

Nota Parkeernormen Putten 2024

De raad van de gemeente Putten;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 2 april 2024, nr. 1697630;

besluit:

1. het vaststellen van het Parkeerbeleid gemeente Putten;
2. het vaststellen van de Nota Parkeernormen Putten 2024;
3. vanaf 2027 eens in de 4 jaar een structureel budget van € 30.000 beschikbaar te stellen voor het uitvoeren van een parkeeronderzoek;
4. en dit ten laste te brengen van het begrotingssaldo;
5. voor 2024 een incidenteel budget van €15.000 beschikbaar te stellen voor het opstellen van een plan voor het vernieuwen van de bewegwijzering voor de parkeerring;
6. en dit ten laste te brengen van het begrotingssaldo.

1. INLEIDING

De Nota Parkeernormen van de gemeente Putten is opgesteld als uitwerking van het nieuwe parkeerbeleidsplan van de gemeente. Deze nota beoogt het vastleggen van de parkeernormen van Putten en het bepalen van een transparant en eenduidig toepassingskader.

1.1 Waarom een Nota Parkeernormen?

Bij (nieuw)bouwontwikkelingen is het belangrijk dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden gerealiseerd. Daarmee wordt voorkomen dat parkeeroverlast in of verrommeling van de openbare ruimte optreedt. In deze Nota Parkeernormen Putten 2024 is het toetsingskader opgenomen voor 'voldoende' parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen in Putten. De belangrijkste principes hierbij zijn:

- parkeerplaatsen voor auto en fiets worden in principe binnen het plangebied gerealiseerd (bij kleine ontwikkelingen op de projectlocatie/plot);
- bij sloop/nieuwbouw, verbouw of functiewijziging hoeft alleen parkeeraanbod te worden gerealiseerd voor de 'extra' parkeervraag;
- bij ontwikkelingen met verschillende type functies kan, onder de voorwaarde dat het parkeeraanbod afwisselend door verschillende doelgroepen te gebruiken is, per saldo worden volstaan met minder parkeerplaatsen dan voor elke functie afzonderlijk benodigd is;
- parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn.

1.2 Waarom een nieuwe Nota Parkeernormen?

De Nota Parkeernormen vervangt de huidige Nota parkeernormen Putten uit 2016. De basisprincipes van de vigerende nota blijven in stand, maar worden aangevuld met fietsparkeernormen. Daarnaast is er de wens om de autoparkeernormen voor woningen af te stemmen op het daadwerkelijke autobezit in Putten en zijn de afwijkmogelijkheden in het centrum vanwege de ambities voor en ontwikkeling van het centrum niet langer houdbaar.

Het is van belang om rekening te houden met nieuwe ontwikkelingen die effect kunnen hebben op de parkeerbehoefte, zoals een verandering in het bezit en gebruik van auto's en fietsen en de opkomst van elektrisch aangedreven voertuigen en deelmobiliteit. In de voorliggende nieuwe Nota Parkeernormen Putten 2024 wordt op deze ontwikkelingen ingespeeld, om zo parkeeroverlast en een toenemende druk op de openbare ruimte als gevolg van een ontwikkeling te voorkomen.

1.3 Opzet van de Nota Parkeernormen

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het juridisch kader en hoofdstuk 3 bevat de achtergrond van de parkeernormering, waarna in hoofdstuk 4 de parkeernormen voor de auto worden toegelicht en in hoofdstuk 5 de parkeernormen voor de fiets. Het toepassingskader wordt toegelicht in hoofdstuk 6,

waarin ook wordt ingegaan op het indienen van een vergunningaanvraag, het toetsen door de gemeente en het vastleggen van afspraken.

2. ACHTERGROND PARKEERNORMERING

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Putten verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie en de kenmerken van deze locatie.

2.1 CROW en daadwerkelijk autobezit als basis

De parkeernormen in Nota Parkeernormen Putten uit 2016 zijn gebaseerd op de parkeerkcijfers van het CROW. Deze parkeerkcijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens een onderzoek is aangetroffen. In de parkeerkcijfers wordt geen rekening gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen, alleen bij de parkeerkcijfers voor woningen is met een autonome groei in het autobezit van circa 10% rekening gehouden.

In deze nota wordt voor woonfuncties afgeweken van het uitgangspunt dat de autoparkeernormen worden gebaseerd op de parkeerkcijfers van CROW. Uit actuele cijfers¹ over het daadwerkelijke autobezit blijkt namelijk onder meer dat:

- het autobezit bij sociale huurwoningen substantieel lager is dan bij koop- en vrije sector huurwoningen;
- de woninggrootte bepalend is voor het autobezit per woning;
- het autobezit bij grondgebonden woningen substantieel hoger is dan bij appartementen.

Uit deze actuele cijfers over het daadwerkelijke autobezit blijkt tevens dat het type grondgebonden woning (vrijstaand, 2-onder-1-kap, rijwoning) of de woningwaarde minder bepalende factoren zijn voor het autobezit per woning. In de CROW-parkeerkcijfers is dit juist de grondslag. Voor woonfuncties is de autoparkeernorm daarom gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Putten en niet op de CROW-parkeerkcijfers.

Voor niet-woonfuncties blijven de autoparkeernormen gebaseerd op CROW. De parkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkcijfers (publicatie 381), passend bij de stedelijkheidsklasse 'matig stedelijk'.² Wanneer CROW haar parkeerkcijfers actualiseert, zal de gemeente Putten deze voor niet-woonfuncties overnemen.

De fietsparkeernormen zijn eveneens gebaseerd op de CROW-parkeerkcijfers (Leidraad Fietsparkeren 2023). Wanneer CROW haar fietsparkeerkcijfers actualiseert, zal de gemeente Putten deze overnemen.

De parkeerkcijfers van CROW geven een bandbreedte weer. Op basis van het autobezit, het autogebruik en het fietsgebruik kiest de gemeente Putten voor het gemiddelde van die bandbreedte als parkeernorm.³

Met behulp van de parkeernormen wordt het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen berekend. De initiatiefnemer kan ervoor kiezen om meer parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren.

2.2 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheid van een gemeente blijkt van invloed te zijn op het autobezit en autogebruik in die gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in de 'omgevingsadressendichtheid', het aantal adressen per vierkante kilometer. CBS onderscheidt hierin vijf klassen, zoals weergegeven in tabel 2.1.

1) Niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen (2022).

2) In paragraaf 3.2 wordt toegelicht waarom de parkeerkcijfers voor deze stedelijkheidsklasse als basis worden gehanteerd.

3) In paragraaf 3.3 wordt op basis van het auto- en fietsgebruik toegelicht waarom het gemiddelde parkeerkcijfer passend is.

stedelijkheidsgraad	aantal adressen per km ²
1 (zeer sterk stedelijk)	meer dan 2500
2 (sterk stedelijk)	1500 – 2500
3 (matig stedelijk)	1000 – 1500
4 (weinig stedelijk)	500 – 1000
5 (niet stedelijk)	minder dan 500

Tabel 2.1. Stedelijkheidsgraad (CBS)

In 2023 kent de gemeente Putten een gemiddelde dichtheid van 930 adressen per vierkante kilometer en is daarmee weinig stedelijk. De verdeling van stedelijkheidsgraden in en binnen Putten zijn opgenomen in tabel 2.2.

	omgevingsadressendichtheid (per km ²)	stedelijkheidsgraad
Putten (gemeente)	930	4
Wijk 00 Putten	1.062	3
Putten-Centrum	1.630	2
Putten-Zuid-Oost	1.380	3
Putten-Noord	871	4
Putten-Zuid-West	1.399	3
Putten-Stationstraat industriegebied	931	4
Verspreide huizen Hell en Diermen	20	5
Verspreide huizen Huinen en Halvinkhuizen	359	5
Verspreide huizen Gerven	40	5
Verspreide huizen Norden, Bijsteren en Hoef	457	5
Verspreide huizen Nulde	35	5
Wijk 01 Bosgebied en Krachtighuizen	302	5
Koudhoorn	102	5
Verspreide huizen Krachtighuizen en omgeving	348	5
Verspreide huizen bosgebied	94	5

Tabel 2.2: Stedelijkheid van buurten in Putten

Om recht te doen aan deze verdeling van stedelijkheidsgraden binnen de gemeente worden binnen de gemeente Putten voor verschillende gebieden verschillende parkeernormen gehanteerd. Hier wordt in paragraaf 2.4 op ingegaan.

2.3 Autobezit, autogebruik en fietsgebruik

Om de stedelijkheidsgraad van de gemeente Putten te bevestigen, is een analyse uitgevoerd naar het autobezit en het auto- en fietsgebruik binnen de gemeente Putten. Het autobezit is van belang voor het opstellen van een passende parkeernorm voor woonfuncties. De eigen auto staat namelijk vooral thuis. Voor overige functies is het autobezit minder relevant; juist het gebruik van vervoersmiddelen is dan leidend voor het aantal benodigde parkeerplaatsen bij de functie. Het gebruik geeft namelijk inzicht of de auto of juist de fiets bij de bestemming geparkeerd moet worden. Het autobezit is geanalyseerd op basis van CBS-gegevens. Het auto- en fietsgebruik is onderzocht op basis van een analyse van de data uit het ODiN (Onderweg in Nederland).

Autobezit

Het gemiddelde autobezit in de gemeente Putten bedraagt in 2022 1,29 personenauto's per huishouden⁴. Het gemiddelde autobezit in 2022 binnen 'weinig stedelijke' gemeentes ligt gemiddeld op 1,28 personenauto's per huishouden⁵. Het autobezit in Putten komt daarmee overeen met het gemiddelde autobezit voor een 'weinig stedelijke' gemeente.

4) Bron: StatLine - Regionale kerncijfers Nederland (cbs.nl)

5) Op basis van de OAD van Putten is ook het autobezit van matig stedelijke gebieden beschouwd. Het gemiddelde autobezit in matig stedelijke gemeentes bedraagt 1,17 per huishouden.

Auto- en fietsgebruik

Het auto- en fietsgebruik is geanalyseerd op basis van ODiN data⁶. Het auto- en fietsgebruik in Putten past bij het gemiddelde auto- en fietsgebruik van een matig stedelijke gemeente: 25% van het aantal verplaatsingen binnen Putten en 52% van de overige verplaatsingen wordt uitgevoerd met de auto (als bestuurder). Voor zowel de verplaatsingen die de gemeentegrenzen overschrijden als voor verplaatsingen binnen Putten wordt in vergelijkbare mate de auto gebruikt als in matig stedelijke gemeenten (26% binnen de gemeentegrenzen en 56% overige verplaatsingen)⁷.

Binnen de gemeentegrenzen wordt ook de fiets gebruikt als vervoersmiddel. In totaal wordt 35% van het aantal verplaatsingen binnen de gemeente Putten uitgevoerd met een fiets (elektrisch en niet-elektrisch). Dit is vergelijkbaar met andere matig stedelijke gemeenten (36%).

2.4 Gebiedsindeling

De locatie van een functie is van belang voor de omvang van de parkeervraag. Functies in een centrumgebied hebben namelijk over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies aan bijvoorbeeld de rand van het dorp. Meerdere factoren zoals het auto- en fietsgebruik, de OV-bereikbaarheid en de bereikbaarheid te voet, spelen hierin een rol. Als gevolg hiervan worden binnen de verschillende gebieden andere parkeernormen gehanteerd. De gebiedsindeling sluit aan bij de voormalige gebiedsindeling van de gemeente Putten, waarbij 'centrum' en 'overgangsgebied centrum' samengevoegd zijn. De gebiedsindeling is weergegeven in figuur 2.1. Daarnaast is via de website van de gemeente Putten een kaart in Pdf-formaat in te zien van de gebiedsindeling.



Figuur 2.1: Gebiedsindeling gemeente Putten

CROW maakt onderscheid in vier stedelijke zones: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Vanwege het compacte centrum van Putten dat nagenoeg zonder overgangszone overgaat in woongebied, is ervoor gekozen drie stedelijke zones in Putten te onderscheiden⁸. In tabel 2.3 is aangegeven hoe de indeling van CROW van toepassing is op de verschillende zones in de gemeente Putten.

6) ODiN is het Verplaatsingsonderzoek Onderweg in Nederland, waarin het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking is beschreven naar plaats van herkomst en bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en reismotieven voor de verplaatsingen. Daarnaast is aandacht geschonken aan de achtergrondvariabelen voor een bepaald verplaatsingspatroon en de keuze van een vervoermiddel.

7) Het auto- en fietsgebruik in Putten past beter bij matig stedelijke gemeenten dan bij weinig stedelijke gemeenten waar 28% binnen de gemeentegrenzen en 60% overige verplaatsingen per auto gemaakt wordt.

8) In Putten wordt de stedelijke zone 'centrum' niet toegepast. Het voetgangersgebied fungeert als centrum zoals bedoeld in de CROW-categorisering en is van beperkte omvang.

Gebied	CROW categorie
Centrum Putten	Schil centrum
Overig Putten	Rest bebouwde kom
Buitengebied Putten en overige kernen	Buitengebied

Tabel 2.3: Toepassing CROW-indeling in de gemeente Putten

3. PARKEERNORMEN AUTO

In dit hoofdstuk zijn de parkeernormen voor autoparkeren passend binnen de gemeente Putten toegelicht. Bijlage B bevat een totaaloverzicht van alle parkeernormen voor niet-woonfuncties.

De parkeernormen zijn een weergave van de veel voorkomende praktijk. Soms hebben dezelfde functies toch een heel ander mobiliteitsgedrag. De parkeernorm kan dan niet passen bij die specifieke functie. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de mogelijkheden om af te wijken van de gemeentelijke parkeernormen.

3.1 Woonfuncties

De parkeernormen voor de functie wonen zijn gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Putten. In bijlage A is de analyse hiervan opgenomen. De parkeernormen zijn gerelateerd aan het gebruiksvloeroppervlak van de woning (m² gbo). Een parkeernorm is opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel, die tezamen de parkeernorm vormen. Voor woningen in de categorie sociale huur gelden specifieke parkeernormen. Daarnaast zijn voor een aantal bijzondere woonfuncties parkeernormen geformuleerd. De parkeernormen zijn opgenomen in tabel 3.1. Bij (nieuwe) woonvormen die niet passen bij een van de onderstaande categorieën dient de aanvrager te onderbouwen welke parkeernorm passend is (zie hiervoor ook 'Mobiliteitsplan' in paragraaf 5.3).

wonen	Centrum Putten		Overig Putten		Buitengebied Putten		Eenheid
	bewoner	bezoek	bewoner	bezoek	bewoner	bezoek	
grondgebonden woningen (m.u.v. sociale huur)							
< 75 m ² gbo	1,2	0,2	1,4	0,2	1,5	0,2	woning
≥ 75 tot < 100 m ² gbo	1,3	0,2	1,5	0,2	1,6	0,2	woning
≥ 100 tot < 125 m ² gbo	1,5	0,2	1,7	0,2	1,8	0,2	woning
≥ 125 tot < 150 m ² gbo	1,6	0,2	1,8	0,2	1,9	0,2	woning
≥ 150 m ² gbo	1,7	0,2	1,9	0,2	2,0	0,2	woning
sociale huurwoningen (*)							
< 75 m ² gbo	0,8	0,2	1,0	0,2	1,1	0,2	woning
≥ 75 tot < 100 m ² gbo	0,9	0,2	1,1	0,2	1,2	0,2	woning
≥ 100 m ² gbo	1,1	0,2	1,3	0,2	1,4	0,2	woning
appartementen (m.u.v. sociale huur)							
< 50 m ² gbo	0,8	0,2	1,0	0,2	1,1	0,2	woning
≥ 50 tot < 75 m ² gbo	1,0	0,2	1,2	0,2	1,3	0,2	woning
≥ 75 tot < 100 m ² gbo	1,0	0,2	1,2	0,2	1,3	0,2	woning
≥ 100 tot < 125 m ² gbo	1,1	0,2	1,3	0,2	1,4	0,2	woning
≥ 125 m ² gbo	1,2	0,2	1,4	0,2	1,5	0,2	woning
sociale huurappartementen (**)							
< 50 m ² gbo	0,5	0,2	0,7	0,2	0,8	0,2	woning
≥ 50 tot < 75 m ² gbo	0,7	0,2	0,9	0,2	1,0	0,2	woning
≥ 75 m ² gbo	0,7	0,2	0,9	0,2	1,0	0,2	woning
overige woningtypen							
aanleunwoning (*)	0,8	0,2	0,9	0,2	0,9	0,2	woning
zorgwoningen (**)	zie toelichting na tabel						

Tabel 3.1: Parkeernormen wonen (in parkeerplaatsen per eenheid)

(*) Aanleunwoning

Een aanleunwoning is een gelijkvloerse woning die vooral geschikt is voor bewoners die zorg nodig hebben maar toch zelfstandig willen wonen. De woningen zijn ruim en goed toegankelijk en geschikt voor bewoners die afhankelijk zijn van een rollator of rolstoel. De badkamer in deze woningen is ruim en passend ingericht voor minder mobiele bewoners. Aanleunwoningen liggen nabij (200 meter) of zijn verbonden met een (wijk)zorgcentrum, waardoor de bewoners gemakkelijk gebruik kunnen maken van de voorzieningen daar, zoals een restaurant, het activiteitenaanbod en ruimtete huur.

(**) Zorgwoningen

De functie zorgwoningen kan breed worden geïnterpreteerd. Daarom geldt voor deze functie het volgende onderscheid:

- Intramurale zorgwoningen⁹ voor mensen met een zwaardere zorgindicatie. Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingstehuis (zie bijlage B).
- Extramurale zorgwoningen¹⁰ voor zorgbehoevenden bewoners met behoefte aan zorg op afroep. Door de zorgbehoefte van de bewoners valt dit type woning onder de categorie aanleunwoning.
- Extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Omdat deze bewoners slechts nog een kleine zorgvraag hebben en vrijwel zelfstandig wonen, gelden voor dit type de parkeernormen voor reguliere woningen.

Bij overlap van het type zorgwoning dat wordt gerealiseerd, geldt voor de betreffende zorgwoningen de parkeernorm van de categorie met de hoogste parkeernorm.

Gebruikersdeel en bezoekersdeel

De parkeereis is opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners) en een bezoekersdeel. De parkeerplaatsen die voor bezoekers binnen het plangebied moeten worden gerealiseerd, moeten openbaar toegankelijk zijn. Een oplossing waarbij bezoekers zich eerst moeten aanmelden, voordat zij toegang krijgen om binnen het plangebied te parkeren, valt hier niet onder. Een parkeeroplossing met een slagboom die voor iedereen open gaat wel. Dit betekent dat de parkeervoorziening openbaar toegankelijk is, en dat de wegeverkeerswet hier van toepassing is.

Bij een beroep of bedrijf aan huis, waar wonen de hoofdfunctie betreft, geldt voor het bedrijf of kantoor alleen het bezoekersdeel van de norm. De werknemer is namelijk ook de bewoner van het pand en is dus al opgenomen in de norm voor de woning.

Voorbeeld: toepassing bezoekersdeel bij woningen

In het centrum worden 50 appartementen van 60 m² gbo gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn $50 \times 1,0 = 50$ parkeerplaatsen voor bewoners en $50 \times 0,2 = 10$ parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd. De 50 parkeerplaatsen voor bewoners worden op het binnenterrein gerealiseerd en zijn enkel toegankelijk voor bewoners. Omdat de bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk dienen te zijn, worden deze binnen het plangebied in de openbare ruimte gerealiseerd. Bezoekers kunnen immers niet op het binnenterrein komen. In totaal worden 60 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 10 openbaar toegankelijk.

3.2 Niet-woonfuncties

In bijlage B zijn de parkeernormen voor niet-woonfuncties opgenomen. De weergegeven parkeernormen bestaan uit een aandeel voor vaste gebruikers (werknemers) en een aandeel voor bezoekers. Dit bezoekersdeel is uitgedrukt in een percentage van de parkeernorm.

De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn overgenomen uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' met daarin de kencijfers voor parkeren. De gemeente Putten hanteert voor niet-woonfuncties het gemiddelde kencijfer binnen de bandbreedte voor matig stedelijke gebieden. De CROW-parkeerkencijfers worden met regelmaat vernieuwd. De gemeente Putten hanteert voor niet-woonfuncties de meest recente parkeerkencijfers van CROW als parkeernorm. Bij nieuwe uitgiftes van parkeernormen door CROW zal de gemeente bijlage B daarom herzien.

4. PARKEERNORMEN FIETS

De gemeente Putten wil het gebruik van de fiets stimuleren en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. In nieuwbouwplannen moet rekening gehouden worden met het stallen of parkeren van de fiets (inclusief fietsachtige alsook brom- en snorfietsen). De initiatiefnemer moet daarom bij de

9) Intramurale zorg is zorg die verleend wordt binnen de muren van een zorginstelling. Denk aan een ziekenhuis, verpleeghuis of instelling voor mensen met een beperking. Intramuraal wonen (of 'zorg met verblijf') houdt in dat een persoon niet in staat is om in een reguliere woning te (blijven) wonen, maar verzorgd moet worden in een zorginstelling.

10) [1] Extramuraal wonen houdt in dat patiënten die zorg nodig hebben, in een reguliere woning kunnen wonen, en daarvoor niet naar een zorginstelling hoeven. Ze ontvangen de benodigde zorg thuis.

vergunningaanvraag ook de fietsparkeerbehoefte inzichtelijk maken. Het is noodzakelijk dat alle fietsparkeerplaatsen binnen het plangebied worden opgelost, waarbij voor vaste gebruikers de voorzieningen afgesloten en overdekt moeten zijn. Voor bezoekers dienen de fietsparkeerplaatsen vrij toegankelijk te worden aangeboden.

4.1 Woonfuncties

Besluit bouwwerken leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173) (voorheen Bouwbesluit 2012) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen voor bewoners¹¹. Het voorzien in stallingruimte voor de fiets bij nieuwbouwwoningen is hiermee gewaarborgd in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Dit betekent dat een gemeente geen afwijkende of extra normen kan opleggen. Het Besluit bouwwerken leefomgeving biedt wel ruimte voor gelijkwaardige oplossingen, zoals een gezamenlijke fietsstalling in plaats van de voorgeschreven individuele fietsenberging.

Voor het realiseren van een gemeenschappelijke fietsenberging bij appartementen, als gelijkwaardig alternatief voor de eis uit het Besluit bouwwerken leefomgeving, dient voor bewoners per appartement rekening te worden gehouden met 0,75 fietsparkeerplaatsen per 25 m² gbo met een minimum van 2 fietsparkeerplaatsen (zie ook tabel 4.1). Dit aantal komt overeen met het fietsparkeercijfer van CROW voor appartementen met een fietsenberging.

Voor een gemeenschappelijke fietsenberging gelden kwaliteitseisen. Dubbellaags parkeren is toegestaan, maar er moeten per woning (> 50 m² gbo) altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn. Daarnaast is goede bereikbaarheid vanaf het maaiveld voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging en stelt het Besluit bouwwerken leefomgeving eisen aan het beheer van de stalling. Volgens de toelichting op het Besluit bouwwerken leefomgeving is de individuele berging ook bedoeld voor andere zaken. Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het daarom daarnaast verplicht om een individuele berging van minimaal 2,7 m² in of bij de woning te realiseren.

Omvang woning	Aantal fietsparkeerplaatsen	Individuele berging
< 50 m ² gbo	2,0	-
50-75 m ² gbo	2,25	2,7 m ²
75-100 m ² gbo	3,0	2,7 m ²
100-125 m ² gbo	3,75	2,7 m ²
125-150 m ² gbo	4,5	2,7 m ²

Tabel 4.1: Aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners bij appartementen

Fietsparkeernorm voor bezoekers van bewoners

De invulling van fietsparkeervoorzieningen is verschillend voor grondgebonden woningen en appartementen. Bij grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat bezoekers hun fiets zonder hinder van het overige verkeer (voetgangers) nabij de woning kunnen parkeren, bijvoorbeeld in de tuin of tegen de voorgevel. Bij appartementen parkeren meerdere bezoekers op kleiner oppervlak, waardoor fietsparkeervoorzieningen als nietjes of rekken benodigd zijn.

Om actieve mobiliteit te stimuleren is het belangrijk dat bij appartementen voldoende, comfortabele fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn voor bezoekers. We zetten in op een realistisch aantal voorzieningen voor bezoekers, waarbij het voor bewoners aantrekkelijker blijft om in een eigen, afgesloten of bewaakte fietsparkeervoorziening te parkeren. Daarom geldt aanvullend voor bezoekers een norm van 0,2 fietsparkeerplaats per appartement (tabel 4.2), ongeacht de omvang van het appartement¹².

¹¹ [[11] Bij woningontwikkingen in bestaande gebouwen (transformatie en woningsplitsing) geldt deze verplichting niet, maar acht de gemeente het wel wenselijk het fietsparkeren op een goede manier op te lossen.

¹² Binnen Putten wordt 33% van de sociaal/recreatieve ritten gemaakt per auto en 31% per fiets (ODiN, CBS). Daarom is de bezoekersnorm voor fietsparkeren gelijk aan die van autoparkeren, namelijk 0,2 parkeerplaatsen per woning.

type woning	aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers
appartement	0,2 per appartement

Tabel 4.2: Bezoekersnorm fietsparkeren voor appartementen

4.2 Niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen voor deze ontwikkelingen worden de meest recente CROW-fietsparkeerkcijfers (Leidraad Fietsparkeren 2023 of diens opvolger) gehanteerd. Met deze fietsparkeerkcijfers berekent een initiatiefnemer de te verwachten behoefte aan fietsparkeren binnen het plangebied.

CROW gaat uit van kencijfers en een bandbreedte voor fietsparkeerkcijfers. De gemeente Putten gaat uit van het door CROW opgenomen kencijfer als fietsparkeernorm. Deze fietsparkeernormen zijn opgenomen in bijlage C. Waar mogelijk, en gewenst, is het realiseren van meer of minder fietsparkeerplaatsen mogelijk. Per functie en ontwikkeling kan de behoefte namelijk variëren. Een beargumenteerde afwijking van de berekende behoefte is dus mogelijk. De onderbouwing hiervan ligt bij de initiatiefnemer en wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

5. TOEPASSINGSKADER

Bij de toepassing van de parkeernormering worden de volgende stappen doorlopen:

1. Berekening parkeerbehoefte auto en fiets.
2. Vergelijking parkeerbehoefte met gepland parkeeraanbod.
3. Afwijkingmogelijkheden als de parkeerbehoefte groter is dan het parkeeraanbod.
4. Indien vergunningaanvraag.
5. Toetsing aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken.

Het doorlopen van deze stappen heeft als doel te komen tot een ontwikkeling met een passende parkeeroplossing, zonder dat dit leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. Het doel van de Nota Parkeernormen is dan ook het ontwikkelen van een eenduidige en transparante werkwijze.

5.1 Berekening parkeerbehoefte auto en fiets

De parkeernormen worden gebruikt om de parkeerbehoefte voor auto en fiets per te ontwikkelen functie te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Wanneer meerdere, zelfstandig functionerende functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd (bijvoorbeeld een woongebouw met commerciële plint), wordt de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling bepaald door de parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen. Voor niet-zelfstandig functionerende functies geldt de parkeernorm van de hoofdfunctie. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij een kantine van een sportcomplex, deze kantine hoeft niet als bar of restaurant te worden beschouwd.

Afronding aantal parkeerplaatsen

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag (stap 4), wordt het aantal parkeerplaatsen rekenkundig afgerond op hele parkeerplaatsen. Hierbij wordt tot aan 0,49 parkeerplaatsen afgerond naar beneden en vanaf 0,5 parkeerplaatsen naar boven. Voor het afronden wordt 0,5 dus als zaaglijn gebruikt.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (auto)

Indien binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van autoparkeerplaatsen. Bijvoorbeeld overdag door werkenden en 's avonds door bewoners. Daarnaast is het mogelijk om bij woningbouwontwikkelingen rekening te houden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en hun bezoek. Voorwaarde hiervoor is dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit openbaar, en daarmee voor alle gebruikers van het plan, toegankelijk is.

Dubbelgebruik kan niet worden toegepast op exclusief voor functies of voor doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen (bijvoorbeeld voor deelauto's of bewoners).

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW (publicatie 381, december 2018). Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden aanwezigheidspercentages gehanteerd. Deze zijn opgenomen in bijlage D.

Voorbeeld: toepassing dubbelgebruik bij woningen

In het centrum worden 50 appartementen van 60 m² gbo gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn 50 x 1,0 = 50 parkeerplaatsen voor bewoners en 50 x 0,2 = 10 parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd. Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijk parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. De bewoners hebben geen exclusieve parkeerplaatsen en daarom is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Op basis van de parkeernormen (bijlage B) en de aanwezigheidspercentages (bijlage C) is de parkeerbalans als volgt:

functie	parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50 (100%)	25 (50%)	25 (50%)	45 (90%)	40 (80%)	50 (100%)	30 (60%)	40 (80%)	35 (70%)
bezoek	10 (100%)	1 (10%)	2 (20%)	8 (80%)	7 (70%)	0 (0%)	6 (60%)	10 (100%)	7 (70%)
totaal	60	26	27	53	47	50	36	50	42

Conform de aanwezigheidspercentages uit bijlage C zijn op het drukste moment (de werkdagavond) 53 parkeerplaatsen benodigd (90% van 50 + 80% van 10). Door uit te gaan van dubbelgebruik zijn in dit voorbeeld 7 parkeerplaatsen minder nodig.

Voorbeeld: toepassing dubbelgebruik

Op een locatie in Overig Putten wordt een pand gerealiseerd. Op de begane grond komt een kantoor van 300 m² bvo. Daarboven worden 6 appartementen gerealiseerd van ca 80 m² gbo.

De berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is dan als volgt:
 6 appartementen (80 m² gbo) x parkeernorm bewoners (1,2) = 7,2 parkeerplaatsen bewoners;
 6 appartementen x parkeernorm bezoek (0,2) = 1,2 parkeerplaatsen bezoekers.
 300 m² bvo kantoor x parkeernorm kantoor (2,05/100 m² bvo) = 6,15 parkeerplaatsen kantoor.

De parkeeroplossing wordt binnen het plangebied in de openbare ruimte gerealiseerd. Daarom mag eveneens worden gekeken naar de aanwezigheidspercentages. De parkeerplaatsen die door het kantoor worden gebruikt, worden op andere momenten door andere functies gebruikt.

functie	parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	7,2 (100%)	3,6 (50%)	3,6 (50%)	6,48 (90%)	5,76 (80%)	7,2 (100%)	4,32 (60%)	5,76 (80%)	5,04 (70%)
bezoek	1,2 (100%)	0,12 (10%)	0,24 (20%)	0,96 (80%)	0,84 (70%)	0 (0%)	0,72 (60%)	1,2 (100%)	0,84 (70%)
kantoor	6,15 (100%)	6,15 (100%)	6,15 (100%)	0,31 (5%)	0,31 (5%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
totaal	14,55	9,87	9,99	7,75	6,91	7,20	5,04	6,96	5,88

In de tabel is inzichtelijk dat de parkeerbehoefte van de losse functies 14,55 parkeerplaatsen bedraagt. Als gevolg van dubbelgebruik van parkeerplaatsen zijn minder parkeerplaatsen nodig. Op het drukste moment (werkdagmiddag) zijn afgerond 10 parkeerplaatsen benodigd. Voor deze ontwikkeling is het realiseren van 10 openbare parkeerplaatsen

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (fiets)

Indien binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen. Voorwaarden is wel dat de entree van de voorzieningen naast elkaar ligt. Bij een ontwikkeling van een supermarkt met om de hoek een kantoor, is dubbelgebruik dus niet mogelijk. Daarnaast is dubbelgebruik alleen mogelijk als ook wordt voldaan aan de kwaliteitseisen zoals opgenomen in paragraaf 5.2. In praktijk zullen de mogelijkheden voor dubbelgebruik hierdoor beperkt worden. Dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen wordt met dezelfde aanwezigheidspercentages als voor de auto berekend (bijlage C).

Rekening houden met bestaande situatie (salderen)

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging:

1. De parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen in deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw.
2. Bij de correctie van de parkeerbehoefte in verband met eventuele bestaande functies moet ook rekening worden gehouden met de aanwezigheid van parkeercapaciteit binnen het plangebied; bij saldering moeten naast functies ook parkeerplaatsen gesaldeerd worden indien van toepassing. De parkeerplaatsen waarmee wordt gesaldeerd betreffen altijd openbare parkeerplaatsen, deze kunnen in de toekomst ook als openbare parkeerplaatsen worden gebruikt.
3. Bij dit zogeheten salderen wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages. De parkeerbehoefte van een kantoor wisselt het aantal te salderen parkeerplaatsen per moment van de week

en wijkt dit af van de parkeerbehoefte van een appartementencomplex. De te salderen parkeerplaatsen zijn openbare parkeerplaatsen. Deze mogen worden meegerekend voor het deel van de parkeerbehoefte van bezoekers dat openbaar toegankelijk moet zijn.

4. Indien als gevolg van de nieuwbouw een deel van de bestaande openbare parkeercapaciteit komt te vervallen, dienen deze gecompenseerd te worden. Dit geldt wanneer ten gevolge van de nieuwbouw parkeerplaatsen komen te vervallen vanwege de realisatie van bijvoorbeeld een inritconstructie, of een andere maatregel ter bevordering van de ontsluiting.

Uitgangspunt bij salderen is dat wordt uitgegaan van de parkeerbehoefte van het meest recente legale structurele gebruik, tenzij het pand langer dan 5 jaar leeg staat. Wanneer een pand langer leegstaat, moet aangetoond worden dat er in de omgeving nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De parkeersituatie kan immers gewijzigd zijn. Zie hiervoor ook paragraaf 5.3, benutten parkeerplaatsen openbare ruimte.

Voorbeeld: berekening parkeerbehoefte transformatie winkelpand naar woningen

Een bestaand winkelpand in het centrum van 750 m² bvo wordt getransformeerd tot appartementen. In totaal worden 10 appartementen van circa 65 m² gbo gerealiseerd. Het winkelpand heeft geen eigen parkeergelegenheid (dus geen parkeerplaatsen binnen het plangebied). De parkeeroplossing van het winkelpand was gelegen in de openbare ruimte.

De berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is dan als volgt:

1. Parkeerbehoefte woningen
10 appartementen (65 m² gbo) x parkeernorm bewoners (1,0) = 10 parkeerplaatsen bewoners x parkeernorm bezoek (0,2) = 2,0 parkeerplaatsen bezoekers
2. Bestaande situatie
Parkeerbehoefte winkelpand: 750 m² bvo buurt- en dorpscentrum x parkeernorm (3,1/100) = 23,25 parkeerplaatsen.

Omdat de parkeeroplossing in de openbare ruimte is gelegen moet eveneens worden gekeken naar de aanwezigheidspercentages. De parkeerplaatsen die door bezoekers aan het winkelpand worden gebruikt, worden op andere momenten door andere functies gebruikt.

functie	parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	nacht	saterdag middag	saterdag avond	zondag middag
bewoners	10 (100%)	5 (50%)	5 (50%)	9 (90%)	8 (80%)	10 (100%)	6 (60%)	8 (80%)	7 (70%)
bezoek	2 (100%)	0,2 (10%)	0,4 (20%)	1,6 (80%)	1,4 (70%)	0 (0%)	1,2 (60%)	2 (100%)	1,4 (70%)
totaal woningen	12	5,2	5,4	10,6	9,4	10	7,2	10	8,4
winkel- pand	-23,25 (100%)	-23,25 (100%)	-23,25 (100%)	-1,16 (5%)	-1,16 (5%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
saldo	-11,25	-18,05	-17,85	9,44	8,24	10	7,2	10	8,4

In de tabel is inzichtelijk dat de parkeerbehoefte van de woningen weliswaar lager ligt dan de parkeerbehoefte van het winkelpand. Echter, de momenten dat deze parkeerbehoefte optreedt zijn verschillend.

Vrijstelling bij kleine ontwikkelingen

Bij uitbreiding, verbouw of functiewijzigingen van woonfuncties, ongeacht de locatie, waar de (eventueel gecorrigeerde) parkeerbehoefte niet groter is dan 2 parkeerplaatsen én uit parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk 's nachts binnen acceptabele loopafstand (zie paragraaf 6.2) niet groter is dan 90%, is het eveneens niet nodig deze parkeerplaatsen te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat voor dezelfde locatie in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt. De ontwikkelende partij is verantwoordelijk voor de uitvoering van het onafhankelijk parkeeronderzoek.

Bij uitbreiding, verbouw of functiewijzigingen van niet-woonfuncties, waarbij de (eventueel gecorrigeerde) parkeerbehoefte niet groter is dan 2 parkeerplaatsen is het niet nodig deze parkeerplaatsen te realiseren. Hierdoor zijn kleine ontwikkelingen eenvoudiger te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat voor dezelfde locatie in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt.

Voor uitbreidingsplannen van niet-woonfuncties, met een omvang van minder dan 100 m² bvo is het niet nodig de parkeerplaatsen te realiseren. Hierdoor zijn kleine ontwikkelingen, eenvoudiger te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat voor dezelfde locatie in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt.

5.2 Vergelijking parkeerbehoefte met parkeeraanbod

Na de berekening van de parkeerbehoefte wordt deze parkeerbehoefte geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter dan of gelijk is aan de parkeerbehoefte, kan de vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit worden ingediend (paragraaf 6.4). Wanneer dit niet het geval is, wordt nagegaan of kan worden afgeweken van het uitgangspunt dat er voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied moet worden gerealiseerd (paragraaf 6.3).

Parkeerplaatsen binnen het plangebied

In deze Nota is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte voor auto en fiets binnen het plangebied wordt opgelost. Binnen het plangebied is hierbij gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit of in de directe nabijheid (binnen de maximaal acceptabele loopafstand).

Acceptabele loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van de (ingang van de) parkeerlocatie naar de ingang van de bestemming, gemeten met Google Maps.

De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Ook hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. In tabel 5.1 zijn de acceptabele loopafstanden, waarbinnen de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, voor verschillende doelgroepen opgenomen. Voor ontwikkelingen in het centrumgebied geldt dat parkeerplaatsen binnen het centrumgebied per definitie binnen acceptabele loopafstanden gelegen zijn.

gebied	acceptabele loopafstand	
	woonfuncties	niet-woonfuncties
centrum	n.v.t.	n.v.t.
overig	100 meter	200 meter
buitengebied	50 meter	50 meter

Tabel 5.1: Maximaal acceptabele loopafstanden autoparkeren nieuwe ontwikkelingen

Maatvoering parkeerplaatsen (auto)

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen, wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van nieuw te realiseren individuele parkeerplaatsen hanteert de gemeente voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR). Aanvullend, en voor niet-openbaar toegankelijke parkeerplaatsen hanteert de gemeente de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'¹³. Voor de toetsing op parkeerplaatsen in nieuw te realiseren (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen hanteert de gemeente de meeste recente versie van de NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personen-auto's op terreinen en in parkeergarages.'¹⁴

Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn en mogen deuren en vluchtwegen niet worden geblokkeerd. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves en/of rijcurvesimulaties inzichtelijk worden gemaakt. Een dergelijke analyse wordt in opdracht van een initiatiefnemer/gemachtigde uitgevoerd, bij voorkeur door een deskundig adviesbureau. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit het ASVV en de NEN2443.

Rekenwaarde parkeerplaatsen (auto)

Voorname bij grondgebonden woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een individuele garage(box) niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Parkeerplaatsen in een garage(box), oprit of carport bij woningen worden daarom niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld. In tabel 5.2 is aangegeven in welke mate parkeervoorzieningen voor de functie wonen meetellen aan de aanbodzijde. Het gaat daarbij niet om parkeerplaatsen in een parkeergarage onder een appartementencomplex. Deze parkeerplaatsen tellen volwaardig mee als deze voldoen aan de maatvoering conform de hiervoor toegelichte eisen.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal
enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8
lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,5
dubbele oprit zonder garage(box)	2	1,7
garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0,0
garage(box) (niet bij woning)	1	0,0
garage(box) met enkele oprit	2	0,8
garage(box) met lange oprit	3	1,5
garage(box) met dubbele oprit	3	1,7

¹³ ASVV 2021 of diens opvolger.

¹⁴ NEN2443 – 2013 of diens opvolger.

Tabel 5.2: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

Om goed te kunnen functioneren moeten fiets- en scooterstallingen aan kwaliteitseisen voldoen. Eisen op het gebied van toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid zijn weergegeven in bijlage E. Deze eisen zijn gebaseerd op basis van het Besluit bouwwerken leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173), CROW-publicatie 741 (Leidraad fietsparkeren, 2023) en Fietsparkeur¹⁵.

Aanvullend moeten fietsparkeerplaatsen voor bewoners inpandig zijn. Zoals in paragraaf 4.1 is toegelicht mag de fietsparkeervraag voor appartementsgebouwen met individuele bergingen of in een gezamenlijke stalling worden opgelost. Fietsparkeerplekken voor werknemers en scholieren moeten bij voorkeur inpandig of overdekt zijn. Plekken voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn. Ook mogen geparkeerde fietsen de doorgang voor andere weggebruikers en/of de toegang tot gebouwen niet hinderen, net als dat het manoeuvreren bij in- en uitparkeren van de fiets niet op de rijbaan of het fietspad mag plaatsvinden.

De parkeereis voor fietsen moet binnen het plangebied worden opgelost. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer in overleg treden met de gemeente, bijvoorbeeld als een centrale collectieve fietsenstalling meerwaarde zou bieden boven een oplossing binnen het plangebied. In alle gevallen dient er een onderbouwing gegeven te worden, zodat dit volwaardig getoetst kan worden door de gemeente.

Duurzaamheid

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient altijd rekening te worden gehouden met duurzaamheidsaspecten zoals waterdoorlatendheid, hittebestendigheid, hergebruik van materialen en groenvoorzieningen. Daarnaast dient de parkeeroplossing passend te zijn bij de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hoewel de gemeente Putten plannen toetst op voldoende parkeergelegenheid (in aantallen) voor auto's en fietsen en de bruikbaarheid daarvan, zijn ook andere elementen van belang die ervoor zorgen dat sprake is van een duurzame parkeeroplossing. Hierbij kan worden gedacht aan:

Gehandicaptenparkeerplaatsen:

- Bij maatschappelijke voorzieningen dient tenminste 5% van de parkeerplaatsen als algemene gehandicaptenparkeerplaats te worden ingericht. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale loopafstand tot de ingang bedraagt 100 meter en niet meer dan de acceptabele loopafstanden voor het betreffende gebied.
- Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage moet per 50 gewone parkeerplaatsen 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit).

De aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is tijdens de planfase niet aan de orde, dit speelt pas in de gebruiksfase.

Een parkeerplaats die wordt ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats is onderdeel van de parkeerbehoefte. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.

Elektrische laadpunten:

In artikel 3.87 en 4.160 van Besluit Bouwwerken Leefomgeving zijn de eisen opgenomen ten aanzien van laadinfrastructuur. Het Besluit Bouwwerken Leefomgeving vormt landelijk geldende wet- en regelgeving. Relevante eisen uit het Besluit Bouwwerken Leefomgeving zijn onder andere:

- Een woongebouw met een parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak.
- Een gebouw, anders dan een woongebouw, met een parkeergelegenheid in het bouwwerk of buiten het bouwwerk op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft ten minste een oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeervakken.

Als de parkeervoorziening openbaar toegankelijk wordt, is het gemeentelijke beleid ten aanzien van elektrische oplaadpunten van toepassing. Dit betekent dat in overleg met de gemeente de voorbereiding voor de laadpunten kan worden getroffen, bijvoorbeeld over de aantallen en locaties. Het realiseren

¹⁵ Zie www.fietsparkeur.nl; Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.

van de laadpunten vindt in dat geval plaats vanuit de contracten met exploitanten die op dat moment van toepassing zijn en wordt niet vereist van de ontwikkelaar.

Een parkeerplaats die wordt voorzien van een oplaadpunt is onderdeel van de parkeerbehoefte. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.

Laden en lossen:

- Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is, moet rekening worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte als laad- en losvoorziening voor het maatgevende (vracht)voertuig waarmee geladen en gelost gaat worden.
- Bij nieuwbouw vindt laden en lossen volledig binnen het plangebied plaats. Ook het manoeuvreren moet binnen het plangebied plaatsvinden, om zo de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen. Bij uitbreiding en verbouw vindt laden en lossen zoveel mogelijk binnen het plangebied plaats.

Bedrijfsvoertuigen (bezorgfietsen en -scooters):

- Bij een functie waar een bezorgfunctie tot de mogelijkheden behoort, moet rekening worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte voor het stallen van de bedrijfsvoertuigen tijdens openingstijden.

Scootmobielen

- Bij woonfuncties waar mindervalide en/of ouderen verwacht worden, moet rekening worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte voor het stallen van scootmobielen. Dit is altijd een maatwerkoplossing.

5.3 Afwijkingsmogelijkheden

Het parkeernormenbeleid van de gemeente is erop gericht dat bij ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen binnen het plangebied worden gerealiseerd voor auto's en fietsen, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Hiervoor gelden een paar uitzonderingen. In deze paragraaf worden deze uitzonderingen behandeld.

Realiseren buiten plangebied

Het uitgangspunt is dat het parkeren binnen het plangebied moet worden opgelost. Er zijn redenen denkbaar wanneer het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval als:

- de ontwikkeling is gelegen in een voetgangersgebied waarbij het pand buiten venstertijden niet voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar is;
- het fysiek onmogelijk is om parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren, bijvoorbeeld bij bestaande panden, zoals rijtjeswoningen;
- het oplossen van de parkeervraag op eigen terrein de ruimtelijke kwaliteit van een ontwikkeling en de omgeving schaadt.

In deze gevallen bekijkt de gemeente Putten of het mogelijk is de parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte te realiseren. Hiervoor wordt aan de omgevingstafel een integrale afweging gemaakt. Indien dit mogelijk is, kan worden afgeweken van de parkeereis op eigen terrein. De gemeente Putten zal in dat geval zorg dragen voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De kosten hiervoor komen voor rekening van de ontwikkelende partij. Als de initiatiefnemer ook de openbare ruimte inricht, zal hij ook op basis van richtlijnen van de gemeente Putten deze parkeerplaatsen realiseren. Wanneer het niet mogelijk is de parkeerplaatsen op een kwalitatief goede manier in de openbare ruimte te realiseren is op basis van deze grond geen afwijking van de parkeereis mogelijk en worden ook geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd.

Benutten bestaand parkeeraanbod in de openbare ruimte

Vanuit het principe 'eerst benutten dan bouwen' kan vrijstelling worden verleend op het realiseren van het benodigde parkeeraanbod als in de openbare ruimte in de omgeving op acceptabele loopafstand (tabel 5.1) in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. Voorwaarde is wel dat onderbouwd wordt waarom niet het volledige benodigde parkeeraanbod binnen het plangebied gerealiseerd kan worden. Daarnaast moet door de ontwikkelende partij aangetoond worden dat de alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk duurzaam beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Bovendien mag de parkeerdruk als gevolg van de ontwikkeling niet verder oplopen tot

maximale acceptabele parkeerdruk¹⁶, ook in het centrum. In het centrum worden de betreffende adressen uitgesloten van een ontheffing blauwe zone of parkeervergunning.

Gebiedsgerichte aanpak Centrum Putten

In Centrum Putten is het niet mogelijk en niet wenselijk om bij iedere ontwikkeling parkeerplaatsen toe te voegen binnen het plangebied. Om ontwikkelingen desondanks mogelijk te maken is een gebiedsgerichte aanpak nodig. De gemeente Putten onderzoekt momenteel of het mogelijk is om op termijn een nieuwe geconcentreerde parkeervoorziening te realiseren. Bij het aannemen van deze Nota Parkeernormen start de gemeente met het onderzoek naar en het eventueel opstellen van een parkeerfonds. Dit betekent dat initiatiefnemers de eis om voldoende parkeerplaatsen te realiseren kunnen afkopen en dat deze parkeerplaatsen in de nieuwe geconcentreerde parkeervoorziening worden ondergebracht.

Doelgroepenanalyse

Wanneer door de initiatiefnemer afdoende kan worden onderbouwd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (de komende 10 jaar) lager ligt dan berekend met de parkeernorm, kan hiervan worden afgeweken. Hierbij dient de initiatiefnemer te onderbouwen dat:

- de doelgroep wezenlijk anders is dan het gemiddelde gedrag;
- een lagere parkeerbehoefte wordt verwacht.

Bij het opstellen van deze onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is reeds aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens worden gebruikt ter aanvulling bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Mobiliteitsconcepten

Nieuwe mobiliteitsconcepten die aansluiten bij de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep, kunnen resulteren in een lager dan gemiddelde parkeerbehoefte. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de inzet van deelauto's. Bij de inzet van deelauto's wordt de parkeereis met 5% verlaagd. Voor een verlaging van de parkeereis bij de inzet van mobiliteitsconcepten moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- de aanwezigheid van deelmobiliteit moet langdurig (minimaal 10 jaar) worden gegarandeerd;
- er moet worden aangetoond dat sprake is van een gezonde businesscase inzake het aanbieden van deelmobiliteit;
- het minimaal aantal deelvoertuigen is twee;
- er moet een risico-inschatting worden gemaakt van de effecten wanneer de deelmobiliteit niet wordt gebruikt;
- er moet een plan B worden geschetst: wat gebeurt er als de deelmobiliteit niet wordt gebruikt en wie heeft welke verantwoordelijkheid in dit plan B.

Mobiliteitsconcepten zijn in Putten nog niet wijd verspreid, waardoor op dit moment nog onvoldoende duidelijk is wat het duurzame effect van de inzet van onder meer deelauto's, realiseren van extra fietsparkeerplaatsen of Mobility as a Service (MaaS) op de parkeerbehoefte zal zijn. De initiatiefnemer dient het te verwachten effect dus te onderbouwen. Daarbij dient de initiatiefnemer ook te onderbouwen dat de inzet van het mobiliteitsconcept aansluit bij de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep. De gemeente Putten zal deze onderbouwing toetsen aan actuele inzichten en ervaringen met nieuwe mobiliteitsconcepten.

Afwijking van de parkeernorm ten gevolge van nieuwe mobiliteitsconcepten is alleen mogelijk als een initiatiefnemer voldoet aan de minimale eisen gekoppeld aan het fietsparkeren. Dit dient de initiatiefnemer ook in de onderbouwing aan te tonen.

Zwaarwegend belang

Wanneer een initiatiefnemer afdoende onderbouwt dat het benodigde parkeeraanbod niet (volledig) binnen het plangebied gerealiseerd kan worden, wordt conform de Omgevingsvisie afgewogen of het wenselijk en mogelijk is om af te wijken van de eis om binnen het plangebied een parkeeroplossing te bieden voor de gehele parkeerbehoefte. Dit is mogelijk wanneer andere belangen zwaarder wegen dan het verkeers-/parkeerkundige belang, bijvoorbeeld wanneer grote economische of volkshuisvestelijke voordelen verwacht worden van het realiseren van de ontwikkeling.

¹⁶ De acceptabele bezettingsgraden op buurniveau zijn als volgt opgenomen in Parkeerbeleid Putten 2024:
centrum: bezettingsgraad tot 85% overdag is acceptabel;
woongebieden: bezettingsgraad tot 85% overdag en tot 90% in de nacht is acceptabel;
bedrijventerreinen: bezettingsgraad tot 90% overdag is acceptabel.

De initiatiefnemer moet zijn aanvraag voor een vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken en van de effecten die dit (eventueel) heeft op de omgeving. In deze gevallen kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld over het realiseren van extra fietsvoorzieningen of het realiseren van groen. Omdat het van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de effecten zorgvuldig worden afgewogen, dienen alle afwijkingen op basis van zwaarwegend belang voldoende gemotiveerd ter besluitvorming te worden voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.

5.4 Indienen vergunningaanvraag

Bij de aanvraag voor een vergunning voor een omgevingsplanactiviteit overlegt de initiatiefnemer ten behoeve van de beoordeling voor de parkeerbehoefte ten minste:

- het bouwplan;
- een berekening van de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen, inclusief een bijbehorende onderbouwing die ingaat op de gehanteerde uitgangspunten in de berekeningen;
- het ontwerp van de parkeeroplossing voor auto's en fietsen, inclusief maatvoering en toegankelijkheid;
- de wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen zal worden voldaan door de bouwende partij (het toepassen van dubbelgebruik, de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen binnen het plangebied voor bezoekers);
- bij het toepassen van afwijkingsmogelijkheden: een onderbouwing aan de hand van uitgevoerde onderzoeken, overeenkomsten/contracten en dergelijke (zie ook paragraaf 5.3);
- de wijze waarop invulling wordt gegeven aan duurzaamheid (zie ook paragraaf 5.2).

5.5 Toetsing aanvraag en vastleggen afspraken

Het college zal de onderbouwing van de initiatiefnemer en diens aangedragen parkeeroplossing toetsen. Het is aan de initiatiefnemer een geschikte onderbouwing aan te leveren en de benodigde onderzoeken uit te (laten) voeren. Uiteindelijk is het aan het college om te beoordelen of het parkeren goed en duurzaam wordt opgelost. Wanneer wordt afgewezen van de parkeereis vanwege een Mobiliteitsplan of op basis van zwaarwegend belang, zal het college beoordelen of het verantwoord is om een vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit te verlenen.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen in de vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit geeft het college de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Dit betekent dat er handhavend kan worden opgetreden. Het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

Bij afspraken kan worden gedacht aan:

- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van het pand te gebruiken zijn.
- Het vastleggen dat parkeergelegenheid bij woningen binnen het plangebied niet mag worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat door het toevoegen van bebouwing de parkeerplaatsen binnen het plangebied verdwijnen.
- Het vastleggen dat eventueel elders gehuurde of gekochte parkeercapaciteit voor de gebruikers van het pand beschikbaar moeten blijven en dat als deze beschikbaarheid wordt beëindigd voor vervangende parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand moet worden gezorgd.
- Het vastleggen van mogelijke consequenties voor de gebruikers van het pand. Een van de consequenties is dat bij een bouwontwikkeling de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of -onthefing. Dit geldt ook voor locaties waar (nog) geen parkeerregulering geldt.
- Stellen van nadere eisen. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is beperkt tot eisen die aansluiten bij in het bestemmingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende onderwerp of onderdeel. Er kan bijvoorbeeld worden bepaald dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd, maar dat binnen de planontwikkeling ruimte wordt gereserveerd die - indien nodig - alsnog als parkeerruimte kan worden ingericht. Deze ruimte kan in eerste instantie bijvoorbeeld als groenvoorziening worden ingericht.

6. OVERGANGSREGELING

Voor bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bouwinitiatieven die op het moment van publicatie van de eerste versie van deze Nota Parkeernormen bij de gemeente bekend waren, nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota een vergunningsverzoek kunnen indienen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen. Met bekende bouwinitiatieven wordt bedoeld initiatieven die bij vaststelling als principeverzoek of hoger bekend zijn bij de gemeente.

BIJLAGE A. ANALYSE PASSENDE PARKEERNORM PUTTEN

Voor het opstellen van de Nota parkeernormen voor de gemeente Putten is op basis van data een analyse gemaakt van het autobezit in deze gemeente, waaruit een parkeernorm is afgeleid. In deze bijlage is de betreffende analyse opgenomen.

A1. Onderzoeksverantwoording

A1.1 Aanpak CBS-microdata

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar parkeernormen in Nederland in relatie tot het autobezit. Om dit verder te onderzoeken heeft Goudappel de beschikking over niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- oppervlakte (tot 50 m² gbo, 50-75 m² gbo, 75-100 m² gbo, 100-125 m² gbo en groter dan 125 m² gbo).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld kleine sociale huurappartementen (tot 50 m² gbo) in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De microdata zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om parkeernormen op te stellen die aansluiten bij het autobezit in een gemeente.

A1.2 Inhoud van de data

De resultaten uit de data zijn gebaseerd op niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) aangevuld met onderzoeksgegevens van Goudappel.

De data gaan over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat CBS-microdata altijd binnen de volledig afgesloten netwerkomgeving van het CBS blijft, en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden is, worden geëxporteerd. En om in deze gegevens de laatste mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn alle gegevens die betrekking hebben op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op vijftallen en het gemiddelde aantal auto's per huishouden is afgerond op 2 decimalen.

De gebruikte indeling van gemeente, wijk en buurt is conform de CBS-indeling van 2022. De stedelijkheidsgraad (omgevingsadressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2022'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2022. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2021 en is ook inbegrepen in de data.

De data over autobezit is exclusief bezoekers en exclusief grijze/buitenlandse kentekens. Onder grijze kentekens vallen voornamelijk bedrijfsauto's en -busjes die mee naar huis worden genomen. Denk hierbij aan busjes van schilders en timmerlui die de bedrijfsbussen na afloop mee naar huis nemen en voor de deur parkeren. Het aandeel van grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt. Hiervoor wordt de data opgehoogd met een percentage. Tevens is de data op één decimaal naar boven afgerond om rekening te houden met verschillen tussen individuele woningen en toekomstige ontwikkelingen.

A1.3 Grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens circa 8% is. Deze 8% dient daarom opgeteld te worden bij het autobezit van bewoners zoals blijkt uit de data.

A2. Passende parkeernormen in Putten

A2.1 Bewonersdeel

Wanneer naar de data wordt gekeken, blijkt dat het autobezit tussen buurten verschilt. Om recht te doen aan deze verschillen is op buurtniveau onderscheid gemaakt naar centrum, overig bebouwde kom en buitengebied. De parkeernormen voor bewoners passend bij het autobezit zijn opgenomen in tabel A1.

wonen		Centrum	Overig	Buitengebied	Eenheid
		Putten	Putten	Putten	
		bewoner	bewoner	bewoner	
grondgebonden woningen (m.u.v. sociale huur)					
	< 75 m ² gbo	1,2	1,4	1,5	woning
	75 - 100 m ² gbo	1,3	1,5	1,6	woning
	100 - 125 m ² gbo	1,5	1,7	1,8	woning
	125 - 150 m ² gbo	1,6	1,8	1,9	woning
	> 150 m ² gbo	1,7	1,9	2,0	woning
sociale huurwoningen (*)					
	< 75 m ² gbo	0,8	1,0	1,1	woning
	- 75 - 100 m ² gbo	0,9	1,1	1,2	woning
	> 100 m ² gbo	1,1	1,3	1,4	woning
appartementen (m.u.v. sociale huur)					
	< 50 m ² gbo	0,8	1,0	1,1	woning
	50 tot 75 m ² gbo	1,0	1,2	1,3	woning
	75 tot 100 m ² gbo	1,0	1,2	1,3	woning
	100 tot 125 m ² gbo	1,1	1,3	1,4	woning
	> 125 m ² gbo	1,2	1,4	1,5	woning
sociale huurappartementen (*)					
	< 50 m ² gbo	0,5	0,7	0,8	woning
	50 tot 75 m ² gbo	0,7	0,9	1,0	woning
	> 75 m ² gbo	0,7	0,9	1,0	woning

Tabel A1: Passende parkeernormen op basis van autobezit

A2.2 Bezoekersdeel

Waar bij parkeernormen voor het bewonersdeel binnen CROW onderscheid wordt gemaakt in stedelijkheid, locatie binnen een stad en woningtype is dat bij bezoekersparkeren niet het geval. Voor nagenoeg ieder type woning op iedere locatie in Nederland hanteert CROW 0,3 parkeerplaats per woning. Uit onderzoek blijkt dat het toepassen van 0,3 per woning leidt tot een onderbezetting van de parkeercapaciteit in het algemeen.

In gebieden zonder betaald parkeren, zoals in gemeente Putten wordt binnen de literatuur¹⁷ een norm van 0,15 aangehouden. Binnen de parkeernormen voor de gemeente Putten is dit veiligheidshalve naar boven afgerond tot een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning. De parkeernorm voor woningen is daarbij een opstelling van het bewonersdeel en dit bezoekersdeel.

¹⁷ Parkeercijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, bijdrage aan CVS-congres (november 2021) en A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021).

BIJLAGE B. LIJST MET PARKEERNORMEN AUTO

De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op CROW-kencijfers voor een 'matig stedelijke' gemeente. Daarnaast kiest de gemeente ervoor om de gemiddelde CROW-parkeerkencijfers als minimumwaarde te hanteren. De lijst met parkeernormen voor woonfuncties zijn opgenomen in tabel 3.1, ontleend uit publicatie 381. Als er een opvolger van de CROW-publicatie uitkomt, neemt de gemeente die parkeerkencijfers over als parkeernorm. De parkeernormen zijn uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen per eenheid functie. Bij iedere functie is de eenheid weergegeven.

De afkorting 'bvo' staat voor het Bruto-vloeroppervlak. Het Bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw incl. gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

functie	centrum	overig	buiten- gebied	aandeel bezoekers (parkeren)	eenheid
winkelen en boodschappen					
bouwmarkt	1,85	2,35	2,45	87%	pp per 100 m ² bvo
tuincentrum	2,25	2,55	2,85	89%	pp per 100 m ² bvo
groencentrum (1)	2,25	2,55	2,85	89%	pp per 100 m ² bvo
bruin- en witgoedzaken	5,85	7,85	9,25	92%	pp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	nvt	5,05	5,15	95%	pp per 100 m ² bvo
kringloopwinkel	1,25	1,85	2,25	89%	pp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	1,65	1,85	1,95	91%	pp per 100 m ² bvo
meubelboulevard/woonbou- levard	2,05	2,35	nvt	93%	pp per 100 m ² bvo
winkelboulevard	3,75	4,15	nvt	94%	pp per 100 m ² bvo
outletcentrum	9,2	10,1	10,4	94%	pp per 100 m ² bvo
buurt- en dorpscentrum	3,1	3,7	nvt	72%	pp per 100 m ² bvo
buurtsupermarkt	2,7	3,5	nvt	89%	pp per 100 m ² bvo
fullservice supermarkt (2)	4,4	5,2	nvt	93%	pp per 100 m ² bvo
groothandel specialist (bij- voorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	5,65	5,9	nvt	80%	pp per 100 m ² bvo
grote supermarkt (XL)	6,9	7,7	nvt	84%	pp per 100 m ² bvo
groothandel algemeen	6,4	6,25	nvt	80%	pp per 100 m ² bvo
weekmarkt (3)	0,195	0,195	nvt	85%	pp per 100 m ² bvo



Functie horeca en (verblijfs)recreatie	centrum	overig	buitengebied	aandeel bezoekers (parkeren)	eenheid
bungalowpark (huisjescomplex)	nvt	1,7	2,1	91%	pp per bungalow
camping (kampeerterein) (15)	nvt	nvt	1,2	90%	pp per standplaats
1* hotel (16)	0,8	2,4	4,5	77%	pp per 10 kamers
2* hotel (16)	2,25	4,05	6,25	80%	pp per 10 kamers
3* hotel (16)	3,3	5	6,8	77%	pp per 10 kamers
4* hotel (16)	5,1	7,2	9	73%	pp per 10 kamers
5* hotel (16)	7,9	10,6	12,6	65%	pp per 10 kamers
discotheek	13,9	20,8	20,8	99%	pp per 100 m ² bvo
café/bar/cafetaria (16)	5	6	nvt	90%	pp per 100 m ² bvo
restaurant (inclusief fastfoodrestaurant) (16)	9	13	nvt	80%	pp per 100 m ² bvo
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	6,5	8,5	nvt	99%	pp per 100 m ² bvo

Functie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	centrum	overig	buitengebied	aandeel bezoekers (parkeren)	eenheid
huisartsenpraktijk (-centrum)	2,45	2,95	3,25	57%	pp per behandelkamer
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,45	1,75	1,95	57%	pp per behandelkamer
consultatiebureau	1,55	1,85	2,15	50%	pp per behandelkamer
gezondheidscentrum	1,85	2,15	2,45	55	pp per behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,6	1,9	2,2	38%	pp per behandelkamer
tandartsenpraktijk (-centrum)	1,95	2,35	2,65	47%	pp per behandelkamer
apotheek	2,75	3,15	nvt	45%	pp per apotheek
ziekenhuis	1,6	1,7	2	29%	pp per 100 m ² bvo
crematorium	nvt	30,1	30,1	99%	pp per gelijktijdige plechtigheid
begraafplaats	nvt	31,6	31,6	97%	pp per gelijktijdige plechtigheid
penitentiaire inrichting	2,15	3,25	3,65	37%	pp per 10 cellen
religiegebouw	0,15	0,15	nvt	nb	pp per zitplaats
verpleeg/verzorgingstehuis (17)	0,6	0,6	nvt	60%	pp per wooneenheid

Functie onderwijs	centrum	overig	buitengebied	aandeel bezoekers (parkeren)	eenheid
kinderdagverblijf (crèche) (18)	1,2	1,4	1,5	0%	pp per 100 m ² bvo
basisonderwijs (19)	0,75	0,75	0,75	nb	pp per lokaal
middelbare school	4,5	4,9	4,9	11%	pp per 100 leerlingen
ROC	5,4	5,8	5,9	7%	pp per 100 leerlingen
hogeschool	10	10,7	10,9	72%	pp per 100 studenten
universiteit	15,2	16,5	16,8	48%	pp per 100 studenten
avondonderwijs (20)	5,6	6,8	10,5	95%	pp per 10 studenten

- tuin- en groencentrum:**
wanneer in de buitenruimte producten worden verkocht (verkoopruimte) dient deze ruimte te worden meegenomen bij de omvang van de functie;
- fullservice-supermarkt:**
vloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² wvo;
- weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum):**
van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. 1 m¹ kraam = 6 m² bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder);
- commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie):**
hier worden ook functies als een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudie onder beschouwd;
- bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief:**
bedrijven zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m² bvo. De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren;
- bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief:**
zijn bijvoorbeeld industrie, garagebedrijf, laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo. De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren;
- bedrijfsverzamelgebouw:**
gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven;
- golfbaan (18 holes):**
een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 – 70 ha groot;
- golfoefencentrum (pitch and putt):**

- uitgaande van een omvang van circa 6 ha;
10. **sporthal en sportzaal:**
let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag;
 11. **sportveld:**
normen zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten. Van deze functie kunnen alleen globale normen worden opgenomen. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen;
 12. **zwembad overdekt & openlucht:**
bij combinatie zwembad overdekt en openlucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van normen overdekt per 100 m² bassin en normen openlucht per 100 m² bassin;
 13. **zwemparadijs:**
een zwemparadijs is vaak onderdeel van een andere voorziening, zoals een vakantiepark. Van deze functie kunnen alleen globale normen worden opgenomen. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen;
 14. **bioscoop:**
1 zitplaats is circa 3 m bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand;
 15. **camping:**
exclusief 10% voor gasten van bezoekers;
 16. **hotel, café/bar/cafetaria en restaurant:**
terrasruimte dient te worden meegenomen bij de omvang van de functie. De parkeerbehoefte van deze functie is namelijk in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en van het auto-gebruik van de bezoekers;
 17. **verpleeg- en verzorgingstehuis:**
normen zijn inclusief parkeren voor personeel;
 18. **K&R kinderdagverblijven:**
exclusief Kiss & Ride. Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,2. (indicatief: 50% - 80% wordt met de auto gebracht);
 19. **K&R basisschool:**
exclusief Kiss & Ride. Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,3 (indicatief: 20% - 60% wordt met de auto gebracht);
 20. **avondonderwijs:**
bezoekers zijn studenten en overig is personeel.

Tabel B1: Parkeernormen niet-woonfuncties

BIJLAGE C. LIJST MET PARKEERNORMEN FIETS

De parkeernormen zijn gebaseerd op het gemiddelde van de bandbreedte in de CROW- fietsparkeercijfers uit de Leidraad fietsparkeren 2023. Indien CROW nieuwe fietsparkeercijfers publiceert, gelden deze kencijfers als basis voor de parkeernormen.

Waar mogelijk, en gewenst, is het realiseren van meer of minder fietsparkeerplaatsen mogelijk. Per functie en ontwikkeling kan de behoefte namelijk variëren. Een beargumenteerde afwijking van de berekende behoefte is dus mogelijk. Informatie uit CROW-publicatie 741 - Leidraad fietsparkeren 2023 of diens opvolger kan hierbij worden gebruikt. De onderbouwing hiervan ligt bij de initiatiefnemer en wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

Functies met een verwijzing hebben onder aan de tabel een aanvullende toelichting staan.

Bij eenheid staat de afkorting 'pp' voor een fietsparkeerplaats / stallingsplaats. De norm geeft bijvoorbeeld het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen per woning weer.

De afkorting 'bvo' staat voor het Bruto-vloeroppervlak. Het Bruto-vloeroppervlak is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw incl. gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geel deel uit van het bvo. Voor winkels is het bruto-vloeroppervlak gemiddeld 1,25 maal het winkelvloeroppervlak. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.



functie	Centrum	Fast bebouw- de kern	Stuifengedee- d	oortveld	
kantoor (personeel)	2,4	1,7	0,95	pp per 100 m² bvo.	(1)
kantoor (bezoekers)	5,5	5,5	5,5	pp per balie	(2)
winkelcentrum	2,75	2,75		pp per 100 m² bvo.	
supermarkt	2,95	2,95		pp per 100 m² bvo.	
bouwmarkt	0,25	0,25		pp per 100 m² bvo.	
tuincentrum	0,25	0,25		pp per 100 m² bvo.	(3)
basisschool (leerlingen) < 250 leer- lingen	10	10		pp per leslokaal	(4)
basisschool (leerlingen) 250-500	11,65	11,65		pp per leslokaal	(4)
basisschool (leerlingen) > 500 leer- lingen	14,4	14,4		pp per leslokaal	(4)
basisschool (medewerkers)	0,45	0,45		pp per 10 leerlingen	
middelbare school (leerlingen)	11	11		pp per 100 m² bvo.	(5)
middelbare school (medewerkers)	0,6	0,45		pp per 100 m² bvo.	
ROC (leerlingen)	11	11		pp per 100 m² bvo.	(6)
ROC (medewerkers)	0,8	0,8		pp per 100 m² bvo.	
fastfood restaurant	21,5	6,5	3,5	pp per 100 m² bvo.	(7)
restaurant (eenvoudig)	11,5	11,5		pp per 100 m² bvo.	(7), (8)
restaurant (luxe)	2,5	2,5		pp per 100 m² bvo.	
café	6,5	6,5		pp per 100 m² bvo.	
apotheek (bezoekers)	7	7		pp per locatie	(9)
apotheek (medewerkers)	4,5	4,5		pp per locatie	(9)
begraafplaats/crematorium	5,5	5,5		pp per 100 zitplaatsen	(9)
gezondheidscentrum (bezoekers)	3	3		pp per 100 m² bvo.	
gezondheidscentrum (medewerkers)	0,5	0,5		pp per 100 m² bvo.	
religiegebouw	41	41		pp per 100 zitplaatsen	(10)
Ziekenhuis (bezoekers)	0,4	0,4		pp per 100 m² bvo.	(5)
Ziekenhuis (medewerkers)	0,55	0,55		pp per 100 m² bvo.	(5)
busstation	42			pp per halterende buslijn	
carpoolplaats	0,9	0,9		pp per autoparkeer- plaats	
bibliotheek	3,5	3,5		pp per 100 m² bvo.	
bioscoop	4,5	1,5		pp per 100 m² bvo.	(5)
fitness	3,9	2		pp per 100 m² bvo.	
museum	0,95	0,95		pp per 100 m² bvo.	
sporthal (met tribune, wedstrijden)	2,65	2,65		pp per 100 m² bvo.	
sportveld	57,5	57,5		pp per ha. netto terrein	
sportzaal (gymzaal)	4,2	4,2		pp per 100 m² bvo.	
stadion	9,5	9,5		pp per 100 zitplaatsen	(5)
stedelijke evenement	34	34		pp per 100 bezoekers	(5)
theater	22	19		pp per 100 zitplaatsen	(5)
zwembad (openlucht)	29	29		pp per 100 m2 bassin	(5)
zwembad (overdekt)	21,5	21,5		pp per 100 m2 bassin	(5)

- Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.
- Minimaal 6 fietsparkeerplaatsen.
- Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en eventueel uitbreidingen.
- Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's.
- Grote aantallen.
- Op ov-locaties lager.
- Terras meetellen.
- Bijvoorbeeld pannenkoekenhuis.
- Kleine aantallen.
- Fietsgebruik kan per geloofsgemeenschap verschillen.

Tabel C1: Parkeernormen fiets

BIJLAGE D. AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de CROW-methodiek. In onderstaande tabel zijn de te gebruiken aanwezigheidspercentages opgenomen. Deze percentages zijn afkomstig van CROW. Wanneer CROW haar aanwezigheidspercentages wijzigt, worden de meest actuele aanwezigheidspercentages overgenomen. Voor de functies waarvoor geen aanwezigheidspercentages zijn opgenomen, dient te worden aangesloten bij een passende alternatieve functie of dient een specifieke onderbouwing voor de gebruikte aanwezigheidspercentages te worden gegeven.

parkeervoorziening	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koop- avond	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%1)	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%2)	0%3)
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%2)
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
café	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiën- ten/bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewer- kers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderrwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderrwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

- Indien zaterdag open: 100%
- Indien zaterdag open: 70%
- Indien koopzondag 100%

Tabel D1: Aanwezigheidspercentages

BIJLAGE E. KWALITEITSEISEN STALLINGEN FIETS EN SCOOTER

Het gebruik van een stalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de (on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 741), het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (artikel 4.171 - 4.173) en Fietsparkeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen voor het ontwerpen van een stalling opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

E1 Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

1. Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
2. De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
3. De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
4. De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
5. Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
6. Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden. Voor de hellingspercentages wordt verwezen naar CROW Leidraad fietsparkeren 2023.
7. Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

E2 Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

1. De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
2. Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (lieftst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
3. De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
 - Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
 - Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
 - De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
 - De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingstelsel op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed.
 - De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter.
 - De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
 - minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
 - minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).
 - Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op



elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.

- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 16 mei 2024,

*de griffier,
E.G. van Drie-Timmer
de voorzitter,
H.A. Lambooy*