

Nota parkeernormen gemeente Maastricht 2021

1 Inleiding

1.1 Een nieuwe visie op parkeernormen

In Maastricht vinden veel verschillende soorten ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Feit is dat iedere ontwikkeling gepaard gaat met een zekere mobiliteitsbehoefte. Voor bepaalde mobiliteitsvormen hoeft geen fysieke ruimte te worden gereserveerd (lopen, openbaar vervoer), voor andere vormen van mobiliteit moet dit wel (fiets, deelauto, auto). Voorliggende nota parkeernormen Maastricht 2021 geeft antwoord op de vraag hoeveel parkeerruimte beschikbaar moet worden gesteld in ruimtelijke ontwikkelingen en welke mogelijkheden hiertoe bestaan. Uitgangspunt is dat in iedere ontwikkeling op eigen terrein wordt voorzien in het benodigde aantal auto- en fietsparkeerplaatsen.

Met deze nota parkeernormen wordt zo goed mogelijk aansluiting gezocht bij het actuele landschap waarin ruimtelijke ontwikkelingen tot stand komen. Dit betekent: binnenstedelijk bouwen, nieuwe mengelingen van functies, parkeerplaatsen bijkopen- of bij huren om de parkeerbehoefte te kunnen faciliteren en de inzet van mobiliteitsconcepten. Maastricht houdt vast aan het instrument van de parkeernorm en kiest niet voor een mobiliteitsnorm. De flexibiliteit die in het gedachtegoed van de mobiliteitsnorm wordt gezocht, komt tot uiting in het toepassingskader van deze nota.

1.2 Op welke onderdelen is het parkeernormenbeleid aangescherpt?

Ten opzichte van de actualisatie parkeernormen Maastricht 2017, is het parkeernormenbeleid op de volgende onderdelen aangescherpt:

- Aanpassing gebiedsindeling op basis van de gebiedsprofielen uit de Omgevingsvisie en de grenzen van het toekomstig gereguleerde gebied. Hiernaast wordt in voorliggende nota geen onderscheid meer gemaakt tussen het gebied binnen de Singels (voorheen A1 en A2 zone).
- Dit parkeernormenbeleid bevat een toepassingskader op basis waarvan de parkeernormen worden toegepast. Dit toepassingskader wordt beschreven in hoofdstuk 5 en is voorzien van rekenvoorbeelden.
- In dit parkeernormenbeleid wordt expliciet stilgestaan bij fietsparkeernormen en kwaliteitseisen die gelden voor nieuw te realiseren fietsparkeervoorzieningen.
- Het parkeernormenbeleid van de gemeente Maastricht bevat niet meer de mogelijkheid om (een gedeelte van) de parkeereis af te kopen in een parkeerfonds.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridisch kader opgenomen dat op deze nota van toepassing is. In het juridisch kader is onder andere de overgangsregeling opgenomen voor lopende initiatieven. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens een toelichting gegeven op de totstandkoming van de autoparkeernormen. Dit gebeurt in hoofdstuk 4 voor de fietsparkeernormen. Het toepassingskader op basis waarvan de auto- en fietsparkeernormen worden toegepast, is opgenomen in hoofdstuk 5. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 stilgestaan bij het borgen van de gevormde parkeeroplossing.

Bijlagennummer	Omschrijving
Bijlage 1	Begrippenlijst
Bijlage 2	Gebiedsindeling
Bijlage 3	Autoparkeernormen
Bijlage 4	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 5	Omrekenfactoren POET
Bijlage 6	Fietsparkeernormen
Bijlage 7	Kwaliteitseisen fietsparkeren
Bijlage 8	Rekenvoorbeelden

Tabel 1 Overzicht met bijlagen.

2 Juridisch kader

Het parkeernormenbeleid van de gemeente Maastricht is van toepassing op alle omgevingsvergunningsplichtige activiteiten die plaatsvinden binnen het grondgebied van de gemeente Maastricht.

2.1 Bestemmingsplannen en het Omgevingsplan

Voorliggende nota parkeernormen heeft een directe relatie met bestemmingsplannen en het latere omgevingsplan. Deze nota wordt van toepassing verklaard op deze ruimtelijke kaders. Dit gebeurt in nieuwe bestemmingsplannen door een directe verwijzing op te nemen naar deze nota. Deze nota is van toepassing op bestaande bestemmingsplannen via het Facetbestemmingsplan Parkeren (vastgesteld door de gemeenteraad op 29 mei 2018). In artikel 3.2 van het facetbestemmingsplan is opgenomen dat 'er sprake is van voldoende parkeergelegenheid indien voldaan wordt aan het parkeer(normen)beleid van het college van burgemeester en wethouders, getiteld 'Parkeernormen Maastricht 2017'. Indien het parkeer(normen)beleid gedurende de planperiode wordt gewijzigd, is sprake van voldoende parkeergelegenheid wanneer aan dit gewijzigde beleid wordt voldaan'. Het facetbestemmingsplan bevat hiermee een zogeheten dynamische verwijzing.

2.2 De omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt opgenomen welke parkeereis toebehoort tot de te realiseren functies. In de omgevingsvergunning dient te worden gemotiveerd hoe de parkeereis tot stand is gekomen. Dit is met name van belang indien wordt afgeweken van de normatieve parkeerbehoefte (functie * parkeernorm). Ten aanzien van parkeren worden in ieder geval de volgende aspecten benoemd:

- Het aantal te realiseren parkeerplaatsen;
- De ligging van de parkeerlocatie(s) waar de benodigde parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld (op eigen terrein, in een private parkeervoorziening en/of in de openbare ruimte).

In een voorschrift bij de omgevingsvergunning kunnen de voorwaarden voor bereikbaarheid van de parkeerplaatsen worden opgenomen:

- Hoe deze parkeerplaatsen door de verschillende doelgroepen kunnen worden gebruikt (fysieke toegankelijkheid);
- Wanneer deze voorzieningen worden gerealiseerd (beschikbaarheid).

Op het moment dat ervoor wordt gekozen om een doelgroep in een private parkeervoorziening te laten parkeren, dan moeten zij ook daadwerkelijk van deze voorziening gebruik kunnen maken. Een van de vragen die moet worden gesteld luidt: hoe wordt de fysieke toegang tot de parkeervoorziening gegarandeerd? In de gebruiksfase zal worden gecontroleerd of hetgeen in de omgevingsvergunning is vastgelegd ook op dezelfde manier in de praktijk is georganiseerd.

2.3 Hardheidsclausule

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (awb) is de inherente afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarover een bestuursorgaan beschikt. Omdat de afwijkingsbevoegdheid in de awb alleen van toepassing is op situaties waarin één of meerdere belanghebbenden door toepassing van het beleid onevenredig worden benadeeld, bevat deze nota een extra afwijkingsbevoegdheid:

'Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk afwijken van de auto- en fietsparkeereis, als het voldoen aan de parkeereis op zodanige bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.'

2.4 Overgangsregeling

Ruimtelijke initiatieven kennen vaak een lange doorlooptijd. Een overgangsregeling is daarom van belang om duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden aan initiatiefnemers en belanghebbenden. Verzoeken om wijziging van het bestemmingsplan of aanvragen om omgevingsvergunning die worden ingediend voor de formele inwerkingtreding van dit nieuwe parkeerbeleid, worden getoetst aan de 'Parkeernormen Maastricht 2017', voor zover dit beleid normen bevat die op het betreffend verzoek/betreffende aanvraag van toepassing zijn. Bij principeverzoeken waarop schriftelijk is medegedeeld, dat er (onder voorwaarden) mee kan worden ingestemd en die getoetst zijn aan het parkeernormenbeleid uit 2017, geldt dat het verzoek om wijziging bestemmingsplan/de aanvraag om omgevingsvergunning, mits ingediend gedurende de termijn waarvoor de principemedewerking is afgegeven (1 jaar na principemedewerking) getoetst zullen worden aan het beleid uit 2017.

Wanneer na de inwerkingtreding van het Facetbestemmingsplan Parkeren een ander, door de gemeenteraad vastgesteld en in werking getreden bestemmingsplan of beheersverordening, zelfstandige parkeernormering is opgenomen, dan geldt die parkeernormering in afwijking van de parkeernormen uit 2017. Indien bijvoorbeeld een stedenbouwkundige visie een parkeernormering bevat die (deels) afwijkt

van de geldende parkeernormering, dan kan dit een aanleiding vormen om gemotiveerd van de geldende parkeernormering af te wijken. Dat dient per situatie apart te worden beoordeeld.

3 Autoparkeernormen

3.1 Totstandkoming van de autoparkeernormen

Als basis voor haar autoparkeernormen kiest Maastricht voor de meest recente parkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren', uitgebracht door CROW in december 2018. Omdat kencijfers geen parkeernormen zijn, zijn een aantal stappen doorlopen om de kencijfers te kalibreren tot autoparkeernormen.

3.1.1 Stedelijkheidsgraad

De eerste stap binnen het kalibreren van de kencijfers is bepaling van de stedelijkheidsgraad. Over de gehele gemeente gezien heeft Maastricht met 2.455 adressen per vierkante kilometer een sterk stedelijk karakter. De binnenstad is zeer sterk stedelijk met gemiddeld 3.949 adressen per km². Om de hoogte van de parkeernormen zo goed mogelijk aan te laten sluiten bij de plaatselijke situatie, zijn de Maastrichtse parkeernormen gebaseerd op twee verschillende stedelijkheidsgraden. Kijkend naar de gebiedsindeling in paragraaf 3.1.2, zijn zone 1 en zone 2 geclassificeerd als zeer sterk stedelijk en zone 3 en zone 4 als sterk stedelijk.

3.1.2 Gebiedsindeling

Maastricht is in deze nota ingedeeld in vier verschillende gebieden. De indeling kent raakvlakken met de wijze waarop Maastricht in de Omgevingsvisie is ingedeeld in gebiedsprofielen. Ook de toekomstige grens van het gereguleerd parkeren vormt een belangrijk uitgangspunt voor de gebiedsindeling. In bijlage 2 is de gebiedsindeling op kaart ingetekend, in de onderstaande tabel wordt per gebied een beknopte toelichting gegeven.

Gebied	Wijken/buurtten (indicatief)	Toelichting
Zone 1 (dynamisch gebied)	Binnenstad, Statenkwartier, Jekkervartier, Wyck, gebied groene loper.	Het dynamisch gebied is feitelijk het gebied binnen de Singels met een uitbreiding richting het gebied van de Groene Loper.
Zone 2 (stedelijk gebied)	Mariaberg, Brusselsepoort, Witte-vrouwenveld, Heer, Heugemerveld.	Het stedelijk gebied vormt een schil rondom het dynamisch gebied.
Zone 3 (parkwijken)	Belfort, Pottenberg, Malpertuis, Ca-berg.	In de Omgevingsvisie vormen de parkwijken een apart gebiedsprofiel. De dynamiek in de parkwijken is ook relevant voor deze nota parkeernormen.
Zone 4 (overig grondgebied)	Buitenwijken (Amby, De Heeg, Daalhof etc.), Borgharen, Itteren	In het Overig grondgebied zijn alle overige wijken binnen de gemeentegrenzen gelegen.

Tabel 2 Gebiedsindeling.

3.1.3 Keuzes binnen de CROW bandbreedtes

In Maastricht ligt het gemiddeld autobezit op 0,7 personenauto's per huishouden. Dit betekent dat het autobezit in Maastricht 0,4 lager ligt ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Binnen de stad is het autobezit in het dynamisch gebied het laagst, dit mede als gevolg van de nabijheid van dagelijkse voorzieningen, de directheid van de fiets en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Ook in het stedelijk gebied en de parkwijken ligt het autobezit relatief laag. Dit gezegd hebbende, is voor alle zones de minimum bandbreedte binnen de CROW parkeerkencijfers van toepassing verklaard als autoparkeernormen. Om gegronde redenen is voor specifieke functies een afwijkende keuze gemaakt (bijvoorbeeld de parkeernorm voor kamerverhuur voor studenten).

3.1.4 Autoparkeernormen voor verschillende functies

Maastricht maakt in deze nota onderscheid tussen verschillende soorten functies. Het kan voorkomen dat voor een te realiseren functie geen passende parkeernorm is opgenomen. In dat geval dient de parkeernorm te worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Wanneer dit op zwaarwegende bezwaren stuit, worden initiatiefnemers verzocht om contact op te nemen met de gemeente Maastricht. De gemeente zal in overleg met de initiatiefnemer afwegen hoe de parkeerbehoefte op de beste manier kan worden bepaald.

Wonen

Maastricht maakt in deze nota onderscheid tussen verschillende soorten woonfuncties. Voor sociale huurwoningen geldt de huurliberalisatiegrens als criterium (in 2021 een rekenuur van lager of gelijk aan € 752,33). Voor woonfuncties wordt het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte (bvo) als

uitgangspunt gehanteerd. Indien kamerverhuur voor studenten wordt gerealiseerd, dient bij de verhuur van iedere kamer een campuscontract te worden overlegd.

Overzicht woonfuncties

Woning, groter dan 110 m²
Woning, tussen 60 en 110 m²
Woning, tussen 30 en 60 m²
Woning, kleiner dan 30 m² (tiny house)
Woning, sociale huur, grondgebonden
Woning, sociale huur, gestapeld (appartement)
Kamerverhuur, niet-studenten
Kamerverhuur, studenten (campuscontract)
Aanleunwoning en serviceflat

Tabel 3 Overzicht woonfuncties.

Bezoekersnorm

Bij woningen dienen parkeerplaatsen voor de bewoners en parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners (visite) te worden aangelegd. Alle autoparkeernormen voor woonfuncties zijn inclusief de bezoekersnorm. In het dynamisch gebied geldt een bezoekersnorm van 0,1 parkeerplaats, in het stedelijk gebied en de parkwijken bedraagt de parkeernorm 0,2 parkeerplaats per woning en in de Overig grondgebied 0,3 parkeerplaats per woning.

Overige functies

In bijlage 3 zijn voor een groot aantal functies autoparkeernormen opgenomen. Onder andere voor winkelfuncties, gezondheidsfuncties en onderwijsfuncties. Parkeernormen voor dit soort functies zijn vaak geënt op relevante eenheden. De parkeernorm voor de functie 'huisartsenpraktijk' gaat bijvoorbeeld uit van het aantal behandelkamers.

De parkeernormenlijst in bijlage 3 bevat een aantal functies met een 'subjectieve' aanduiding: klein, gemiddeld, groot. In deze nota wordt niet gespecificeerd wanneer een functie behoort tot een van deze categorieën. Dit wordt bepaald in onderling overleg tussen de gemeente Maastricht en de initiatiefnemer. Bij verschil van inzicht beslist de gemeente.

Kwaliteitseisen autoparkeren

Autoparkeerplaatsen die worden aangelegd ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen dienen te voldoen aan bepaalde eisen. Deze eisen waarborgen de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen. Bij toetsing van de omgevingsvergunning wordt beoordeeld of alle parkeerplaatsen die op eigen terrein worden gerealiseerd voldoen aan de NEN 2443¹ of opvolger hiervan.

Uitgangspunt in dit parkeernormenbeleid is dat de parkeereis op eigen terrein wordt opgelost. Dit betekent dat, bijvoorbeeld bij de realisatie van woningen, bezoekers van bewoners op eigen terrein moeten kunnen parkeren. Indien het bezoekersparkeren op eigen terrein wordt opgelost, is het van belang dat het ontwerp van de parkeervoorziening op dit gebruik is afgestemd. Een parkeergarage waarin ook bezoekers parkeren heeft bijvoorbeeld bredere parkeerplaatsen ten opzichte van een garage waarin alleen bewoners parkeren. Ook dient bij het ontwerp te worden stilgestaan bij de vraag: hoe krijgen bezoekers daadwerkelijk toegang tot het eigen terrein? In veel gevallen is het eigen terrein namelijk fysiek afgesloten met een slagboom of snelvouwhek.

4 Fietsparkeernormen

4.1 Totstandkoming fietsparkeernormen en streefwaarden

De fietsparkeernormen in voorliggende nota zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in de publicatie Fietsparkeerkencijfers 2019, uitgebracht in maart 2020. De kencijfers bevatten, net als de autoparkeerkencijfers, bepaalde bandbreedtes. De minimum bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een relatief laag fietsgebruik, de maximum bandbreedte past bij gemeenten met een hoog fietsgebruik. Maastricht heeft op dit moment een laag fietsgebruik en tegelijkertijd de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren.

Omdat fietsparkeernormen nieuw zijn in het parkeernormenbeleid van de gemeente Maastricht is besloten om de minimum parkeerkencijfers van het CROW als fietsparkeernormen van toepassing te verklaren. Bij een volgende actualisatie van dit beleid wordt gezien of een verdere verhoging van de fietsparkeernormen wenselijk is.

1) NEN 2443, parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages, uitgebracht door NEN in maart 2013.

4.2 Toepassing van de fietsparkeernormen

Uitgangspunt bij de toepassing van fietsparkeernormen is dat de benodigde fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Indien dit niet mogelijk is, kan door de initiatiefnemer onderzocht worden of gebruik van bestaande fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte mogelijk is. Indien hier geen mogelijkheden toe zijn, kunnen eventueel nieuwe fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte. De initiatiefnemer voorziet in de kosten die hiermee gemoeid gaan. Het oordeel van de gemeente Maastricht is altijd leidend ten aanzien van de mogelijkheden om in de openbare ruimte fietsparkeerplaatsen te realiseren.

Kwaliteitseisen fietsparkeren

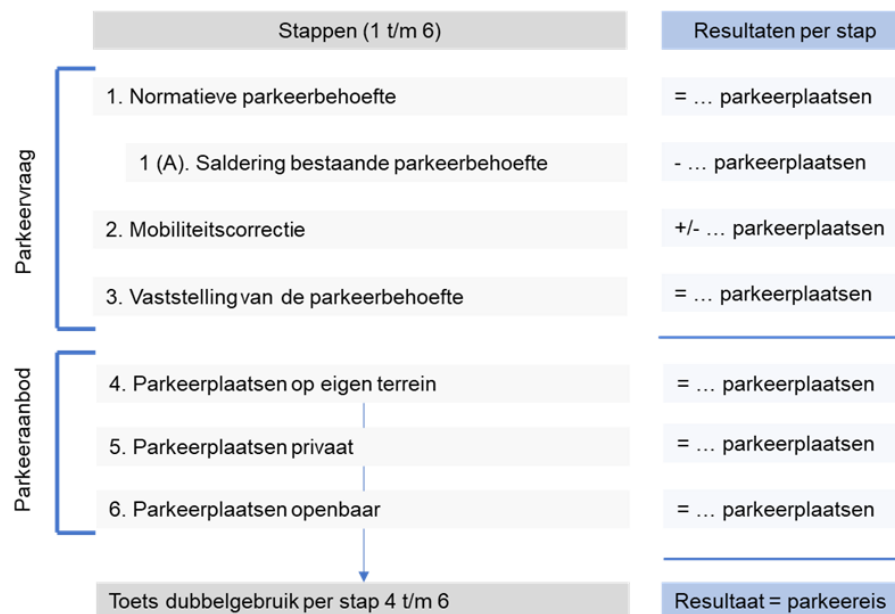
Bij aan te leggen fietsparkeerplaatsen is van belang dat deze van voldoende kwaliteit zijn. Deze nota bevat om die reden naast fietsparkeernormen, kwaliteitseisen waar nieuw aan te leggen fietsparkeervoorzieningen aan moeten voldoen. Het overzicht met kwaliteitseisen is opgenomen in bijlage 7.

5 Toepassingskader

5.1 Van parkeerbehoefte naar parkeereis

Met het toepassingskader wordt de parkeerbehoefte, die op basis van de parkeernormen wordt berekend, vertaald naar de parkeereis. De parkeereis is het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat fysiek beschikbaar moet worden gesteld.

In de onderstaande figuur wordt het toepassingskader schematisch weergegeven. In paragraaf 5.2 wordt een toelichting gegeven op enkele bovenliggende uitgangspunten (maximale loopafstanden, omrekenfactoren voor parkeren op eigen terrein, de afrondingsregel, etc.). In paragraaf 5.3 wordt per stap van het toepassingskader een nadere toelichting opgenomen.



Figuur 1 Schematische weergave toepassingskader.

Toepassingskader geldt ook voor fietsparkeren

Bovenstaand toepassingskader geldt in vereenvoudigde vorm ook voor fietsparkeren. Behoudens stap 2 en stap 5, dienen bij toepassing van de fietsparkeernormen dezelfde stappen te worden doorlopen. De mobiliteitscorrectie (stap 2) geldt niet voor fietsparkeren omdat het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen niet gereduceerd kan worden met de inzet van een mobiliteitsconcept.

5.2 Uitgangspunten toepassingskader

5.2.1 Hoofd- en nevenfuncties

Steeds vaker kennen functies een hoofdfunctie en één of meerdere nevenfuncties. Dit staat in de praktijk bekend als 'blurring'. Bijvoorbeeld een praktijk voor fysiotherapie bestaat niet alleen uit behandelkamers maar beschikt ook over een eigen fitnessruimte. Dit heeft consequenties voor de hoogte van de parkeerbehoefte. Uitgangspunt is dat de hoofdfunctie leidend is voor de te hanteren parkeernorm. Op het

moment dat de nevenfunctie een dermate grootte omvang heeft, of als een op zichzelf staande functie opereert, dient aan de nevenfunctie een eigen parkeernorm te worden toegekend.

5.2.2 Maximale loopafstanden

Om te waarborgen dat parkeerplaatsen in ruimtelijke ontwikkelingen ook daadwerkelijk worden gebruikt, gelden maximale loopafstanden tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres. In onderstaande tabel zijn deze loopafstanden opgenomen, uitgesplitst naar gebied en naar functie. Dit zijn werkelijke loopafstanden (dus niet hemelsbreed gemeten).

Gebied	Wonen	Werken	Overige functies
Dynamisch gebied	400 meter	800 meter	600 meter
Stedelijk gebied en parkwijken	200 meter	400 meter	300 meter
Overig grondgebied	100 meter	200 meter	200 meter

Tabel 4 Maximale loopafstanden.

5.2.3 Omrekenfactoren Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

Zoals beschreven in paragraaf 5.3.4 is het primaire uitgangspunt binnen het toepassingskader dat de parkeerbehoefte van ruimtelijke ontwikkelingen op eigen terrein wordt opgelost. Parkeerplaatsen op eigen terrein bestaan in verschillende soorten en maten. Voorbeelden zijn: een parkeergarage voor vaste gebruikers en/of bezoekers, een oprit of een niet aan de woning verbonden garagebox. In de praktijk blijkt dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van de auto. Om die reden bevat deze nota omrekenfactoren (zie bijlage 5). De omrekenfactoren geven per type parkeervoorziening een theoretische parkeercapaciteit en een berekeningsaantal.

5.2.4 Afrondingsregel

In de lijn van het toepassingskader dienen verschillende berekeningen te worden uitgevoerd. Bij de vaststelling van de normatieve parkeerbehoefte wordt wiskundig afgerond. Dit betekent dat kleiner of gelijk aan 0,49 naar beneden wordt afgerond en groter of gelijk aan 0,50 naar boven.

5.2.5 Vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen

Deze nota bevat een vrijstelling voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen. De vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen waarin woonfuncties worden gerealiseerd. Een ontwikkeling is kleinschalig op het moment dat de normatieve parkeerbehoefte kleiner of gelijk is aan drie parkeerplaatsen. Omdat bij verlening van de vrijstelling er geen parkeerplaatsen worden aangelegd, zijn vaste gebruikers en bezoekers aangewezen op bestaande parkeerplaatsen in het gebied rondom de ontwikkellocatie. Om te voorkomen dat de parkeerdruk toeneemt tot een ongewenste hoogte, houdt de gemeente bij het verlenen van de vrijstelling rekening met de bestaande parkeerdruk in de openbare ruimte.

5.2.6 Dubbelgebruik

Ruimtelijke ontwikkelingen richten zich vaak op meer dan één doelgroep. Bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers, bezoekers van winkels; iedere doelgroep heeft zijn eigen aanwezigheid. Ongeveer de helft van de bewoners is overdag thuis (50% aanwezigheid), voor een kantoorfunctie geldt dat deze overdag 100% van zijn parkeerbehoefte genereert. In sommige ontwikkelingen is het om deze reden mogelijk om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken. Als gevolg hiervan hoeven er in totaliteit minder parkeerplaatsen te worden aangelegd.

Om de mogelijkheden op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken, zijn in bijlage 4 voor verschillende soorten functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze aanwezigheidspercentages wordt gezocht naar het moment van de dag/week waarop de parkeerbehoefte maximaal is. De dubbelgebruik toets wordt uitgevoerd per stap 4 t/m 6. Voor iedere parkeeraanbod (parkeerplaatsen op eigen terrein, privaat en openbaar) dient in beeld te worden gebracht welke doelgroepen er zullen parkeren en welk dubbelgebruik er op basis van diens aanwezigheid over de dag/week kan plaatsvinden. Zie ook het rekenvoorbeeld in bijlage 8.

5.3 Stappenplan

5.3.1 Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

De normatieve parkeerbehoefte vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de autoparkeernormen in bijlage 3 en de fietsparkeernormen in bijlage 6. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere te realiseren functie de berekening: functie * parkeernorm te worden uitgevoerd. Nadat deze berekening is uitgevoerd, wordt een eventuele bestaande parkeerbehoefte gesaldeerd. Na saldering kan de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling nul of

negatief zijn. In dat geval hoeven geen parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Als de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling na saldering niet meer dan 3 parkeerplaatsen bedraagt, geldt er ook geen parkeereis. In alle andere gevallen wordt overgegaan tot stap 2.

Saldering bij functiewijziging of langdurige leegstand

Bij een functiewijziging of bij langdurige leegstand leidde de oorspronkelijke functie ook tot een parkeerbehoefte. De parkeerplaatsen bedoeld om in deze parkeerbehoefte te voorzien, kunnen worden hergebruikt om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit principe wordt salderen genoemd. Het salderen van een bestaande parkeerbehoefte is mogelijk tot maximaal vijf jaar nadat de laatste vergunde functie is komen te vervallen. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking staan van de huidige functie (veelal gelegen op eigen terrein), kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerde.

Een aandachtspunt bij salderen is een mogelijke verschuiving van het moment waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert. Met de werkwijze die de gemeente Maastricht hanteert, wordt zo veel mogelijk voorkomen dat onjuiste verrekeningen van de huidige parkeerbehoefte worden gedaan. De huidige en toekomstige parkeerbehoefte wordt voor ieder dagdeel gesaldeerde. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte. Zie ook het rekenvoorbeeld in bijlage 8.

5.3.2 Stap 2: toepassing van een mobiliteitscorrectie

Het toepassingskader biedt de mogelijkheid om op basis van een mobiliteitsconcept een correctie te doen op de hoogte van de normatieve parkeerbehoefte. Omdat mobiliteitsconcepten nog relatief nieuw zijn, hanteert Maastricht een maximumpercentage voor het deel van de parkeerbehoefte wat (na saldering) met een mobiliteitsconcept kan worden ingevuld:

- Dynamisch gebied (Zone 1): maximaal 50% van de normatieve parkeerbehoefte.
- Overige zones: maximaal 30% van de normatieve parkeerbehoefte.

Het is mogelijk te werken met een grotere afwijking, maar dan moet men in de parkeeroplossing een handhaafbare alternatieve oplossing hebben uitgewerkt als aantoonbaar blijkt dat het mobiliteitsconcept niet werkt. Voorbeeld: een eigen terrein wordt gebruikt als groen, maar is om te zetten in parkeren.

Het mobiliteitsconcept kent in principe geen beperkingen of vormvereisten. De gemeente toetst of sprake is van een duurzaam en toekomstbestendig concept, waarvan voldoende aangetoond is dat het concept leidt tot de gestelde afname van de parkeerbehoefte. Het mobiliteitsconcept dient zo concreet mogelijk te zijn uitgewerkt. In geval van de inzet van bijvoorbeeld deelauto's betekent dit: hoeveel deelauto's worden ingezet, welke partij wordt hiervoor gecontracteerd, hoe is geborgd dat de deelauto's langjarig beschikbaar zullen zijn, etc. Onderbouwing van deze aspecten met behulp van referentie is wenselijk.

Onderstaand worden een aantal frequent terugkerende elementen van een mobiliteitsconcept toegelicht waarbij toetsingscriteria/uitgangspunten voor de gemeente staan aangegeven. Dit is geen uitputtend overzicht, maar dient ter inspiratie.

Inzet deelmobiliteit

Deelauto's:

Bij de inzet van deelauto's gelden de volgende kaders/uitgangspunten:

- Wat de gehanteerde vervangingswaarde is. De gemeente gaat daarbij uit van een verhouding van 1 deelauto vervangt 4 eigen auto's;
- Hoe de business case er langjarig uit ziet;
- Hoe een eventuele versleuteling in een (VvE)bijdrage voor eindgebruikers wordt vormgegeven;
- Hoe wordt omgegaan met wijzigingen in aantallen in te zetten voertuigen in relatie tot de beschikbaarheid van parkeerplaatsen;
- Hoe het contractueel is/wordt geregeld wanneer een aanbieder niet meer in staat is om te kunnen voldoen aan de aangegane verplichtingen in het project.

Overige gedeelde modaliteiten:

Deelfietsen, deelscooters en andere vormen van deelmobiliteit kunnen deel uitmaken van het mobiliteitsconcept. Initiatiefnemers kunnen deze modaliteiten beschikbaar stellen als een extra service richting de eindgebruiker. Indien geopperd wordt dat deze vormen van deelmobiliteit tot vermindering van het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen zal leiden, dan dient dit te worden aangetoond door de initiatiefnemer.

Doelgroepen met afwijkende mobiliteitsbehoeften

Het is mogelijk dat de initiatiefnemer meent dat de beoogde doelgroepen gekenmerkt worden door een afwijkend mobiliteitsprofiel. Indien hier sprake van is, dan dient dit onderbouwd te worden met

een doelgroepenanalyse. In deze analyse wordt de concrete vertaling gemaakt naar autobezit en-gebruik onder de betreffende doelgroep(en).

Mobility as a Service (MaaS)

MaaS concepten zijn relatief nieuw. Met name in de Randstad worden hiermee de eerste ervaringen opgedaan. In andere steden zijn deze concepten succesvol omdat er sprake is van bijvoorbeeld één eigenaar en een speciale doelgroep. Indien initiatiefnemers met een dergelijk concept willen werken zal de gemeente het concept met name (maar niet uitsluitend) beoordelen op concreetheid, fasering (is een en ander gereed voor intrek van de eerste gebruikers?) en robuustheid (hoe ziet de financiering van deze diensten er op de lange termijn uit?).

5.3.3 Stap 3: vaststelling parkeerbehoefte

Nadat eventuele mobiliteitscorrectie(s) zijn toegepast, wordt de parkeerbehoefte vastgesteld. Dit is het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte is geen rekening gehouden met dubbelgebruik, deze berekening vindt plaats per stap 4 t/m 6. Nadat is vastgesteld hoeveel parkeerplaatsen er zijn benodigd, wordt in stap 4 t/m 6 bepaald welk type aanbod (eigen terrein, parkeerplaatsen privaat of openbaar) beschikbaar wordt gesteld om de parkeerbehoefte te faciliteren.

5.3.4 Stap 4: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein of in de openbare ruimte

In de eerste plaats vindt de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein plaats. Het uitgangspunt is dat de vastgestelde parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost. Dit geldt voor het aantal benodigde parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, kantoormedewerkers, etc.) en voor het aantal bezoekersparkeerplaatsen.

5.3.5 Stap 5: gebruik bestaande private parkeercapaciteit

In de directe omgeving van een ontwikkellocatie kan, op het moment dat de geplande functies hun parkeerbehoefte genereren, (gedeeltelijk) ongebruikte private parkeercapaciteit aanwezig zijn. Op het moment dat de vastgestelde parkeerbehoefte niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, wordt onderzocht of gebruik gemaakt kan worden van nabijgelegen parkeercapaciteit in private parkeervoorzieningen. Deze parkeercapaciteit moet binnen de maximale loopafstanden van de ontwikkellocatie liggen (zie paragraaf 5.2.2). De parkeerbehoefte kan ook opgelost worden in collectieve parkeervoorzieningen op afstand (buurthubs). Mogelijkheden hiertoe kunnen in overleg met de gemeente worden onderzocht.

Het gebruik van eventuele private parkeerplaatsen dient voor ten minste tien jaar contractueel te worden vastgelegd. De initiatiefnemer dient te onderbouwen dat parkeerders ook daadwerkelijk toegang hebben tot de betreffende parkeervoorziening op de vereiste momenten van de dag/week.

5.3.6 Stap 6: gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit

De situatie kan zich voordoen dat, wanneer stap 4 en stap 5 zijn doorlopen, nog niet de volledige parkeerbehoefte is opgelost. Wanneer dit het geval is kan gebruik worden gemaakt van bestaande openbare parkeerplaatsen (binnen de gestelde maximale loopafstanden, zie paragraaf 5.2.2). Als uitgangspunt hanteert de gemeente dat na afwenteling van (het resterende gedeelte van) de parkeerbehoefte, de parkeerdruk op gebiedsniveau niet hoger mag zijn dan 80%. Om aan te tonen of dit wel of niet het geval is, is inzicht nodig in de bestaande parkeerdruk.

Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een parkeertelling uit te laten voeren, dient contact met de gemeente te worden opgenomen. Dit omdat de gemeente zelf regelmatig parkeertellingen laat uitvoeren en mogelijk van deze gegevens gebruik gemaakt kan worden. Als deze gegevens niet beschikbaar zijn, dient de parkeerdruk middels een parkeertelling door de initiatiefnemer te worden onderzocht. De gemeente stelt eisen waar een parkeertelling aan moet voldoen. Om de kwaliteit en betrouwbaarheid van de onderzoeksresultaten te waarborgen, dient het onderzoek uitgevoerd te worden door een gecertificeerd onderzoeksbureau. Per situatie wordt in onderling overleg tussen gemeente en initiatiefnemer bepaald:

- De omvang van het onderzoeksgebied; in welke straten gaat worden geteld?
- Op welke momenten van de dag/week gaat worden geteld?
- Eventuele bijzondere omstandigheden waar rekening mee gehouden dient te worden.

5.4 Consequenties niet voldoen aan de parkeereis

De situatie kan zich voortdoen dat, nadat het stappenplan uit paragraaf 5.3 volledig is doorlopen, de parkeerbehoefte nog niet (volledig) is opgelost. Deze situatie kan verschillende consequenties hebben voor het initiatief. De mogelijke scenario's zijn:

- Voor initiatieven gelegen in het gereguleerde gebied, op ten minste 400 meter loopafstand van het ongereguleerde gebied, verklaart de initiatiefnemer niet aan de parkeereis te voldoen en stemt ermee in dat toekomstige gebruikersgroepen nooit en te nimmer in aanmerking komen voor parkeerrechten in de openbare ruimte. Dit gegeven wordt actief gecommuniceerd in koop- en huurcontracten, verkoopbrochures en andere te gebruiken communicatiekanalen.
- Het bevoegd gezag maakt gebruik van haar afwijkingsbevoegdheid en verleent vrijstelling aan het betreffende initiatief van het voldoen aan de auto- of fietsparkeereis of;
- Het niet voldoen aan auto- of fietsparkeereis vormt een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

6 Het borgen van de parkeeroplossing

6.1 Vastlegging parkeren op eigen terrein (GROP-regeling)

Uitgangspunt in ruimtelijke ontwikkelingen is dat de parkeerbehoefte wordt gefaciliteerd op eigen terrein. Voor adressen die beschikken over eigen parkeergelegenheid, geldt de GROP-regeling. GROP staat voor Geen Recht Op Parkeerrecht. Adressen waarvoor de GROP-regeling geldt komen niet of verminderd in aanmerking voor bewoners- en bezoekersparkeervergunningen.

6.2 Uitwerking in omgevingsvergunning en privaatrechtelijk

Gemaakte parkeerafspraken worden zo concreet mogelijk uitgewerkt ten behoeve van de aanvraag van de omgevingsvergunning. Dit om de werking van het parkeerconcept, ook op de lange termijn, zo goed mogelijk te borgen. Dan wordt bijvoorbeeld inzichtelijk of het dubbelgebruik ook zo werkt als bedoeld. Naast een parkeerbalans in de vorm van een berekening is het daarom zaak dat de parkeeroplossing ook visueel (op kaart) wordt uitgewerkt.

In de omgevingsvergunning:

In de omgevingsvergunning zal, al dan niet via nadere aanwijzingen, worden aangegeven:

- Hoeveel parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waar deze in of buiten de ontwikkeling liggen en wanneer deze zijn gerealiseerd;
- Welke doelgroepen van welke parkeerplaatsen gebruik gaan maken (bewoners, bezoekers, werknemers etc.).

In koop- en huurovereenkomsten:

Waar mogelijk worden afspraken met betrekking tot gebruik en instandhouding van parkeerplaatsen door middel van kettingbepalingen contractueel vastgelegd in koop- en huurovereenkomsten.

6.3 Communicatie naar (eind)gebruikers

Uiteindelijk is het zaak dat iedere koper of huurder de afspraken kent die er gemaakt zijn ten aanzien van parkeren en de toepassing van de GROP-regeling. De gemeente zal deze waar mogelijk en wenselijk gezamenlijk met de initiatiefnemer in een vroegtijdig stadium bekend maken. Er is afstemming over de wijze waarop zal worden gecommuniceerd in verkoopinformatie en informatiebijeenkomsten voor gebruikers. Uitgangspunt is dat dit zo veel mogelijk gezamenlijk wordt gedaan.

Bijlage 1 Begrippenlijst

Algemene begripsomschrijvingen

- a) Aanwezigheidspercentage: een percentage waarmee voor een functie, per dagdeel, de aanwezigheid van de bijbehorende doelgroepen wordt aangegeven. Een overzicht met aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage 4.
- b) Autoparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo).
- c) Bezoekersaandeel: het deel van de parkeerbehoefte dat bestaat uit bezoekers.
- d) Bruto vloer oppervlak (bvo): het vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten, van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.
- e) CROW: een eigenaam voor een kennisplatform op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.
- f) Eigen terrein: grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling danwel in de directe nabijheid binnen de in paragraaf 5.2.2 genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke ontwikkeling.
- g) Fietsparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo).
- h) Gebruikersaandeel: het deel dat voortkomt uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers.
- i) Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstellen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend.
- j) Loopafstand: de kortst mogelijke looproute tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres.
- k) Parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld moet worden ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling.
- l) Ruimtelijke ontwikkeling: een ontwikkeling zijnde nieuwbouw, transformatie en/of functiewijziging.

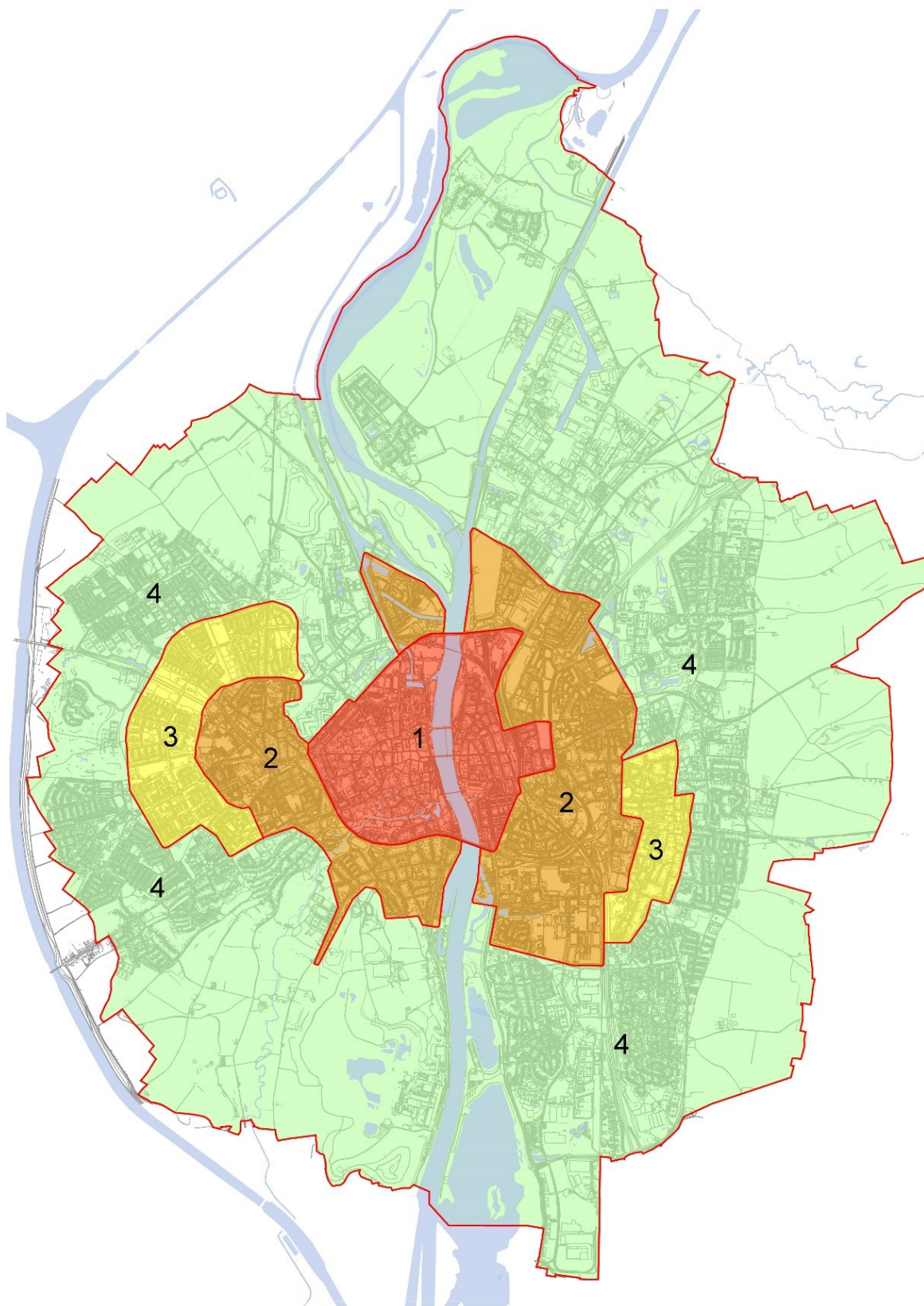
Toelichting op functies in de parkeernormenlijst auto (bijlage 3)

- a) Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: bedrijven met verhoudingsgewijs veel medewerkers en weinig bezoekers, bijvoorbeeld: industrie, laboratorium, werkplaats.
- b) Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: bedrijven met enerzijds weinig werknemers en anderzijds weinig bezoekers, bijvoorbeeld: loods, opslag, transportbedrijf.
- c) Buurt- en dorpscentrum: een kleinschalige clustering van detailhandel- en horecafuncties met een buurtverzorgende functie, bijvoorbeeld Winkelcentrum Daalhof.
- d) Commerciële dienstverlening: dienstverlenende bedrijven met een winstoogmerk,
- e) Stadsdeelcentrum: een grootschalige clustering van detailhandel- en horecafuncties met een regionale functie, bijvoorbeeld Winkelcentrum Brusselse Poort.

Toelichting op functies in de parkeernormenlijst fiets (bijlage 6)

- a) Restaurant (eenvoudig): restaurants waar over het algemeen een kortere bezoekduur per restaurantbezoek geldt, bijvoorbeeld een cafetaria of pannenkoekenrestaurant.
- b) Restaurant (luxe): restaurants waar over het algemeen een langere bezoekduur geldt per restaurantbezoek, bezoekers zijn bereid om een langere afstand af te leggen naar het restaurant.

Bijlage 2 Gebiedsindeling in zones (schetsmatig²⁾)



2) Voor toetsingsdoeleinden zie separate exacte zonekaart: Zones parkeernormen Maastricht 010122

Bijlage 3 Autoparkeernormen

Wonen (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekersnormen en- percentages)

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)	Zone 2 (Stedelijk gebied)	Zone 3 (Par- kwijken)	Zone 4 (Overig grond- gebied)
Bezoekersnormen	Per woning	0,1	0,2	0,2	0,3
Woning, groter dan 110 m ²	Per woning	0,8	1,1	1,2	1,6
Woning, tussen 60 en 110 m ²	Per woning	0,7	1,0	1,1	1,4
Woning, tussen 30 en 60 m ²	Per woning	0,5	0,7	0,8	1,1
Woning, kleiner dan 30 m ² (tiny house)	Per woning	0,2	0,3	0,4	0,6
Woning, sociale huur, grondgebonden*	Per woning	0,5	0,7	0,8	1,1
Woning, sociale huur, gestapeld (appartement)*	Per woning	0,3	0,5	0,6	0,9
Kamerverhuur, niet-studenten**	Per kamer	0,4	0,4	0,5	0,6
Kamerverhuur, studenten (campuscontract)**	Per kamer	0,2	0,2	0,3	0,3
Serviceflat/aanleunwoning	Per woning	0,1	0,1	0,8	0,9

*Voor sociale huurwoningen geldt de huurliberalisatiegrens als criterium (als voorbeeld: in 2021 een rekenhuur van lager of gelijk aan € 752,33).

**Voor de functies kamerverhuur (niet-studenten/studenten) geldt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per kamer (met uitzondering van het 'Dynamisch Gebied').

Werken

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)	Zone 2 (Stedelijk gebied)	Zone 3 (Par- kwijken)	Zone 4 (Overig grondge- bied)	Percentage bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m ² bvo	0,6	0,9	1,3	1,4	5%
Commerciële dienstverlening*	Per 100 m ² bvo	0,9	1,1	1,6	2,0	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief*	Per 100 m ² bvo	1,0	1,3	1,5	1,9	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief*	Per 100 m ² bvo	0,3	0,5	0,5	0,7	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m ² bvo	0,6	0,9	1,1	1,3	5%

*Zie de toelichting opgenomen in bijlage 1.

Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)	Zone 2 (Stedelijk gebied)	Zone 3 (Par- kwijken)	Zone 4 (Overig grondgebied)	Percentage be- zoekers
Buurtsupermarkt	Per 100 m ² bvo	0,4	1,0	1,7	2,4	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m ² bvo	1,5	2,2	3,0	3,9	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m ² bvo	4,1	4,8	5,8	6,7	84%
Groothandel specialist	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,9	4,9	4,9	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	4,4	5,4	5,4	80%
Binnenstad of hoofdwin- kel(stads)centrum	Per 100 m ² bvo	3,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	96%
Buurt- en dorpscentrum*	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,8	2,1	2,7	72%
Wijkcentrum (klein)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,3	2,7	3,5	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,9	3,3	4,1	79%
Wijkcentrum (groot)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,3	3,8	4,7	81%
Stadsdeelcentrum*	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,7	4,2	5,3	85%
Woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,0	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,2	1,6	2,0	93%
Winkelboulevard	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,5	3,2	3,7	94%
Outletcentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	6,6	7,8	8,6	94%
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m ² bvo	2,3	3,8	6,6	8,5	92%
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,2	1,5	2,0	87%
Tuin- en groencentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,8	2,0	2,3	89%

*Zie de toelichting opgenomen in bijlage 1.

Ontspanning

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)	Zone 2 (Stedelijk gebied)	Zone 3 (Parkwijken)	Zone 4 (Overig grondgebied)	Percentage bezoekers
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	0,1	0,4	0,5	0,8	97%
Museum	Per 100 m ² bvo	0,3	0,5	0,5	0,9	95%
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	1,6	5,5	6,9	10,0	94%
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m ² bvo	1,0	3,0	4,2	6,7	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m ² bvo	5,2	5,7	6,4	8,3	87%
Musicaltheater	Per 100 m ² bvo	2,1	2,5	2,9	3,4	86%
Casino	Per 100 m ² bvo	4,8	5,2	5,6	6,0	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	0,7	1,2	1,7	2,3	89%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,4	0,6	0,8	1,1	87%
Dansstudio	Per 100 m ² bvo	0,7	2,5	3,3	4,9	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m ² bvo	0,6	2,1	2,9	4,2	87%
Wellnesscentrum	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,8	99%
Sauna, hammam	Per 100 m ² bvo	1,6	3,3	4,1	6,1	99%
Sporthal- en sportzaal	Per 100 m ² bvo	1,2	1,8	1,8	2,4	96%
Tennishal	Per 100 m ² bvo	0,2	0,3	0,3	0,4	87%
Squashhal	Per 100 m ² bvo	1,4	2,2	2,3	2,6	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	8,8	9,7	10,5	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	8,0	9,1	11,9	99%
Zwemparadijs	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,0	99%
Sportveld	Per ha. netto terrein	13,0	13,0	13,0	13,0	95%
Stadion	Per zitplaats	0,0	0,0	0,0	0,0	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m ² bvo	0,9	1,1	1,1	1,4	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,8	1,8	2,1	98%
Ski- en snowboardhal	Per 100 m ² sneeuw	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,1	98%
Jachthaven	Per ligplaats	0,5	0,5	0,5	0,5	99%
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	48,7	93%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	85,6	98%
Indoorspeeltuin, gemiddeld en kleiner	Per 100 m ² bvo	0,4	1,2	1,2	1,9	97%
Indoorspeeltuin, groot	Per 100 m ² bvo	1,0	1,8	1,8	2,8	98%
Indoorspeeltuin, zeer groot	Per 100 m ² bvo	2,2	3,1	3,1	4,0	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per boerderij	0,4	1,2	1,2	1,9	97%
Manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	90%
Dierenpark	Per ha. netto terrein	4,0	4,0	4,0	4,0	99%
Attractie- en pretpark	Per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,0	99%
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	0,9	1,1	1,2	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	5,0	5,0	8,0	99%

Horeca

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)	Zone 2 (Stedelijk gebied)	Zone 3 (Parkwijken)	Zone 4 (Overig grondgebied)	Percentage bezoekers
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,5	91%
Hotel 1 t/m 3 sterren	Per 10 kamers	1,1	1,9	1,9	3,6	80%
Hotel 4 en 5 sterren	Per 10 kamers	2,7	4,4	4,4	6,3	73%
Bed & breakfast	Per kamer	0,2	0,5	0,5	1,0	100%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m ² bvo	4,0	4,0	4,0	5,0	90%
Restaurant	Per 100 m ² bvo	8,0	8,0	8,0	12,0	80%
Discotheek	Per 100 m ² bvo	1,6	5,2	5,2	16,4	99%
Evenementenhal/beursgebouw	Per 100 m ² bvo	3,0	4,0	4,0	5,0	99%

Gezondheid

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)	Zone 2 (Stedelijk ge- bied)	Zone 3 (Par- kwijken)	Zone 4 (Overig grond- gebied)	Percentage be- zoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelka- mer	1,4	1,7	1,7	2,7	57%
Apotheek	Per apotheek	1,8	2,3	2,3	2,9	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelka- mer	0,7	0,9	0,9	1,5	57%
Consultatiebureau	Per behandelka- mer	0,8	1,0	1,0	1,6	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelka- mer	1,1	1,4	1,4	1,8	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelka- mer	1,1	1,4	1,4	2,1	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelka- mer	1,0	1,2	1,2	1,9	55%
Ziekenhuis	Per 100 m ² bvo	1,1	1,2	1,2	1,6	29%
Crematorium	Per gelijke plechtig- heid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	25,1	97%
Begraafplaats	Per gelijke plechtig- heid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	26,6	37%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,4	1,9	1,9	3,0	97%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,1	0,1	0,1	0,1	60%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,5	0,5	0,5	0,5	57%

Onderwijs

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)	Zone 2 (Stedelijk ge- bied)	Zone 3 (Par- kwijken)	Zone 4 (Overig grond- gebied)	Percentage be- zoekers
Kinderdagverblijf (exclusief Kiss & ride)	Per 100 m ² bvo	0,7	0,9	0,9	1,1	0%
Basisonderwijs (exclusief kiss & ride)	Per leslokaal	0,5	0,5	0,5	0,5	0%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	2,0	2,6	2,6	3,3	11%
ROC	Per 100 studenten	2,8	3,3	3,3	4,2	7%
Hogeschool	Per 100 studenten	5,5	6,1	6,1	7,5	72%
Universiteit	Per 100 studenten	8,6	10,2	10,2	12,7	48%
Avondonderwijs	Per 10 leerlingen	2,6	3,5	3,5	5,0	95%

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

Houd bij de toepassing van aanwezigheidspercentages rekening met de (commerciële) openingstijden van winkelfuncties.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
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%	75%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	40%	0%
Horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	50%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal-medisch arts/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- en verzorgingshuis/aanleunwoning	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten (inclusief bezoekers)	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 5 Aanwezigheidspercentages.

Bijlage 5 Omrekenfactoren POET

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Minimaal 4,75 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Minimaal 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Minimaal 5 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	
Garage met enkele oprit	2	1,2	Minimaal 5 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,5	
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Minimaal 5 meter breed

Tabel 6 Omrekenfactoren POET.

Bijlage 6 Fietsparkeernormen

Diverse functies

Functie	Eenheid	Heel Maastricht
Rij- en vrijstaande woning	Per woning	5,0
Appartement	Per woning	2,0
Kamerverhuur	Per kamer	1,0
Woningen (bezoekers)	Per woning	0,5
Kantoor (personeel)	Per 100 m ² bvo	0,7
Kantoor met balie (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	3,0
Winkelcentrum	Per 100 m ² bvo	1,5
Supermarkt	Per 100 m ² bvo	1,6
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	0,1
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	0,1
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,0
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,5
Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	4,3
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,2
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	10,0
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,2
ROC (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	8,0
ROC (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,6
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	4,0
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	2,0
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	3,0
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	1,0
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,3
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	22,0
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	0,3
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,2
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	2,0
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	0,8
Fitness	Per 100 m ² bvo	1,1
Museum	Per 100 m ² bvo	0,5
Sporthal	Per 100 m ² bvo	1,4
Sportveld	Per 100 m ² bvo	33,0
Stadion	Per 100 zitplaatsen	5,0
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	18,0
Theater	Per 100 zitplaatsen	10,0
Zwembad (openlucht)	Per 100 m ² bassin	15,0
Zwembad (overdekt)	Per 100 m ² bassin	11,0
Fastfoodrestaurant	Per locatie	5,0
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m ² bvo	8,0
Restaurant (luxe)	Per 100 m ² bvo	2,0
Busstation	Per halterende buslijn	23,0
Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	0,2

Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Functie	Kwaliteitseis	Toelichting
Alle functies	Alle fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de eisen van het FietsParKeur.	http://fietsparkeur.nl/uploads/normstel-lend_document_fietsparkeur_2.1.pdf
Alle functies	Fietshellingen of -trappen voldoen aan de maximale voorschriften uit de Leidraad fietsparkeren van CROW	Te bestellen via: https://www.crow.nl/publicaties/leidraad-fietsparkeren-(1)
Alle functies	Indien in een openbare parkeervoorziening een parkeergedeelte voor fietsen wordt opgenomen, moet de toegang daarvan altijd fysiek gescheiden zijn van die van het autoverkeer.	In niet-openbare parkeergarages en stallinggarages geldt de eis niet.
Alle functies	De ingang van de bergruimte ligt binnen loopafstand - van de hoofdingang van het gebouw.	
Alle functies	In het ontwerp van de bergruimte dient rekening gehouden te worden met (brom- en snor)fietsen met afwijkende maten.	
Alle functies	In een bergruimte dient rekening gehouden te worden met oplaadmogelijkheden voor (brom- en snor)fietsen.	
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte moet ten minste over een vloeroppervlakte van 5 m ² beschikken, bij een breedte van ten minste 1,8 meter en een hoogte van ten minste 2,3 meter.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte is afsluitbaar.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31
Woningen	Een bergruimte is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31

Bijlage 8 Rekenvoorbeelden

Rekenvoorbeeld: salderen

In dit rekenvoorbeeld wordt de parkeerbehoefte van een voormalige kantoorfunctie gesaldeerd. Het gebouw krijg een nieuwe bestemming als woonfunctie. In dit voorbeeld wordt voor beide functies een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen aangehouden. Omwille van eenvoud wordt slechts voor een aantal dagdelen de parkeerbehoefte bepaald. Ook wordt het bezoekersaandeel niet apart berekend.

Uit de onderstaande tabel kunnen verschillende conclusies worden getrokken. Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte van de nieuwe woonfunctie, op de werkdagochtend- en middag lager ligt dan de parkeerbehoefte van de oude kantoorfunctie. Kantoren leiden namelijk op werkdagen overdag tot hun maximale parkeerbehoefte (100% aanwezigheid), voor woningen geldt dat doorgaans ongeveer de helft van de bewoners thuis is (50% aanwezigheid).

Berekening	Werkdag-mid-dag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-avond
Aanw. percentage kantoor	100%	100%	0%	0%
Aanw. percentage woningen bewoners	50%	50%	100%	80%
Parkeerbehoefte kantoor (huidig)	20,0	20,0	0,0	0,0
Parkeerbehoefte wonen (toekomstig)	10,0	10,0	20,0	16,0
Resultaat (huidig - toekomstig)	10	10	-20	-16

Een andere conclusie is, dat het moment waarop de parkeerbehoefte maximaal is, kan verschillen tussen de oude en nieuwe functie. Dit blijkt ook uit de bovenstaande tabel. In de werkdagnacht leidt een kantoorfunctie tot geen parkeerbehoefte (0% aanwezigheid), dit terwijl alle bewoners in de nieuwe situatie thuis zullen zijn (100% aanwezigheid). Dit betekent dat bij de transformatie van een kantoorgebouw naar woningen, de volledige parkeerbehoefte moet worden gefaciliteerd. In dit voorbeeld dienen 20 parkeerplaatsen te worden aangelegd. Het uitgangspunt is namelijk dat de parkeerplaatsen voor het kantoor, in de nacht niet beschikbaar zijn. De parkeerplaatsen kunnen in de praktijk wel degelijk (gedeeltelijk) beschikbaar zijn. Als dit de inschatting is, kan dit worden aangetoond door middel van een parkeertelling (zie paragraaf 5.3.6).

Rekenvoorbeeld: dubbelgebruik

In dit rekenvoorbeeld bestaat het programma uit 10 woningen tussen de 60 en 110 m² en 1.000 m² kantoorruimte (zonder baliefunctie). De ontwikkeling is gelegen in het 'Overig grondgebied'. Het rekenvoorbeeld is vereenvoudigd. Uit het voorbeeld volgt dat het programma een normatieve parkeerbehoefte heeft van 28 parkeerplaatsen, rekening houdend met dubbelgebruik hoeven er 20 parkeerplaatsen te worden aangelegd. Kantoormedewerkers maken overdag gebruik van de parkeerplaatsen waar in de avond en nacht bewoners staan geparkeerd.

Gehanteerde parkeernormen in dit rekenvoorbeeld:

- Woning, tussen 60 en 110 m²: bewonersnorm 1,1, bezoekersnorm 0,3 parkeerplaats per woning.
- Kantoor (zonder baliefunctie): 1,4 parkeerplaats per 100 m² bvo.

Berekening	Werkdag-mid-dag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-avond
Aanw. percentage woningen bewoners	50%	90%	100%	80%
Aanw. percentage woningen bezoekers	20%	80%	0%	100%
Aanw. percentage kantoor	100%	5%	0%	0%
Parkeerbehoefte woningen bewoners	5,5	9,9	11,0	8,8
Parkeerbehoefte woningen bezoekers	0,6	2,4	0,0	3,0
Parkeerbehoefte kantoor	14,0	0,7	0,0	0,0
Parkeerbehoefte totaal	20,1	13,0	11,0	11,8