weegt het college af of de gemeente de benodigde parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand en binnen een periode van 10 jaar van het bouwplan kan realiseren. Als het college ontheffing verleent van de parkeereis, neemt zij de verplichting van de aanvrager over om te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid. Aan het verlenen van een ontheffing verbindt het college een financiële voorwaarde. De rechten, plichten en de hoogte van het bedrag worden vastgelegd in een overeenkomst. De hoogte en onderbouwing van het afkoopbedrag per parkeerplaats is beschreven in bijlage 3.

De bijdrage in de reserve kan door de gemeente, behalve voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen, ook gebruikt worden voor het in stand houden van reeds gerealiseerde (al dan niet voorgefinancierde) parkeerplaatsen. Het is dus voor de gemeente niet mogelijk om dit geld anders te bestemmen dan voor de aanleg en het onderhoud van deze parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen die in het kader van deze afkoopregeling worden gerealiseerd zijn openbaar toegankelijk. Aan het betalen van de parkeerbijdrage kan de aanvrager geen rechten ontlenen.

#### **4.5 Fietsparkeren**

“Fietsers willen vaak wel netjes parkeren, als er maar plek voor hen is.” Daarom zijn er in hoofdstuk 3 ook voor fietsparkeerplaatsen parkeernormen vastgesteld.

Op basis van deze fietsparkeernormen en kenmerken van een bouw- of verbouwplan kan de verwachte fietsparkeerbehoefte berekend worden. Voor nieuwbouwplannen (dus ook sloop/nieuwbouw) wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend over het gehele nieuwbouwplan. Voor verbouwplannen geldt het principe ‘oud voor nieuw’. Alleen de uitbreiding is bepalend voor het opstellen van de parkeereis. Als verbouwen gepaard gaat met functiewijziging van een bestaand pand dan wordt het benodigde extra parkeerplaatsen uitsluitend bepaald op basis van de toename van de parkeervraag: parkeereis nieuwe functie en nieuwe omvang minus de parkeereis die van toepassing zou zijn geweest op de oude functie en oude omvang (volgens de normen uit hoofdstuk 3 van deze nota).

Om te komen van dit berekende aantal fietsparkeerplaatsen tot de daadwerkelijk parkeereis voor de fietsparkeerplaatsen, moeten nog een aantal stappen doorlopen worden. Deze stappen zijn in de onderstaande subparagrafen beschreven. Nadat deze stappen zijn doorlopen, wordt het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen (de parkeereis) inzichtelijk.

##### **4.5.1 Beoordeling parkeersituatie fiets**

Aan de fietsparkeerplaatsen worden de volgende eisen gesteld:

- Voor werknemers: een afsluitbare voorziening.
- Voor bezoekers: een voorziening met aanbindmogelijkheid. De stallingsvoorziening moet voldoen aan de kwaliteitseis keurmerk FietsParkeur (Normstellend document Fietsparkeur) of zijn van het type ‘nietjes’.
- Per fietsparkeerplaats minimaal 1,75 m<sup>2</sup>.
- Bij zelfstandige woningen een berging in de vorm van een bergruimte beschermd tegen weer en wind met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m<sup>2</sup> bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.
- Bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 40 m<sup>2</sup> mag de bergruimte gemeenschappelijk zijn als de vloeroppervlakte van deze bergruimte ten minste 1,75 m<sup>2</sup> per woonfunctie bedraagt. De bergruimte dient rechtstreeks bereikbaar te zijn.

##### **4.5.2 Parkeren fietsen op eigen terrein**

In tegenstelling tot het beschreven proces inzake de bepaling van de parkeereis voor autoparkeerplaatsen, hanteert de gemeente Duiven voor fietsparkeerplaatsen het uitgangspunt dat de fietsparkeereis geheel op eigen terrein dient te worden gerealiseerd, tenzij er volgens de gemeente - op uitdrukkelijk aangeven van de gemeente - voldoende fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn en/of kunnen worden gerealiseerd.

Voor functies in het centrumgebied van Duiven is deze uitzondering van toepassing. De fietsparkeervoorzieningen voor de bezoekers van het centrum in Duiven worden in de openbare ruimte gerealiseerd zodat meervoudig gebruik mogelijk is.

#### **4.5.3 Dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen**

Als er in één ontwikkeling verschillende functies worden ondergebracht, kan het zijn dat niet elke functie op hetzelfde moment van de dag of in de week bezoekers trekt (bijvoorbeeld 1 gebouw waarin een fysiopraktijk met een fitnesscentrum zijn ondergebracht). Bij het bepalen van de parkeereis voor de fiets wordt dus net als bij de auto gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages. Deze percentages voor de verschillende momenten van de week zijn opgenomen in tabel 4.4. De parkeerbalans kan alleen worden toegepast wanneer verschillende functies binnen de ontwikkeling gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid.

#### **4.5.4 Vrijstellingen parkeereis fiets**

Voor de fiets zijn de volgende vrijstellingen mogelijk:

- Voor alle gebieden geldt dat een (gedeeltelijke) vrijstelling wordt gegeven voor de parkeereis voor zover deze geheel of gedeeltelijk kan worden opgevangen binnen het eigen plangebied op al bestaande of te verwerven 'eigen fietsparkeerplaatsen' (benutting). De aanvrager moet zelf aantonen in welke mate hij beschikt over structurele restcapaciteit.
- Het realiseren van meer fietsparkeerplaatsen dan volgens de parkeereis is altijd toegestaan.
- In het geval een woning beschikt over een voortuin (voor het bezoekersaandeel).
- Voor kleine bouwplannen en vooral verbouwplannen is het vaak onmogelijk om fietsparkeerplaatsen voor bezoekers op eigen terrein te realiseren. Hierbij geldt dat er vrijstelling wordt gegeven voor het bezoekersdeel indien de parkeerbehoefte maximaal 5 fietsparkeerplaatsen is.

#### **4.6 Afronden parkeereis**

Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt berekend op 1 decimaal achter de komma, net zoals de norm wordt uitgedrukt in 1 decimaal achter de komma. Het totaal aantal parkeerplaatsen wordt, in tegenstelling tot de gebruikelijke afrondingsregels, naar boven afgerond. Een parkeereis 4,1 wordt dus afgerond naar 5 parkeerplaatsen. Zou de gebruikelijke afrondingsregel toegepast worden dan kan naar verloop van tijd een tekort aan parkeerplaatsen ontstaan.

#### **4.7 Gefaseerde uitvoering**

Een ontwikkeling kan gefaseerd worden uitgevoerd. Per fase moet minimaal het bij deze fase behorende aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Als gebruik wordt gemaakt van de 'toets dubbelgebruik' (zie paragraaf 4.3.3), dan moet deze toets al bij de eerste fase/vergunning in zijn geheel (het hele plan) worden goedgekeurd. Er mag na in gebruik name van een fase nooit een (tijdelijk) parkeertekort ontstaan.

#### **4.8 Beoordeling laden en lossen**

Als bij een ontwikkeling een behoefte aan laden en lossen wordt verwacht, moet in deze behoefte voorzien worden op het terrein dat bij de ontwikkeling behoort. Daarbij mogen manoeuvreerbewegingen geen onevenredige hinder of gevaarlijke situaties opleveren in de openbare ruimte. De ontwikkelaar dient op verzoek van de gemeente een rijcurvesimulatie aan te leveren om de benodigde manoeuvreer ruimte te kunnen toetsen.

[1] De voorwaarden en uitgangspunten voor het te houden parkeeronderzoek (onderzoekperiode, onderzoeksmoment, onderzoeksfrequenties, eventuele aanwezigheid van belanghebbenden e.d.) worden altijd door de gemeente Duiven benoemd. In bijlage 2 zijn de eerste eisen voor het parkeeronderzoek benoemd.

[2] De gemeente Duiven kan in voorkomende gevallen aan de initiatiefnemer vragen niet alleen een nulmeting uit te voeren maar ook een herhaalonderzoek waaruit dan moet blijken dat de benoemde oplossing – bijvoorbeeld het medegebruik van reeds bestaande openbare parkeerplaatsen – zich ook in de praktijk aandient. Indien het herhaalonderzoek uitwijst dat de oplossing onvoldoende duurzaam is (de maximale parkeerbezetting overstijgt de wenselijk geachte grens) dan zal de initiatiefnemer alsnog het betreffende aantal parkeerplaatsen op eigen terrein dienen op te lossen.

## **5. Slotbepalingen**

### **5.1 Inwerkingtreding**

De 'Parkeernormennota' van de gemeente Duiven treedt in werking op de eerste dag na bekendmaking.

### **5.2 Citeerregel**

Deze nota kan worden aangehaald als de 'Parkeernormennota Duiven'.

### **5.3 Overgangssituatie**

Aanvragen van omgevingsvergunningen na het moment van vaststellen van deze nota zullen worden beoordeeld conform de parkeernormen en uitvoeringsregels in deze nota. Uitzondering hierop vormen bekende bouwinitiatieven<sup>[3]</sup> waarop een overgangsregeling van toepassing is. Deze houdt in dat bij de gemeente op het moment van vaststellen van de nieuwe parkeernormen bekende bouwinitiatieven, op basis van de oude parkeernormen en bijbehorende rekenregels kunnen worden behandeld of op basis van deze parkeernormennota worden getoetst.

<sup>[3]</sup> Dit betreffen lopende aanvragen van een omgevingsvergunning of aanvragen waarover in een eerder stadium geadviseerd is in een vooroverleg of ingeval voor een plan een anterieure overeenkomst of samenwerkingsovereenkomst met de gemeente is afgesloten.

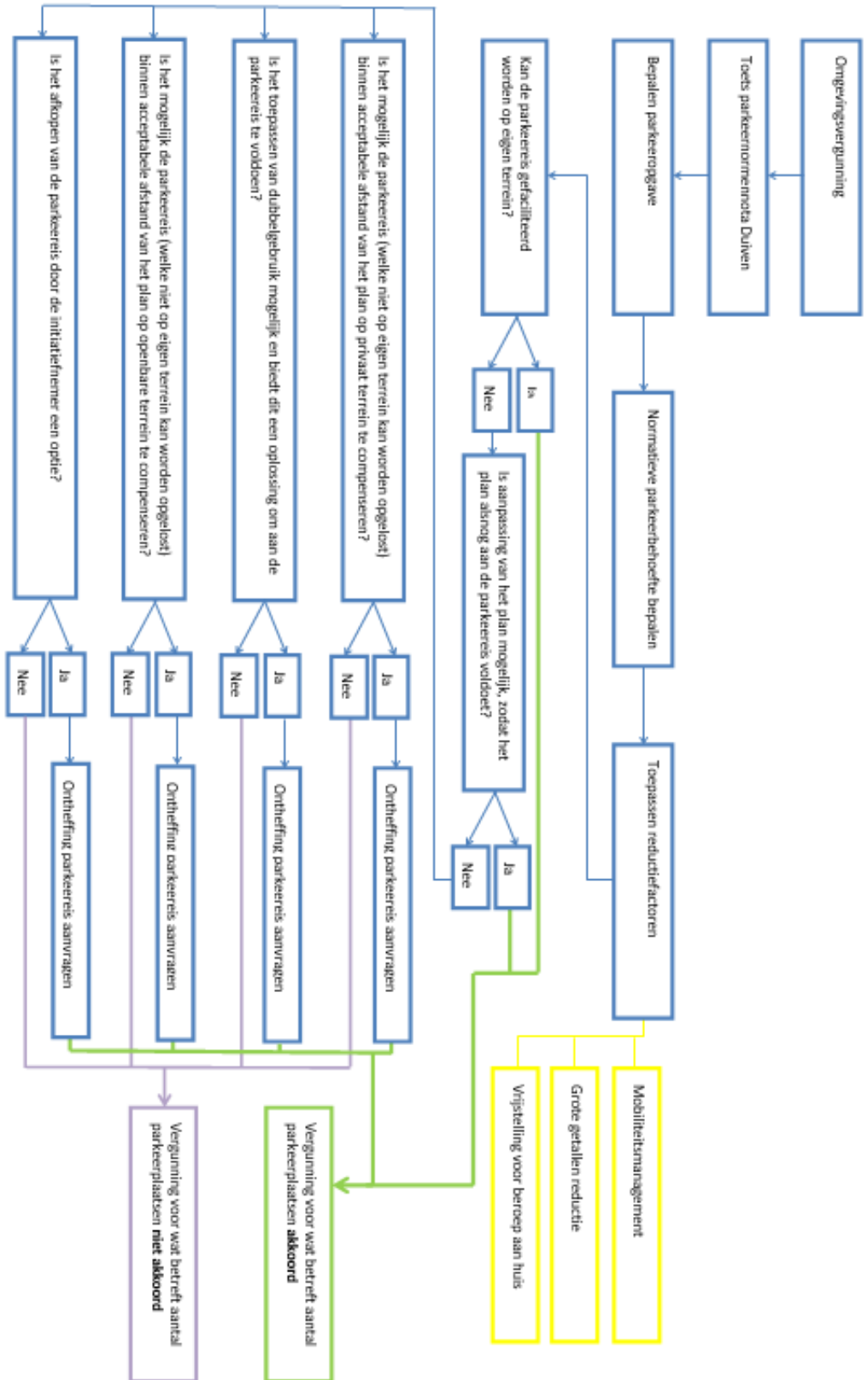
**Bijlage 1 Begrippenlijst**

<b>Begrip</b>	<b>Toelichting</b>
Aanwezigheidspercentage	De voor een functie op de verschillende periodes van de dag/week geldende benutting van de normatieve parkeerbehoefte.
Afkoopregeling	Een mogelijkheid voor het college om een ontheffing van de parkeereis te verlenen tegen een afkoopprijs per parkeerplaats.
(Bouw)ontwikkeling	Een bouw- of gebruiksonwikkeling waarvoor een aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt ingediend. Het kan gaan over een nieuwbouwontwikkeling, uitbreiding van een bestaande functie of functieverandering.
BVO	Bruto vloeroppervlak (volgens NEN 2580), het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen, met uitzondering van de parkeerkelder of stallingsruimte.
CROW	CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.
Exclusieve parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen die bestemd zijn voor 1 gebruiker per parkeerplaats
Frictieleegstand	De gewenste leegstand van parkeerplaatsen op een parkeerlocatie waarmee onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt.
GBO	Gebruiksoppervlak van een woning volgens NEN 2580. Dit omvat de bruikbare vloeroppervlakte, geschikt voor het beoogde gebruik. Dit is in feite het totale vloeroppervlak tussen de omsluitende wanden van de gebruiksfunctie minus de vaste obstakels van enige omvang.
Initiatiefnemer	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen waarvoor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen of strijdig gebruik is ingediend.
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand).
Maatgevende parkeerbehoefte	De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies tezamen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.
Niet-openbare parkeercapaciteit	Parkeercapaciteit die niet openbaar toegankelijk is
Normatieve parkeerbehoefte	De van één of meerdere functies, op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen berekende parkeerbehoefte, waarbij nog geen rekening is gehouden met reductiefactoren en dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
Openbare parkeercapaciteit	De voor alle parkeerders toegankelijke parkeercapaciteit
Parkeeraanbod	Het aanbod aan parkeerplaatsen. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen openbare of niet-openbare parkeerplaatsen, tussen plaatsen op eigen terrein of elders.
Parkeerbalans	De verschillen tussen de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod per tijdperiode van de dag/week.
Parkeerbehoefte	Het benodigd aantal parkeerplaatsen om de parkeervraag van een bepaalde functie te kunnen faciliteren.
Parkeerdruk	De parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen.
Parkeereis	Het totaal aan parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden om aan de parkeeropgave te kunnen voldoen.
Parkeerkencijfers	De in de CROW publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (nummer 317) beschreven getallen op basis waarvan het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald kan worden.
Parkeernorm	Een door het bevoegd gezag vastgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen per eenheid waaraan een nieuwbouwplan moet voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor een bouwvergunning.

---

Parkeeropgave	Het totaal aan parkeerplaatsen waarvoor de initiatiefnemer van verbouw- of nieuwbouwprojecten verantwoordelijk is om te realiseren.
Parkeerplaats	Ruimte waar één voertuig kan worden geparkeerd.
Parkeren	Doen of laten staan van voertuigen anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor onmiddellijk laden en lossen van goederen.
Restcapaciteit	Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk op straat onder de 85% is.
Sloop/nieuwbouw en nieuwbouw	Wanneer op hetzelfde perceel, na de sloop van eerdere bebouwing, een nieuwe ontwikkeling wordt gerealiseerd is er sprake van sloop/nieuwbouw. Wanneer er een nieuwe ontwikkeling op een perceel wordt neergezet wat hiervoor nog geen bebouwing kende is er sprake van nieuwbouw.

**Bijlage 2 Processchema parkeernormering**



### **Bijlage 3 Eisen ten aanzien van parkeeronderzoeken**

Zoals in subparagraaf 4.3.4 staat vermeld kan, indien blijkt datredelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan, een beroep gedaan worden op eventuele restcapaciteit in de openbare ruimte. De aanwezigheid van deze restcapaciteit wordt aangetoond middels een parkeeronderzoek. De kosten voor het uitvoeren van het onderzoek komen voor rekening van de aanvrager van de omgevingsvergunning/ontwikkelaar. In deze bijlage staan enkele minimale eisen beschreven waaraan een dergelijk parkeeronderzoek moet voldoen:

- Het parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau uitgevoerd;
- Uit het onderzoek moet overduidelijk blijken dat, na realisatie van de functie(s), de parkeerdruk in het onderzoeksgebied op het maatgevende moment in de week onder de 85% zal blijven.

#### **Onderzoeksgebied**

De parkeerbezetting binnen een straal van minimaal 150 meter rondom de ontwikkeling is bepalend.

#### **Parkeercapaciteit**

Voor de beschikbare parkeercapaciteit worden uitsluitend officieel aangeduide openbare parkeerplaatsen meegeteld. Belanghebbenden, gereserveerde of particuliere parkeerplaatsen tellen niet mee in de beschikbare capaciteit. Indien parkeervakken niet afzonderlijk zijn gemarkeerd, maar overduidelijk is dat de ruimte wel als parkeergelegenheid kan worden aangeduid, dan wordt voor het bepalen van de capaciteit gerekend met een afstand van 6,0 meter per parkeerplaats bij langsparkeren of een breedte van 2,50 meter bij haaks parkeren. Fout of illegaal geparkeerde voertuigen dienen te worden meegenomen in het parkeeronderzoek en worden in de bezettingsberekening meegenomen.

#### **Meetperiode**

Op enkele maatgevende momenten in de week (niet zijnde een vakantieperiode of feestdagen) zal de parkeerbezetting worden geregistreerd. Op een gemiddelde werkdag (dinsdag of donderdag) worden voor de periodes 'werkdag ochtend', 'werkdag middag' en 'werkdag avond' ten minste op een dinsdag en een donderdag een onderzoek naar de feitelijke parkeerbezetting uitgevoerd. Tevens dient, in het geval het primair een woonomgeving betreft, minimaal twee nachtelijke metingen (tussen 23.00 en 05.00 uur) worden uitgevoerd.

Indien de parkeerdruk in de omgeving (mede) wordt bepaald door een functie met op bepaalde momenten een specifieke parkeervraag (bv. horeca; zaterdagavond / winkels: koopavond, zaterdagmiddag /camping; seizoensgebonden) dan dient in aanvulling op wat hierboven staat op die momenten ook minimaal tweemaal een onderzoek naar de feitelijke parkeerbezetting te worden uitgevoerd.

In overleg met de gemeente worden de onderzoeksmomenten nader bepaald. Op basis van de in deze nota genoemde parkeernormen in combinatie met de aanwezigheidspercentages dient vervolgens te worden bepaald in welke mate en op welke momenten in de week de ontwikkeling een parkeervraag heeft. Deze verwachte (toekomstige) parkeervraag dient te worden opgeteld bij de waargenomen bezetting uit het parkeeronderzoek. Indien vervolgens blijkt dat de parkeerdruk op het maatgevend moment in de week onder de 85% blijft, kan mogelijk van de norm vrijstelling worden verkregen.



**Bijlage 4 Onderbouwing afkoopbedrag**

De parkeerbijdrage wordt gelijk gesteld aan de gemiddelde reële stichtingskosten van een parkeervoorziening. Daarmee wordt gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Omdat de laatste jaren landelijk is gebleken dat veel gebouwde openbare parkeervoorzieningen (zwaar) verliesgevend zijn in exploitatie, wordt bij het bepalen van het afkoopbedrag alleen uitgegaan van de realisatie van een openbare parkeerplaats op maaiveld op eigen of nog te verwerven gronden.

De kosten bestaan uit:

- A. kosten voor voorbereiding, procedures en ontwerp;
- B. kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden;
- C. stichtingskosten van de parkeervoorziening;
- D. kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening.

**A. Voorbereidingskosten**

Het gebruik maken van de afkoopregeling betekent feitelijk dat de gemeente een verplichting van een aanvrager overneemt. Dat brengt mee dat de gemeente binnen de gestelde periode een plan moet voorbereiden en uitwerken om een parkeervoorziening te realiseren. Hierbij moeten mogelijk ook procedures worden doorlopen. Dat gaat ten koste van de ambtelijke capaciteit voor overige, reguliere werkzaamheden. De voorbereidingskosten kunnen per parkeerplaats zeer sterk uiteenlopen. Ingeschat wordt dat per parkeerplaats minimaal 15 uur benodigd is. De voorbereidingskosten bedragen dan minimaal circa € 1.500 per parkeerplaats. Eventuele meerkosten neemt de gemeente voor zijn rekening.

**B. Grondprijs**

Het gemiddelde ruimtebeslag dat benodigd is voor het aanleggen van een parkeerplaats in de openbare ruimte komt neer op circa 25 m<sup>2</sup>. Hierbij wordt rekening gehouden met het parkeervak zelf en de wegen en voorzieningen die tot het parkeervak leiden. De grondprijs wordt berekend op basis van de gemiddelde grondverwervingsprijs (€ 300,- per m<sup>2</sup>). De grondprijs bedraagt dan € 7.500,- (25m<sup>2</sup> x € 300,-) per parkeerplaats.

**C. Stichtingskosten**

De bouwkosten van een parkeervoorziening lopen sterk uiteen. Factoren als zijnde grondslag, bodemopbouw en grondwaterstand zijn in grote mate bepalend voor de hoogte van de bouwkosten van een parkeervoorziening. Daar waar deze factoren gunstig zijn kost het aanleggen van een parkeerplaats op maaiveld inclusief de wegen en voorzieningen die tot het parkeervak leiden ongeveer € 3.500,-. De stichtingskosten bedragen daarmee € 3.500,- per parkeerplaats.

**D. Beheer en onderhoud**

Beheer en onderhoud van de parkeervoorzieningen die worden gerealiseerd, worden binnen het regulier onderhoud meegenomen. Dit betekent dat er bij gebruik van de reserve sprake zal zijn van areaaluitbreiding van het gemeentelijk verhard oppervlak. Voor beheer- en onderhoudskosten wordt € 1.000,- per parkeerplaats gerekend.

**Totale kosten**

Kosten voor voorbereiding, procedures en ontwerp	€ 1.500,00
Kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden	€ 7.500,00
Stichtingskosten van de parkeervoorziening op maaiveld	€ 3.500,00
Kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening	€ 1.000,00
<b>Totaal</b>	<b>€ 13.500,00</b>

Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd op basis van de consumentenprijsindexcijfers.

**Bijlage 5 Rekenvoorbeelden****Rekenvoorbeeld 1: Ontwikkeling supermarkt**

Een ondernemer wil een supermarkt realiseren aan de rand van Duiven. De supermarkt zal een oppervlakte van 1.840 m<sup>2</sup> bvo krijgen. De parkeernorm voor deze supermarkt is 4,9. per 100 m<sup>2</sup> bvo (aandeel bezoek 93%). Conform de parkeernormering betekent dit dat er minimaal 90,2 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Ten behoeve van deze ontwikkeling is dus het uitgangspunt dat 91 parkeerplaatsen (afrondding naar boven) op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden, waarvan tenminste 93% (= 85 parkeerplaatsen) openbaar toegankelijk voor het bezoekersdeel moet zijn.

Ten behoeve voor de fiets dienen er 61 stallingsplekken aangelegd te worden. De parkeernorm voor fietsen is 3,3 stallingsplek per 100 m<sup>2</sup> bvo.

De ondernemer zal volgens de plannen op eigen terrein 94 parkeerplaatsen realiseren ten behoeve van zijn personeel en klanten. En 64 fietsstallingsplaatsen aanleggen. Dit aantal parkeerplaatsen en stallingsplaatsen is conform de normering. De vergunningaanvraag is voor wat betreft parkeren akkoord.

**Rekenvoorbeeld 2: Ontwikkeling appartementen en kantoorruimte**

Aan de rand van Duiven worden 25 appartementen gerealiseerd (ieder 135 m<sup>2</sup> gbo). In de plint van het appartementencomplex komt een apotheek (190 m<sup>2</sup> bvo), een huisarts (met 1 behandelkamer, 80 m<sup>2</sup> bvo) en kantoorruimte (80 m<sup>2</sup> bvo) ten behoeve van een makelaarskantoor.

Volgens de Parkeernormennota van de gemeente Duiven blijkt dat de te hanteren norm voor woningen met een dergelijke oppervlakte 2,0 parkeerplaats is. Een apotheek heeft een parkeernorm van 3,2 pp. per 100 m<sup>2</sup> bvo en voor een huisarts met één behandelkamer geldt 3,0 pp. per behandelkamer. Het makelaarskantoor (zijnde met baliefunctie) kent een parkeernorm van 2,9 pp. per 100 m<sup>2</sup> bvo.

Voor het fietsen geldt een norm van 3,0 stallingsplek per appartement. Per appartement is een berging (van ruim 5 m<sup>2</sup>) in het complex opgenomen. Voor de bezoekers aan de woningen geldt een norm van 0,8 stallingplek per appartement. Voor de apotheek is de norm 8 stallingsplekken voor bezoekers en 5 stallingsplekken voor medewerkers. Voor de huisarts is de norm 0,8 stallingsplek per 100 m<sup>2</sup> bvo en voor het makelaarskantoor 1,5 stallingsplek per 100 m<sup>2</sup> bvo (personeel) en 0,6 stallingsplek per 100 m<sup>2</sup> bvo (bezoekers).

De ontwikkelaar heeft een vergunningaanvraag ingediend waarbij voorzien is in de realisatie van 25 parkeerplaatsen in een gebouwde parkeervoorziening onder het complex. Deze parkeerplaatsen worden één op één mee verkocht met de appartementen (kadastrale koppeling met kettingbeding). Daarnaast wordt op eigen terrein een parkeerterrein aangelegd met 28 parkeerplaatsen en er worden 12 fietsnietjes (= 24 stallingsplaatsen) geplaatst.

Uit de gemeentelijke toets volgt de onderstaande tabel (parkeerbalans).

	aantal	eenheid	norm	per eenheid	normatieve parkeervraag
Appartement	25	woning	1,7	per woning	43
Appartement bezoekers	25	woning	0,3	per woning	8
Apotheek	190	m <sup>2</sup> bvo	3,2	per 100 m <sup>2</sup> bvo	7
Huisarts	1	behandelkamer	3,0	per behandelkamer	3
Kantoor	80	m <sup>2</sup> bvo	2,9	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3
totaal					64

**Parkeervraag gereserveerde parkeerplaatsen appartementen**

	maxi-maal	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Appartement	43	22	22	39	35	43	26	35	31
Parkeeraanbod	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Vraag openbare parkeerplaats	18	-3	-3	14	10	18	1	10	6

**Aanwezigheidspercentages**

	maxi-maal	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag

						nacht			
Appartement	100%	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Appartement bezoekers	100%	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Apotheek	100%	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Huisarts	100%	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Kantoor	100%	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

Parkeervraag openbare parkeerplaatsen na dubbelgebruik									
	maxi- maal	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werk- dag nacht	zater- dag middag	zaterdag avond	zondag middag
Appartement	18	0	0	14	10	18	1	10	6
Appartement bezoekers	8	1	2	7	6	0	5	8	6
Apotheek	7	7	6	1	1	0	1	1	1
Huisarts	3	3	3	1	1	0	1	1	1
Kantoor	3	3	3	1	1	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>39</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>20</b>	<b>14</b>

Voor de functies zijn, zonder toepassing van dubbelgebruik, 64 parkeerplaatsen nodig. De verdeling aandeel gereserveerde parkeerplaatsen en aandeel openbare parkeerplaatsen is respectievelijk 25 en 39. Op basis van de rekenregels voor dubbelgebruik wordt vastgesteld dat er op het maatgevend moment 'werkdag avond' minimaal 49 parkeerplaatsen nodig zijn. Hierbij is rekening gehouden met het feit dat de parkeerplaatsen in de parkeerkelder niet dubbel gebruikt kunnen worden.

Vraag naar fietsstallingsplekken na dubbelgebruik									
	maxi- maal	werkdag ochtend	werkdag middag	werk- dag avond	koop- avond	werk- dag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
<b>Appartement</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Appartement bezoekers</b>	20	2	4	16	14	0	12	20	14
<b>Apotheek</b>	13	13	10	2	2	0	2	2	2
<b>Huisarts</b>	2	2	2	1	1	0	1	1	1
<b>Kantoor</b>	2	2	2	1	1	0	0	0	0
<b>totaal</b>	<b>37</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>23</b>	<b>17</b>

Voor de functies zijn, zonder toepassing van dubbelgebruik, 37 fietsstallingsplekken nodig. Door het toepassen van de rekenregels voor dubbelgebruik zijn er op het maatgevende moment 'zaterdagavond' 23 stallingsplekken nodig.

De ontwikkelaar heeft een vergunningaanvraag ingediend waarbij voorzien is in de realisatie van 25 gereserveerde (niet-openbare) parkeerplaatsen voor de appartementen en 28 parkeerplaatsen op maaiveld. Verder zijn er in het plan 12 nietjes (=24 fietsstallingsplaatsen) voorzien. De ingediende vergunningaanvraag is voor wat betreft het parkeren (voor zowel auto als fiets)akkoord.

### Rekenvoorbeeld 3: Ontwikkeling 20 woningen

In Groessen worden 20 woningen gerealiseerd. Deze woningen hebben een gebruiksoppervlak van 130 m<sup>2</sup>. De woningen hebben alle een garage met een oprit van 10 meter. Tevens hebben deze woningen een tuinhuis van 7 m<sup>2</sup> en hebben allemaal een voortuin. Op straat worden 6 parkeerplaatsen aangelegd.

De parkeernorm voor deze woningen is 2,2 parkeerplaats per woning. De parkeervraag komt uit op 44 parkeerplaatsen. Het parkeeraanbod is 20 plaatsen bij de woning (conform tabel 4.2). Op straat zijn er 6 parkeerplaatsen.

De omgevingsvergunning kan qua parkeren niet verleend worden. Er dienen nog 18 parkeerplaatsen op straat aangelegd te worden.

Het stallen van de fiets is geregeld doordat er een tuinhuis wordt voorzien. Het stallen van de fiets door bezoekers aan de woning is geregeld door middel van 'de aanwezigheid van een voortuin'.

**Rekenvoorbeeld 5: Voormalige loods wordt sportschool**

Een voormalige loods aan de rand van Duiven zal worden omgebouwd tot een sportschool. De loods had een totale oppervlakte van 600 m<sup>2</sup> bvo.

De oude parkeervraag is gesteld op 1,1 per 100 m<sup>2</sup> = 7 parkeerplaatsen

De nieuwe parkeervraag wordt gesteld op: 4,8 per 100 m<sup>2</sup> = 29 parkeerplaatsen

Er dienen dus 22 extra parkeerplaatsen te worden aangelegd

**Rekenvoorbeeld 5: Halen en brengen bij een kinderdagverblijf**

Er wordt een kinderdagverblijf (500 m<sup>2</sup> bvo) aan de rand van Duiven gerealiseerd (op grote afstand van woningen, geen openbaar vervoer in de nabijheid) met 7 personeelsleden en een opvangcapaciteit voor 60 kinderen.

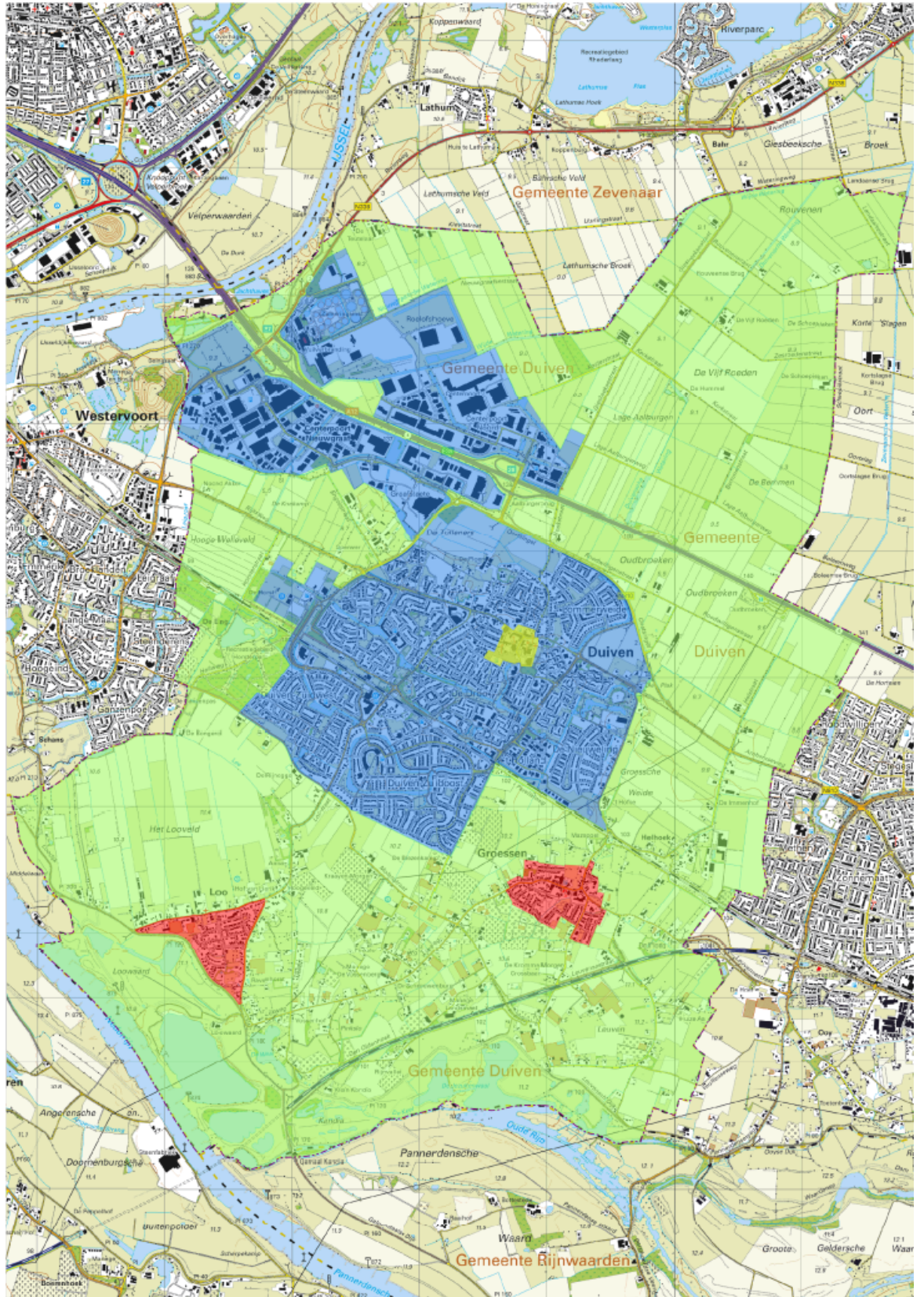
Gezien de ligging van het kinderdagverblijf zal het aantal kinderen dat met de auto wordt gebracht hoog zijn.

Voor het personeel zijn 500 x 1,4 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo (parkeernorm kinderdagverblijf) 7 parkeerplaatsen nodig.

Voor het halen en brengen zijn: 60 (aantal leerlingen) x 80% (% leerlingen met de auto) x 0,25 x 0,75 = 12,75 → 13 parkeerplaatsen nodig.

Totaal zijn er dus 7 + 13 = 20 plaatsen nodig.

**Bijlage 6 Kaarten gebiedsindeling**



*Gebiedsindeling gemeente Duiven*



*Gebiedsindeling uitsnede centrum van Duiven*