

Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Culemborg houdende regels omtrent de Nota parkeernormen 2020-2025

1. Inleiding

Doelstelling van deze nota is het actualiseren van de vastgestelde nota parkeernormen uit 2014. Dit geldt voor zowel omschreven gebiedsindeling als voor de spreiding en de hoogte van de normen. Bouwvormen als ook nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit die in de vorige nota nog niet van toepassing waren zijn toegevoegd. Ook worden er alternatieven benoemd die kunnen leiden tot een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte.

Wijzigingen ten opzichte van de nota parkeernormen 2014.

- Aanpassing van de normen voor de periode 2020 tot en met 2025
- Toevoeging parkeernorm voor Tiny houses
- Toevoeging onderverdeling van de parkeernorm voor sociale woningbouw
- Toevoeging mobiliteitsplannen
- Toevoeging fietsparkeernormen
- Wijziging, garages tellen niet meer mee als parkeerplaats

Aanpassing van de normen

De parkeernormen zijn opnieuw geijkt aan de richtlijnen van het CROW. In grote lijnen zijn de normen gelijk gebleven aan de periode 2014-2019. Slechts enkele normen hebben een kleine correctie ondergaan. De stijging van de normen zoals door het CROW voorgesteld is niet overgenomen. Hiermee sluit het parkeerbeleid aan op het stimuleringsbeleid voor een andere mobiliteit.

Tiny houses

Voor Tiny houses was nog geen norm aangehouden. In de richtlijnen staat wel een norm voor een Tiny house. Hierbij wordt uitgegaan van een tijdelijke woning van maximaal 50m² op een tijdelijk fundament of wielen. Een Tiny house kost minder dan €75.000,- en bij zelfbouw minder dan € 50.000,- Deze woningen hebben geen of beperkte aansluiting op de nutvoorzieningen.

Deze norm sluit niet aan op de Tiny houses die in Culemborg worden gerealiseerd. Tiny houses in Culemborg zijn aangesloten op de nutsvoorzieningen hebben een permanente fundering en zijn duurder dan € 100.000,-. Hiermee vallen Tiny houses in een andere categorie dan de definitie van de CROW. Tiny houses in Culemborg zijn in principe reguliere, maar kleinere woningen. De parkeernorm voor Tiny houses in Culemborg sluit dus aan op de norm voor gewone woningen. Aangezien Tiny houses wel kleiner zijn wordt een iets lagere norm gehanteerd. Om als Tiny house aangemerkt te worden moet de woning grondgebonden zijn, maximaal 50m² groot zijn en maximaal 2 slaapkamers bevatten.

Onderverdeling huurklassen sociale woningbouw

Tot op heden werd er tussen de verschillende huurklassen geen onderscheid gemaakt in parkeernormen. De normen zijn aangepast en sluiten nu aan bij de aftoppingsgrenzen zoals deze landelijk toegepast worden. Hiermee sluiten ze aan op het sociale huur programma van gemeente Culemborg. Concreet betekent dit dat de parkeernormen beter aansluiten bij het autobezit van de verschillende woningklassen en maakt het realiseren van goedkopere huurwoningen eenvoudiger.

Mobiliteitsplannen

Bij grote ontwikkelingen kan een gedegen ruimtelijk ontwerp met bijbehorend mobiliteitsplan een kwaliteitsimpuls zijn voor de openbare ruimte. De bruikbaarheid van de openbare ruimte moet wel gewaarborgd worden. Zowel nu als in de toekomst. Door de parkeernormen te handhaven, maar gelijktijdig in te zetten op andere mobiliteitsconcepten, waaronder deelauto fietsen enz.. kan ruimte gewonnen worden. Dit kan uitstel of afstel van de parkeerplaatsen bevorderen en ruimte winst als gevolg hebben. Bij de ontwikkeling van Parijsch zuid wordt hiermee geëxperimenteerd.

Fietsparkeernormen

In deze nota zijn ook de normen voor fiets parkeren opgenomen. Bij het inzetten van mobiliteitsplannen hoort tenslotte ook het bevorderen van het fietsgebruik. Dit lukt alleen als er voldoende ruime, bruikbare en bereikbare parkeervoorzieningen voor fietsen gerealiseerd worden. Ook in bestaande gebieden kan de fiets een goed alternatief voor de auto zijn. Een stimulans voor het fietsgebruik kan het realiseren

van fietsparkeerplaatsen in plaats van, en op autoparkeerplaatsen zijn. In deze nota worden de voorwaarden vastgelegd.

Garages

Garages worden veelal omgebouwd tot woonruimte of als berging. Garages worden om voorliggende reden niet meer opgenomen in de parkeercapaciteit en tellen niet meer mee voor het voldoen aan de parkeernorm.

Maatvoering en bruikbaarheid van parkeervoorzieningen

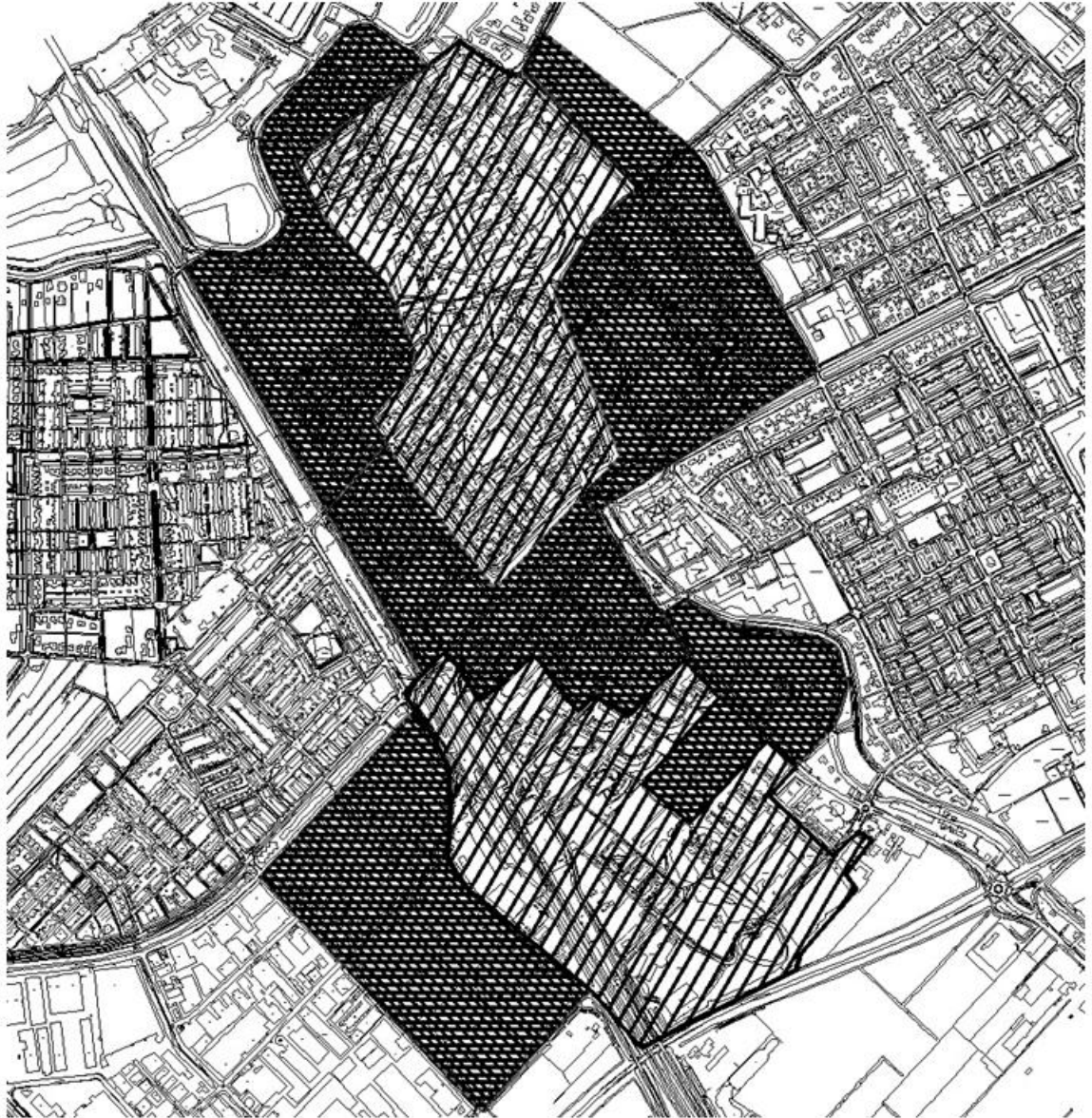
De bruikbaarheid van een parkeervoorziening bepaalt mede de parkeercapaciteit. Een parkeervak waar geen voertuig bij kan komen of in past voegt tenslotte geen parkeercapaciteit toe. Alleen parkeervoorzieningen die eenvoudig bereikbaar, bruikbaar en van voldoende ruime afmetingen zijn worden als parkeervoorzieningen meegeteld in de parkeerberekening. Voor de maatvoering van parkeervoorzieningen, draaicirkels, benodigde vrije ruimte en andere richtlijnen wordt verwezen naar de meest recente ASVV, verkrijgbaar bij het CROW (www.crow.nl).

Crow normen

De nota parkeernormen komt in de plaats van CROW publicatie "Toekomstbestendig parkeren; van parkeercijfers naar parkeernormen" (publicatie 381). De kengetallen zijn afgeleid van de CROW normering maar aangepast voor Culemborgse omstandigheden.

2. Gebiedsindeling

Voor het bepalen van de parkeernormen is Culemborg ingedeeld in drie gebieden. Deze gebieden sluiten aan op de CROW indeling in centrum, schil overloopgebied en rest bebouwde kom. Daarnaast is er een categorie buiten de bebouwde kom. De gebiedsindeling voor binnen de bebouwde kom is hieronder weergegeven. De indeling is gebaseerd op de aanwezige voorzieningen, beschikbaarheid van vervoerswijzen en de wijze van parkeerregulering. Het centrumgebied kenmerkt zich in Culemborg door het met betaald parkeren en vergunningsparkeren gereguleerde gebied rondom de oude binnenstad. Daarnaast is ook het gebied rondom het station gedefinieerd als centrumgebied vanwege de aanwezigheid van het openbaar vervoer. De schil overloopgebied is om deze gebieden gelegen. Deels geldt er in dit gebied parkeren voor vergunningshouders, de nabijheid van de voorzieningen en openbaar vervoer zijn de overweging om dit gebied aan te wijzen als schil/overloop gebied. Om het gebied liggen ook grotendeels natuurlijke grenzen om het gebied zoals de Spoordijk, Rivierdijk, Volenkampen, Weidsteeg en de Molenkade. Bij het bedrijventerrein is de redelijke loopafstand als begrenzing aangehouden tot het station.



- Gearceerd = "centrum"
- Dubbel gearceerd = "schil/overloop" gebied weer
- Niet gearceerde = "rest"

3. Overzicht parkeernormen

Deze nota is gebaseerd op de CROW publicatie "Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen" (publicatie 381). CROW publicatie 381 geeft alle kengetallen weer voor heel Nederland, waaronder een aantal kentallen die niet van toepassing zijn op Culemborg. In deze nota zijn de kengetallen daarom gereduceerd tot alleen die getallen die betrekking hebben op de Culemborg. Daarnaast zijn de algemene parkeerkengetallen afgestemd op de plaatselijke omstandigheden om tot de Culemborgse parkeernormen te komen. Hieronder volgen de parkeernormen voor Culemborg voor de periode 2020-2025. De vastgestelde parkeernormen zijn inclusief het bezoekers aandeel.

hoofdgroep wonen					
omschrijving (norm per individuele woning)	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	bubeko	bezoekers aandeel
koop vrijstaand (woning duur)	2,20	2,20	2,30	2,50	0,3
koop 2 onder 1 kap	2,10	2,20	2,30	2,50	0,3
koop tussen/hoek (woning middenduur)	1,80	1,90	2,10	2,30	0,3
koop etage duur	2,00	2,10	2,30	2,40	0,3
koop appartement/etage (middenduur)	1,80	1,90	2,10	2,20	0,3
koop appartement/etage (goedkoop)	1,70	1,80	2,00	2,00	0,3
Tiny house lux (max 2 slaapkamers)	1,30	1,50	1,50	1,50	0,3
Tiny house sober (max 1 slaapkamer)	1,00	1,00	1,30	1,50	0,3
koop goedkoop / sociale koop	1,50	1,60	1,80	1,80	0,3
huurhuis/appartement vrije sector (klasse 4)	1,90	2,10	2,30	2,40	0,3
sociale huur huur laag (klasse 1)	1,00	1,00	1,30	1,30	0,3
sociale huur huur midden (klasse 2)	1,40	1,50	1,60	1,70	0,3
sociale huur huur hoog (klasse 3)	1,50	1,60	1,70	1,80	0,3
kamerhuur zelfstandig (kamer verhuur)	0,60	0,70	0,80	0,80	0,2
kamerhuur niet zelfstandig, gedeelde keuken/sanitair	0,30	0,30	0,30	0,30	0,2
aanleunwoning en serviceflat ¹	1,00	1,00	1,00	1,20	0,5
zorgwoning (1 persoon) ¹	0,50	0,50	0,50	0,50	0,5

¹ een woning valt uitsluitend in deze categorie als er een bruikbare stallingsmogelijkheid met oplaadvoorziening voor scootmobielen aanwezig is

prijsklasse koop (WOZ waarde)			Huurklasse verdeling			
	vanaf	tot	klasse	omschrijving	vanaf	tot
duur	€ 260.001		4	vrije sector	721	
midden	€ 170.001	€ 260.000	3	drie en meerpersoonshuishoudens	608	720
goedkoop		€ 170.000	2	een en twee persoonshuishoudens	425	607
			1	jongeren tot 23 jaar		424

Woonfunctie met werken aan huis:

Het bestemmingsplan laat op een aantal locaties werken aan huis toe. Voor het berekenen van de parkeernorm voor deze locaties wordt de parkeernorm voor de woning opgeteld bij de parkeernorm voor de aan huis uitgevoerde functie. Op de som van deze parkeernorm wordt 1 parkeervak in mindering gebracht. Bij werken aan huis is het uitgangspunt dat de bewoner van de woning daar ook werkt en er geen sprake is van een extra parkeerbelasting.

hoofdgroep werken

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	bubeko	bezoekers aandeel
kengetallen per 100m2 BVO					
kantoor zonder balie	1,80	2,10	2,20	2,50	5%
commerciële dienstverlening /kantoor met balie	2,30	2,60	3,10	3,50	20%
bedrijf arbeidsintensief (industrie,lab,werkplaats)	1,80	2,20	2,60	2,60	5%
bedrijf arbeidsextensief (loods,opslag,transportbedrijf)	0,80	1,00	1,10	1,30	5%
bedrijfsverzamelgebouw ²	1,50	1,80	1,90	2,20	5%
² gelijkwaardig mix van kantoren, arbeidsextensief en arbeidsintensief					

hoofdgroep winkelen en boodschappen

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	bubeko	bezoekers aandeel
kengetallen per 100m2 BVO (tenzij anders aangegeven)					
buurtsupermarkt	2,90	3,70	4,50		89%
discountsupermarkt	4,30	5,90	7,50		99%
fullservice supermarkt laag/middehoog	4,10	5,70	6,40		93%
fullservice supermarkt middehoog/hog	4,10	5,00	5,90		93%
grote supermarkt	6,00	5,90	6,70		84%
groothandel in levensmiddelen		6,00	6,00	6,00	80%
binnenstad Culemborg	3,50				82%
buurtcentrum parijsch/chopinplein		4,00	4,00		76%
weekmarkt (LET OP: per kraam)	0,24	0,24	0,24	0,24	0%
kringloopwinkel		1,50	2,10	2,50	89%
bruin-witgoedzaken	3,80	5,10	7,10	8,50	92%
woonwarenhuis/woonwinkel	1,50	1,90	2,10	2,20	91%
outletcentrum		8,20	9,10	11,40	94%
bouwmarkt	2,10	2,10	2,60	2,70	87%
tuincentrum		2,10	2,40	2,70	89%
groencentrum		2,10	2,40	2,70	89%

hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning					
kengetallen per 100m ² BVO (tenzij anders aangegeven)	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	bubeko	bezoekers aandeel
Bibliotheek	0,70	1,00	1,40	1,60	97%
Museum	0,70	0,90	1,20	1,20	95%
Bioscoop, theater	3,80	7,00	10,20	14,70	94%
filmtheater/filmhuis	1,60	4,30	6,90	8,90	97%
theater/schouwburg	5,90	6,50	8,30	13,50	87%
musicaltheater	2,40	2,90	3,50	5,60	86%
casino	6,20	6,60	7,00	8,50	86%
bowlingcentrum (per baan)	1,10	1,80	2,30	3,30	89%
biljard-/snookercentrum (per tafel)	0,60	0,90	1,10	2,00	87%
dansstudio	1,10	3,40	5,00	7,90	93%
fitnesstudio/sportschool	0,90	2,90	4,30	7,00	87%
fitnescentrum	1,20	4,00	5,80	7,90	90%
welnesscentrum			8,80	10,80	99%
sauna, hammam	2,00	4,10	6,20	7,80	99%
sportshal	1,30	1,90	2,60	3,70	96%
sportzaal	0,90	1,70	2,50	3,80	94%
tennishal	0,20	0,30	0,40	0,60	87%
squashhal	1,50	2,30	2,60	3,30	84%
zwembad overdekt (per 100m ² bassin)		9,70	10,50	14,30	97%
zwembad openlucht (per 100m ² bassin)		9,10	11,90	16,80	99%
sportveld (per hectare)	20,00	20,00	20,00	27,00	95%
indoorspeeltuin gem en klein	3,10	3,90	4,70	7,60	97%
indoorspeeltuin groot	3,70	4,60	5,60	8,60	98%
indoorspeelhal zeer groot	3,90	4,90	5,80	7,90	98%
kinderboerderij/stadsboerderij (per boerderij)	0,60	1,40	2,20	2,60	
manege (per box)				0,50	90%
volkstuin (per 10 tuinen)		1,10	1,20	1,60	100%

hoofdgroep horeca en recreatie					
kengetallen per 100m ² BVO (tenzij anders aangegeven)	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	bubeko	bezoekers aandeel
camping (per standplaats)		1,00	1,00	1,10	90%
café/bar/cafetaria	4,00	4,00	5,00	5,00	90%
restaurant	8,00	8,00	12,00	12,00	80%
discotheek	4,90	11,90	18,80	22,80	99%
evenementenhal	4,00	5,00	6,00		97%

hoofdgroep gezondheidzorg en sociale voorzieningen					
kengetallen per 100m2 BVO (tenzij anders aangegeven)	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	bubeko	bezoekers aandeel
huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	2,00	2,20	2,50	3,50	57%
apotheek (per apotheek)	2,00	2,50	2,90		45%
fysiotherapiepraktijk (per behandelkamer)	1,00	1,30	2,00	2,20	57%
consultatiebureau (per behandelkamer)	1,10	1,70	2,00	2,40	50%
tandartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,60	2,00	2,40	2,70	47%
gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,60	2,00	2,40	2,70	55%
religiegebouw (per zitplaats)	0,20	0,20	0,20	0,20	
verpleeg en verzorgings tehuis (per wooneenheid)	0,70	0,70	0,70		60%

hoofdgroep onderwijs					
kengetallen per 100m2 BVO (tenzij anders aangegeven)	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	bubeko	bezoekers aandeel
kinderdag verblijf (excl bezoekers)	1,00	1,10	1,30	1,40	K&S
basis onderwijs (per leslokaal)(excl bezoekers)	0,80	0,80	1,00	1,00	K&S
middelbareschool (per 100 Leerlingen)	3,70	4,50	4,90	5,90	11%
ROC (per 100 Leerlingen)	4,70	5,40	5,80	6,90	7%
avondonderwijs (per 10 studenten)	4,50	5,60	6,80	11,50	95%
	0,00	0,00	0,00	0,00	
	0,00	0,00	0,00	0,00	
	0,00	0,00	0,00	0,00	
	0,00	0,00	0,00	0,00	

Bezoekers Kinderdag verblijven Basis onderwijs berekenen met CROW normen K&S

3.1 Wijze van berekenen

In de tabellen zijn alleen de parkeernormen voor Culemborg opgenomen, onderverdeeld in de betreffende zones, zoals beschreven in hoofdstuk 2. Hiermee wordt de leesbaarheid van de parkeernormen verbeterd. Het kan voorkomen dat een functie niet in deze parkeernormen staat vermeld. In dat geval is CROW publicatie 381 van toepassing.

Met de volgende stappen wordt de parkeernorm berekend:

1. Zoek de locatie van de ontwikkeling op de kaart (blz. 5 van deze nota) en bepaal welk gebied (centrum/schil/rest) van toepassing is.
2. Bepaal welke functies in het bouwwerk komen en zoek de bijbehorende parkeernorm bij deze functies op in de tabellen (vanaf blz. 6).
3. Bepaal of er berekeningsaantallen van toepassing zijn (gebruik tabel blz. 13).
4. Bij grote ontwikkelingen kan er sprake zijn van dubbelgebruik. Deze wordt berekend met aanwezigheidspercentages welke te vinden zijn op blz. 15.
5. Als alle stappen doorlopen zijn, heeft u de parkeernorm.

Let op:

- De genoemde normen zijn inclusief het bezoekersaandeel. Het bezoekersaandeel dient altijd vrij beschikbaar, openbaar toegankelijk en herkenbaar te zijn voor bezoekers.
- Bij verbouwplannen, functiewijzigingen of uitbreidingsplannen wordt het aantal theoretisch aanwezige parkeerplaatsen van de oude functie – met bestaande bestemming – in mindering gebracht op de nieuwe parkeerberekening. Uitgangspunt is dat de parkeerdruk voor derden niet substantieel mag verslechteren.
- Bij uitbreiding van een gebouw wordt de parkeernorm over de uitbreiding berekend.
- Bij de berekening van de parkeernorm is de hoofdfunctie bepalend. De nevenfuncties zitten al in deze norm berekend. Alleen indien aannemelijk is dat er van meerdere hoofdfuncties sprake is worden de bedrijfsonderdelen apart berekend. Om dit te verduidelijken is hieronder een voorbeeld uitgewerkt.
- Bij specifieke gebouwen die niet zijn terug te leiden naar de CROW norm of een specifieke afwijkende niet te wijzigingen indeling/functie hebben, kan ook gerekend worden met de norm van deze specifieke functies, beoordeling van deze normen ligt bij de gemeente.

Voorbeeld 1

Een bouwmarkt bestaan uit een verkoopruimte, een magazijn en een aantal kantoren en serviceruimten. Op deze bouwmarkt is het kengetal "grootschalige detailhandel van toepassing voor het totaal aantal bvo's. De individuele functie worden niet bij elkaar opgeteld.

Voorbeeld 2

Een volledig geautomatiseerd productie ruimte waar geen personeel actief is, anders dan een operator heeft geen parkeerbehoefte. Als uit de bouwtekeningen blijkt dat deze ruimte niet voor andere doeleinden ingericht kan worden kan aan deze ruimte de functie arbeidsextensief worden toegekend. Beoordeling hiervan is aan de gemeente.

4. Berekeningsaantallen

Niet alle parkeervoorzieningen tellen volwaardig mee in het bepalen van de parkeercapaciteit. Parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen of appartementen worden immers lang niet altijd gebruikt voor parkeren. Ook dubbel gebruik door bezoekers van andere voorzieningen is dan niet aan de orde. Daarom wordt er gerekend met een berekeningsaantal. De berekeningsaantallen die toegepast moet worden staat in onderstaande tabel.

Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen		
Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal
Enkele oprit	1	0,8
Lange oprit (achter elkaar)	2	1
dubbele oprit (naast elkaar)	2	1,8
afmeting vak minimaal 5,0x2,5 meter wegbreedte > 5,5 meter		
Parkeervak in een openbare parkeerkelder	1	1
Gereserveerde parkeervak in een niet openbare parkeerkelder*	1	0,8
*Bezoekersaandeel moet bij parkeergarages op een openbaar, vrij toegankelijke lokatie gerealiseerd		
vrije uitstap ruimte naast muren en kolomen minimaal 0,6 m		
Minimale maatvoering parkeervakken		afmeting
vrije uitstap ruimte naast parkeervak		0,6m
vrije ruimte ten behoeve van het bereiken van voordeur, schuur en andere		1m
breedte parkeervak		2,5m
lengte parkeervak		5m

De berekeningsaantallen worden toegepast om het verlies aan parkeercapaciteit op te vangen. Deze aantallen zijn overgenomen van het CROW. Er wordt rekening gehouden met de situatie waarbij de parkeervoorzieningen voor andere doeleinden worden gebruikt.

Individuele garages wordt zelden meer gebruikt voor het parkeren van auto's. Enkele garages worden nog gebruikt voor het stallen van voertuigen maar als reguliere parkeerplaats hebben zij geen functie meer. Aanwezige garages worden veelal omgebouwd tot woonruimte of als berging. Individuele garages worden om voorliggende reden niet meer opgenomen in de berekeningsaantallen en tellen ook niet meer mee als een parkeervoorziening ten behoeve van de parkeernorm.

5. Maatvoering parkeerplaatsen

De bruikbaarheid van een parkeervoorziening bepaalt mede de parkeercapaciteit. Een parkeervak waar geen voertuig bij kan komen of niet in past voegt tenslotte geen parkeercapaciteit toe. Alleen parkeervoorzieningen die goed bereikbaar, bruikbaar en van voldoende ruime afmetingen zijn worden als parkeervoorzieningen meegeteld in de parkeerberekening. Voor de maatvoering van parkeervoorzieningen, draaicirkels, benodigde vrije ruimte en andere richtlijnen wordt verwezen naar de meest recente ASVV, verkrijgbaar bij het CROW (www.crow.nl).

Vormgeving parkeervak	Lengte (diepte)	Breedte	Minimale wegbreedte
haaks	5m	2,5m	6m
langs	6m	2m	
Haaks gehandicapten	5m	3,5m	
Langs gehandicapten	6m	3,5m	

In aanvulling op de maatvoering van de parkeerplaatsen worden er ook eisen gesteld aan de inrichting zoals vrije uitstapruimte, toegankelijkheid van de woningen en schrikruimte naast muren en hagen.

Voor de bereikbaarheid geldt dat ook de hulpdiensten parkeerplaatsen moeten kunnen bereiken voor bijvoorbeeld blus of bergingsdoeleinden. Parkeervakken die niet aan deze eisen voldoen worden niet aangemerkt als parkeerplaatsen voor het berekenen van de parkeernorm.

Aanvullende eisen

Bij gebouwen moet de vrije toegang tot het gebouw gegarandeerd worden. Hiervoor moet een vrije doorgang naar de deuren worden aangehouden van minimaal 1 meter naast/langs een parkeervak. Door de brandweer gestelde hogere eisen, bijvoorbeeld ten behoeve van nooduitgangen zijn hierin leidend.

Naast muren, hagen, kolommen en andere belemmerende factoren moet minimaal 0,6m vrije uitstapruimte naast de parkeerplaats worden aangehouden.

6. Aanwezigheidspercentages

Bij het opstellen van een parkeerberekening voor gebiedsontwikkeling, wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers en/of bewoners aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen vooral 's avonds en 's nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een deel van de bewoners naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld kantoor) deze parkeer ruimte te laten benutten. Voorwaarde is hierbij dat het parkeren openbaar en vrij toegankelijk is. De voorzieningen moeten een duidelijke relatie met elkaar hebben en de parkeerplaatsen moeten binnen een redelijke loopafstand gelegen zijn zoals vermeld in de CROW publicaties.

Het gebruik van deze parkeerplaatsen hoeven niet gratis te zijn. Bij het invoeren van betaald parkeren moet de verordening op de heffing van parkeerbelasting worden aangehouden voor het bepalen van de toe te passen tarieven.

Aanwezigheidspercentages									
	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	werkdag nacht	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag	Zondag- avond
Woningen	50	60	80	100	90	60	60	70	80
Detailhandel	30	70	10*	0	75	100	70*	100**	70*
Kantoor	100	100	5	0	10	5	0	0	0
Bedrijven	100	100	5/30***	5/30***	10	5	0	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	0	100	60	90	25	25
Sociaal medisch	100	100	30	0	15	15	5	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	40	50	25	40	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	0	100	0	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	0	70	75	0	0	0
Museum	20	45	0	0	0	100	0	90	90
Restaurant	30	40	90	0	95	70	100	40	40
Café	30	40	90	0	85	75	100	45	45
Bioscoop, theater	15	30	90	0	90	60	100	60	60
Sport	30	50	100	0	90	100	90	85	85
Supermarkt	30	60	40	0	80	100	40	100	40
*bij avond openstelling									
**bij zondag openstelling									
*** bij ploegendiensten									

7. Mobiliteitsplannen

Sommige ruimtelijke projecten hebben een aanvullend ideëel doel om het autogebruik te reduceren en de ontwikkeling te vergroenen. Dergelijke initiatieven worden door gemeente Culemborg aangemoedigd. Het meest bekend is de deelauto. In Culemborg zijn al verschillende initiatieven op dit gebied.

Het verlagen van het aantal parkeerplaatsen, door het plaatsen van deelmobiliteit kan bijdragen aan het verminderen van het autogebruik, maar werkt alleen als er een goed mobiliteitsplan onder ligt, waarin vanaf aanvang van het project alternatieven voor autogebruik gestimuleerd en gefaciliteerd worden.

Het project en de daarmee samenhangende openbare ruimte moet zodanig zijn opgebouwd dat een lager autobezit en daarmee samenhangend gebruik ingebed is in het project. Alternatieve mobiliteit en vooral fietsgebruik moet vanuit het project gestimuleerd worden en in het concept zijn ingebed. Het aantal als groen gereserveerde parkeerplaatsen zal afhankelijk zijn van het concept en de te verwachten reductie van het autogebruik. Dit houdt in dat reeds voor verkoop van de woningen het volledige mobiliteitsconcept bij toekomstige bewoners bekend is. Dat toekomstige bewoners reeds lid zijn/aangesloten zijn op het mobiliteitsconcept en dat de deelauto's, deelfietsen, bromfietzen en de daarbij behorende voorzieningen functioneel zijn opgeleverd voordat de eerste woning wordt opgeleverd. Daarnaast moet de functionaliteit van het concept gedurende 5 jaar door de ontwikkelaar worden gegarandeerd.

De kwaliteit van de openbare ruimte verbeterd door het aanleggen van groen in plaats van parkeerplaatsen. De ruimte voor parkeerplaatsen blijft wel gerealiseerd. Als het project op termijn de doelstelling niet waar maakt en de parkeerdruk toch te hoog blijkt, kan het college alsnog besluiten parkeerplaatsen te realiseren.

Eisen

Bij de beoordeling van het mobiliteitsplan wordt aan de volgende onderdelen getoetst:

- Een gedegen ontwerp van de openbare ruimte waarop niet alleen de ruimtewinst te zien is maar ook hoe dit op een realistische manier ingezet kan worden voor kwaliteitsverbetering;
- Een gedegen mobiliteitsplan waarin naast het doel ook de uitwerking van het concept duidelijk wordt en op welke wijze de infrastructuur, voertuigen en leden worden ingezet om het plan een succes te maken;
- Omschrijving van het gebied en aantal woningen die mee doen in het plan;
- Hoeveel voertuigen worden ingezet om het doel te behalen;
- Deelauto's voldoen aan de voorwaarden voor deelauto's waaronder het digitaal reserveren, traceren, openen, starten en betalen;

- De gebruiksinformatie van de voertuigen wordt met de gemeente gedeeld;
- Een communicatieplan waaruit blijkt dat elke koper vooraf bewust wordt gemaakt van het mobiliteitsconcept en daar actief bij betrokken wordt;
- Duidelijk wordt op welke wijze de autobezitter verleid wordt tot het verlagen van het autobezit en wat daar tegenover staat;
- Een financieel plan waaruit blijkt op welke wijze de kosten gedekt worden en welke middelen worden ingezet om een lager autobezit te realiseren;
- Op welke wijze het mobiliteitsplan gedurende minimaal 5 jaar wordt gegarandeerd;

Onderstaande informatie geeft inzicht in welke reductie mogelijkheden toegepast kunnen worden bij een gedegen mobiliteitsplan.

Deelauto's zijn een belangrijk onderdeel van mobiliteitsplannen en kunnen leiden tot een lagere parkeerdruk. De lagere parkeerdruk kan benut worden voor vergroening van de parkeerruimte om daarmee een extra positief resultaat te behalen voor het klimaat.

Het effect van autodelen is afhankelijk van de locatie en de stedelijkheid. In Amsterdam is gebleken dat een deelauto een reductie op kan leveren van 3,14 parkeerplekken.

Reductie mogelijkheid voor Culemborg

Voor de periode van 2020 tot 2025 houden we een reductie aan van maximaal 3 parkeerplaatsen per deelauto.

Dit houdt in dat per geplaatste deelauto 1 plaats aangewezen wordt voor de deelauto en er 3 parkeerplaatsen in de directe omgeving kunnen vervallen. De ruimte van deze 3 parkeerplaatsen dient groen te worden ingericht. De inrichting van het openbare gebied is afhankelijk van de omgeving. De inrichting moet worden afgestemd op het groenbeleid om te voorkomen dat ongewenst snippergroen ontstaat. De parkeer-/groenvakken worden expliciet niet onttrokken aan de openbare ruimte voor andere doeleinden. De parkeernorm blijft dus gelijk, alleen de ruimte wordt anders ingericht. Als de deelauto wordt opgeheven, wordt het groen weer ingericht als parkeerplaats.

De uiteindelijk te reduceren parkeerplaatsen is afhankelijk van de hoogte van de ambitie van het mobiliteitsplan. Zowel de inrichting van het gebied als het aanbod in deelvoertuigen zal worden meegewogen. Daarnaast streeft de Gemeente Culemborg naar volledig schoon vervoer. Het aanbod elektrische (lees schone) deelauto's zal dus ook positiever gewogen worden dan voertuigen met een verbrandingsmotor. Dit geldt ook voor aanvullende maatregelen zoals een schone energie voorziening ten bate van het vervoer zoals het lokaal opwekken van de benodigde energie.

Het college besluit of tot opheffen van parkeerplaatsen wordt overgegaan en/of na opheffing van een deelauto weer parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

8. Fietsparkeren

Fietsen is gezond, vermindert de uitstoot van schadelijke stoffen en heeft een positief effect op de capaciteit van de weg. Voldoende reden om het fietsgebruik te stimuleren ten opzichte van gemotoriseerd verkeer. Om het gebruik van de fiets te stimuleren zijn goede fietsstallingen nodig. Aangezien een hoger fietsgebruik tot lagere vraag aan auto parkeerplaatsen leidt is een reductie op autoparkeerplaatsen mogelijk als aan de fietsparkeernorm wordt voldaan.

Er kan sprake zijn van het reduceren van de autoparkeernorm, mits voldaan wordt aan de fietsparkeernorm. Hierbij is het van belang dat de infrastructuur voor de fiets dusdanig is dat de fiets meer aandacht krijgt dan de auto, zowel in de stalling als de mogelijkheid om die te bereiken. In het ontwerp van de openbare ruimte neemt de fiets een prominente plaats in. Dit houdt in dat de infrastructuur zo is aangelegd dat het aantrekkelijk, aangenaam en logisch is om te fietsen en de fiets te stallen. Kort gezegd staat de fiets voor de deur en de auto op afstand.

Als voldaan wordt aan de fietsparkeernorm, inrichting en voorzieningen rondom de fietsstalling kan een korting op de geldende auto parkeernorm worden toegepast tot een maximum van de fietsparkeernorm. Hierdoor hoeven er minder auto parkeerplaatsen te worden aangelegd.

Vastgestelde kortingen per categorie:

- Werken 0,2
- Sportcultuur en ontspanning 0,1
- Gezondheidszorg 0,1

Voor woningen wordt geen korting toegekend. Bij woningen dient een fietsstalling standaard deel uit te maken van de aanwezige voorzieningen.

Voor het mogen toepassen van een korting op de autoparkeernorm zijn de volgende voorwaarden van toepassing:

- Op eigen terrein dient een goed bereikbare, overdekte, goed verlichte, beveiligde fietsstalling met voldoende laadmogelijkheid voor E-fietsen aanwezig te zijn.
- De maatvoering van de fietsparkeerplaatsen moeten minimaal voldoen aan de CROW maatvoering zoals is vastgelegd in de Leidraad fiets parkeren.
- De afstand van de voorziening tot de fietsenstalling moet kleiner zijn dan de afstand van de voorziening tot het autoparkeren.

Als bij een bestaande voorziening goede extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd kan van dezelfde voorwaarden gebruik gemaakt worden.

Rekenvoorbeeld:

Bij een kantoor in het centrum, zonder balie van 1000 bvo wordt een fietsenstalling gebouwd met 15 fietsparkeerplaatsen

De parkeernorm voor de auto is 1,8 per 100 bvo. Er dienen dus 18 autoparkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Door de bouw van de fietsenstalling en bijbehorende voorzieningen wordt een reductie toegepast van $0,2 \times 15 = 3$ parkeerplaatsen

Door de bouw van de fietsenstalling dienen er nog 15 autoparkeerplaatsen gerealiseerd te worden.

In onderstaande tabel staan de vastgestelde fietsparkeernormen per functie. Niet voor alle functies zijn fietsparkeernormen beschikbaar.

functie	kengetal per	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	bubeko	stationsomgeving
Wonen						
wonen vrijstand /rij kamer	slaapkamer kamer	1+1 1	1+1 1	1+1 1	1+1 1	1 1
Werken						
kantoren	100 m2 bvo	1,5	1,5	1	0,5	0,5
kantoor met balie	100 m2 bvo	1,5+5 per balie	1,5+5 per balie	1+5 per balie	0,5+5 per balie	0,5+5 per balie
arbeidsintensief	100 m2 bvo	2	2	2	2	2
arbeidsintensief	100 m2 bvo	1,5	1,5	1	1	1
Winkelen						
Supermarkt	100 m2 bvo	4	4	4	3	4
Detailhandel kleinschalig	100 m2 bvo	3	3	3	2	3
detailhandel grootschalig	100 m2 bvo	3	2	2	n.v.t	4
Sport, cultuur en ontspanning						
Bibliotheek	100 m2 bvo	4	3	2	2	4
Museum	100 m2 bvo	1	1	1	1	1
Bioscoop	100 zitplaatsen	25	20	20	n.v.t	30
Theater/schouwburg	100 zitplaatsen	25	20	20	n.v.t	30
Fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo	10	8	8	8	15
Horeca snackbar	100 m2 bvo	10	10	10	10	15
Horeca restaurant	100 m2 bvo	15	15	15	15	20
Religiegebouw	100 zitplaatsen	40	40	35	25	50
Gezondheidszorg						
Apotheek	per locatie	10	10	10	10	10
Gezondheidscentrum	100 m2 bvo	3	2	2	2	3

9. Hardheidsclausule

In de uitzonderlijke gevallen waarin deze Nota Parkeren niet voorziet, of wanneer strikte toepassing van deze nota leidt tot een bijzondere hardheid die niet door dringende redenen gerechtvaardigd wordt, kan door het college van burgemeester en wethouders ontheffing verleend worden van bepalingen uit deze nota.