

## Nota Parkeernormen Gennepe 2024

### De gemeenteraad van Gennepe,

- gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van Gennepe d.d. 19 maart 2024;
- gehoord de voorbereidende raadsvergadering d.d. 2 april 2024;
- gelet op het bepaalde in artikel 147 en 149 van de Gemeentewet;
- gelet op de Parkeervisie Gennepe;

### besluit:

de Nota Parkeernormen Gennepe 2024 vast te stellen en de Nota Parkeernormen 2015 in te trekken.

*Aldus besloten in de openbare besluitvormende raadsvergadering d.d. 15 april 2024.*

*De raad voornoemd,*

*De griffier,*

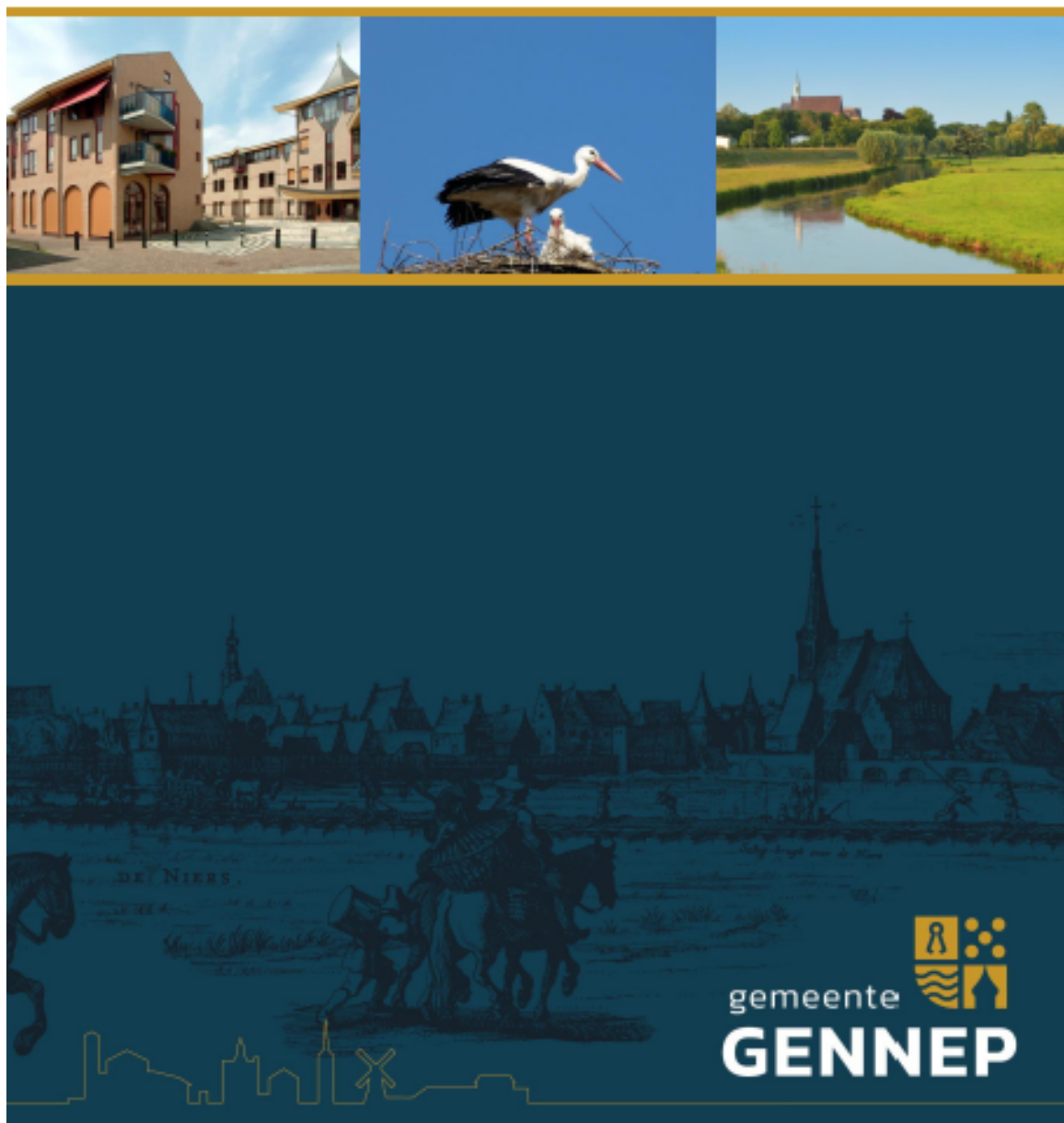
*Jos van der Knaap*

*De voorzitter,*

*Hans Teunissen*

# Nota Parkeernormen Gennep 2024

Auto- en fietsparkeren bij bouwontwikkelingen





## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
<b>1 Inleiding.....</b>	<b>3</b>
1.1 Waarom een nieuwe nota parkeernormen?.....	3
1.2 Parkeernormen als belangrijk sturingsinstrument.....	3
1.3 Van parkeernorm naar parkeereis.....	4
1.4 Leeswijzer.....	5
<b>2 Juridisch kader.....</b>	<b>6</b>
2.1 Juridische basis via bestemmingsplan en omgevingsvergunning.....	6
2.2 Nota parkeernormen als toetsingskader.....	6
2.3 Hardheidsclausule.....	7
2.4 Overgangsregeling.....	7
<b>3 Parkeernormen voor auto- en fiets.....</b>	<b>8</b>
3.1 parkeerkecijfers als basis voor parkeernormen.....	8
3.2 Hoogte van de parkeernormen.....	8
3.3 De Norm is een minimumnorm.....	10
3.4 Parkeernormen voor verschillende functies.....	10
<b>4 Het bepalen van de parkeervraag.....</b>	<b>14</b>
4.1 Stap 1. De normatieve parkeervraag berekenen.....	14
4.2 Stap 2. Rekening houden met de bestaande parkeersituatie (salderen).....	14
4.3 Vaststelling van de parkeervraag.....	16
<b>5 Het invullen van de parkeervraag.....</b>	<b>17</b>
5.1 Randvoorwaarden voor het invullen van de parkeervraag.....	17
5.2 Stap 4. Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt.....	18
5.3 Stap 5 & 6. Alternatieve parkeeroplossing.....	20
5.4 Wat als parkeren niet kan worden opgelost?.....	21
<b>6 Kwaliteit van de parkeeroplossing.....</b>	<b>22</b>
6.1 Kwaliteitseisen voor fietsparkeren.....	22
6.2 Kwaliteitseisen voor autoparkeren.....	23
<b>7 Borgen van de parkeeroplossing.....</b>	<b>24</b>
7.1 parkeren ook in de toekomst goed geregeld.....	24
<b>Bijlage 1. Definities.....</b>	<b>25</b>
<b>Bijlage 2. Fietsparkeernormen.....</b>	<b>27</b>
<b>Bijlage 3. Autoparkeernormen.....</b>	<b>30</b>
<b>Bijlage 4. Aanwezigheidspercentages.....</b>	<b>35</b>
<b>Bijlage 5. Rekenvoorbeelden.....</b>	<b>36</b>

2024

Vastgesteld door gemeenteraad op 15 april 2024



## 1 Inleiding

### 1.1 WAAROM EEN NIEUWE NOTA PARKEERNORMEN?

In deze Nota Parkeernormen is vastgelegd hoe we in de gemeente Gennepe omgaan met parkeren bij bouwontwikkelingen: het bouwen, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw. Dan gaat het om de parkeernormen zelf, maar ook om hoe we deze toepassen. De huidige parkeerbeleidsnota dateert uit 2016 en is aan een update toe. De parkeernormen sluiten namelijk niet meer helemaal aan bij de ambities van de gemeente Gennepe op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Bovendien is een nieuwe parkeervisie Gennepe opgesteld (2023), waardoor een actualisatie van de Nota Parkeernormen gewenst is.

Met een actualisatie van de 'Gennepe'se' Nota Parkeernormen willen we het volgende bereiken:

- Het stimuleren van duurzamere en actievere mobiliteitskeuzes. Dat doen we door het actualiseren van de autoparkeernormen en het invoeren van fietsparkeernormen.
- Het bieden van meer flexibiliteit in de toepassing van parkeernormen, zodat we meer mogelijkheden hebben om tot een passende parkeeroplossing bij bouwontwikkelingen te komen, met name in het centrum van Gennepe.
- Het creëren van nog duidelijkere spelregels die voor alle ontwikkelaars gelijk zijn. Zo is voor hen helder welke regels gelden rondom het parkeren van auto- en fiets zijn bij bouwontwikkelingen in Gennepe.
- Het niet alleen zorgen voor voldoende parkeerplaatsen, maar ook zo goed mogelijk borgen dat deze in de praktijk ook beschikbaar zijn door aanvullende eisen te stellen aan de toegankelijkheid, beschikbaarheid en kwaliteit van parkeerplaatsen.
- Het verbeteren van de juridische borging van de parkeeroplossing van een bouwontwikkeling. Zodat parkeren ook op de langere termijn goed geregeld is.

### 1.2 PARKEERNORMEN ALS BELANGRIJK STURINGSINSTRUMENT

Een verplaatsing per auto en fiets begint en eindigt met parkeren en is daarmee een integraal onderdeel van mobiliteit. Een verplaatsing is pas mogelijk als je ook kan stilstaan. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen is daarom een belangrijk instrument om een optimaal woon-, leef- en werkklimaat in Gennepe te handhaven en waar mogelijk te versterken. Met deze Nota Parkeernormen streven we naar de juiste balans tussen de vraag en het aanbod van parkeerplaatsen dat bijdraagt aan een sterker, mooier, gezonder en nog krachtiger Gennepe.

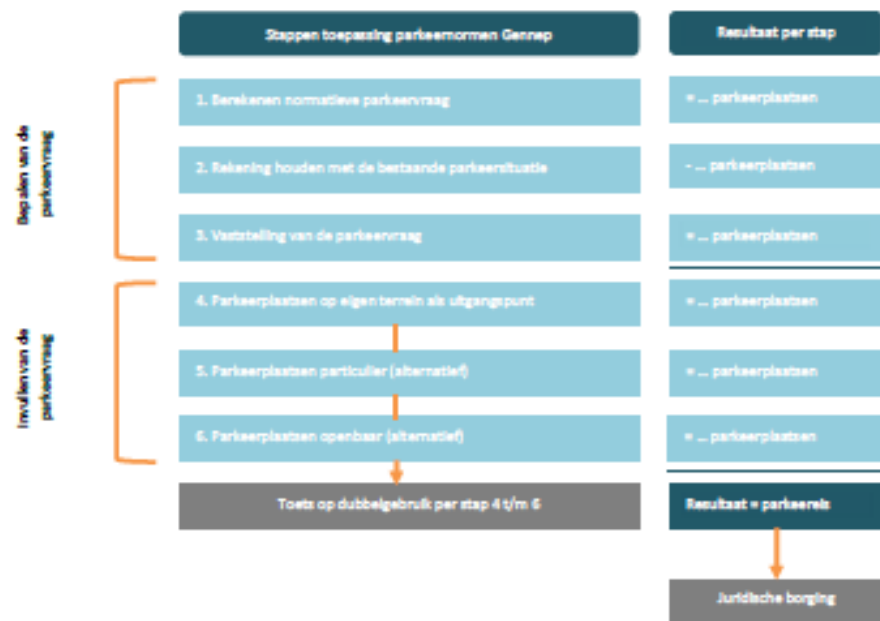
Met behulp van parkeernormen hebben wij de mogelijkheid om het parkeren bij bouwontwikkelingen in Gennepe te sturen en te controleren. Een parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor auto's en fietsen, afhankelijk van diverse functies zoals wonen, bedrijven of voorzieningen. Door het toepassen van parkeernormen zorgen wij dat bouwontwikkelingen continu bereikbaar zijn en goed functioneren, door voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen beschikbaar te stellen. Tegelijkertijd regelen we met onze parkeernormen dat er geen overvloed van autoparkeerplaatsen wordt aangelegd. Als gemeente zetten we namelijk



steeds meer in op het stimuleren van actieve, gezonde en schone vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer.

### 1.3 VAN PARKEERNORM NAAR PARKEEREIS

Aan de hand van parkeernormen berekenen we de te verwachten parkeervraag van een bouwontwikkeling. Op basis daarvan stellen we een parkeereis vast. Dit is het uiteindelijke aantal te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen bij een bouwontwikkeling. Via de onderstaande stappen maken we de vertaling van parkeernormen naar een parkeereis. De verschillende stappen worden in deze Nota Parkeernormen verder beschreven en onderbouwd.



Figuur 1. Toepassingskader parkeernormen Gennep



## 1.4 LEESWIJZER

De opbouw van deze Nota Parkeernormen is als volgt: Het juridische kader komt aan bod in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 benoemen we de uitgangspunten voor de toe te passen parkeernormen. Daarna wordt in hoofdstuk 4 beschreven in welke stappen de parkeervraag bij bouwontwikkelingen wordt vastgesteld. Vervolgens schetsen we in hoofdstuk 5 welke mogelijkheden er zijn voor het invullen van de parkeervraag. In hoofdstuk 6 worden de kwaliteitseisen benoemd waarin de parkeeroplossing voor auto en fiets moet voldoen. Tot slot volgt in hoofdstuk 7 hoe de juridische borging van de parkeeroplossing wordt geregeld. Daarna volgen verschillende bijlagen die integraal onderdeel van deze Nota Parkeernormen zijn:

Bijlage	Inhoud
1.	Definities
2.	Fietsparkeernormen
3.	Autoparkeernormen
4.	Aanwezigheidspercentages
5.	Rekenvoorbeelden





## 2 Juridisch kader

De toepassing van fiets- en autoparkeernormen kent een aantal belangrijke juridische aspecten. Dit hoofdstuk gaat in op het juridisch kader voor deze Nota parkeernormen Gennepe.

### 2.1 JURIDISCHE BASIS VIA BESTEMMINGSPLAN EN OMGEVINGSVERGUNNING

De parkeernormen voor auto en fiets in deze Nota Parkeernormen gelden voor bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. In het 'Paraplubestemmingsplan Parkeernormen Gennepe' is vastgelegd dat een omgevingsvergunning alleen wordt afgegeven als voor het parkeren wordt voldaan aan de beleidsregels uit deze Nota Parkeernormen.

#### De omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. De Omgevingswet leidt tot veel veranderingen in de manier waarop de processen rondom bouwontwikkelingen verlopen. Centraal binnen de Omgevingswet staat het bundelen en vereenvoudigen van regels alles wat met de leefomgeving te maken heeft. De inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft geen inhoudelijke gevolgen voor deze Nota Parkeernormen. De gevolgen zullen vooral merkbaar zijn in de procedures die voor een bouwontwikkeling moeten worden doorlopen.

### 2.2 NOTA PARKEERNORMEN ALS TOETSINGSKADER

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt op 'parkeren' getoetst aan de normen uit deze Nota Parkeernormen. Voor parkeren wordt in de omgevingsvergunning de fiets- en autoparkeereis opgenomen. Deze eis geeft de omvang van de parkeervraag aan en hoe het parkeren wordt opgelost. De parkeereis volgt uit het doorlopen van het stappenplan uit hoofdstuk 4 & 5 van deze Nota Parkeernormen.

In de aanvraag om een omgevingsvergunning moet voor parkeren in ieder geval het volgende worden aangegeven:

- Het ruimtelijk programma dat wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functiesoort);
- De berekening van de parkeervraag voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in uitgevoerde berekeningen;
- Ontwerptekeningen van de te realiseren parkeerplaatsen, waarin het aantal beschikbare parkeerplaatsen is aangegeven (inclusief maatvoeringen);
- Indien van toepassing: gesloten contracten over het gebruik van particuliere parkeerplaatsen om de parkeerbehoefte van de bouwontwikkeling (gedeeltelijk) in te vullen.



Als de aanvraag voldoet aan de normen uit de Nota Parkeernormen, dan is er voor het onderdeel 'parkeren' geen belemmering om de omgevingsvergunning te verlenen.

### 2.3 HARDHEIDSCLAUSULE

Het college van Burgemeester en Wethouders kan van de bepalingen zoals opgenomen in deze Nota Parkeernormen afwijken, als sprake is van een onredelijk gevolg van het toepassen van deze normen, dat niet in lijn is met de bedoeling van deze Nota Parkeernormen en de overkoepelende Parkeervisie Gennep.

### 2.4 OVERGANGSREGELING

Bouwontwikkelingen zijn niet van vandaag op morgen gerealiseerd. Voor lopende bouwontwikkelingen is een overgangsregeling opgenomen. Deze overgangsregeling geldt wanneer vóór de ingangsdatum van deze Nota Parkeernormen:

- Een omgevingsvergunning is aangevraagd;
- Intentie-, samenwerkings- of anterieure overeenkomsten zijn gesloten met de gemeente Gennep;
- Het college of de gemeenteraad een ontwerpbesluit, ruimtelijk kader of ruimtelijk ontwerp heeft vastgesteld.

Het staat initiatiefnemers vrij om ook voor deze gevallen toch de uitgangspunten uit deze Nota Parkeernormen toe te passen. Alle initiatieven en projecten die na de ingangsdatum van deze Nota Parkeernormen worden ingediend, worden sowieso aan de Nota Parkeernormen Gennep 2024 getoetst.

Na het vaststellen van deze Nota Parkeernormen Gennep 2024 zal de Nota Parkeernormen Gennep 2013 gelijktijdig ingetrokken worden.





### 3 Parkeernormen voor auto- en fiets

In dit hoofdstuk beschrijven we de uitgangspunten voor het opstellen van de Gennepse parkeernormen voor auto en fiets. Een volledig overzicht van de normen per functie zijn opgenomen in bijlage 2 (Fiets) en bijlage 3 (Auto).

#### 3.1 PARKEERKENCIJFERS ALS BASIS VOOR PARKEERNORMEN

De Gennepse parkeernormen voor auto en fiets zijn afgeleid van de meest recente parkeerkencijfers<sup>1</sup> van het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW. Deze kencijfers worden gezien als de landelijke standaard en vormen daarmee een goede basis voor het opstellen van onze parkeernormen.

#### 3.2 HOOGTE VAN DE PARKEERNORMEN

Omdat kencijfers nog geen parkeernormen zijn, hebben we een aantal stappen doorlopen om de kencijfers te vertalen naar parkeernormen die passend zijn voor Gennep. Allereerst is de stedelijkheidsgraad van Gennep bepaald. Vervolgens wordt ook het effect van de bouwlocatie in Gennep op de hoogte van de parkeernorm meegenomen. Als laatste is een onderbouwde keuze gemaakt binnen de bandbreedte die de landelijke kencijfers kennen. Elke stap beschrijven we hierna:

##### Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gemeente is van invloed op autobezit en -gebruik. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer. Voor Gennep zijn dat er ruim 600 adressen per vierkante kilometer<sup>2</sup>. Voor de bepaling van de hoogte van de parkeernormen is daarom de categorie 'weinig stedelijk' aangehouden.

Categorie	Aantal adressen per km <sup>2</sup>
Zeer sterk stedelijk	> 2500
Sterk stedelijk	1500 – 2500
Matig stedelijk	1000 – 1500
Weinig stedelijk	500 – 1000
Niet stedelijk	< 500

##### Gebiedsgerichte parkeernormen

De volgende stap bij het bepalen van parkeernormen is het opdelen van Gennep in een aantal deelgebieden, met elk hun eigen parkeernormen. Het beter in kunnen spelen op het eigen karakter van de diverse kernen van Gennep vraagt namelijk om gebiedsgerichte parkeernormen in plaats van één algemene parkeernorm voor heel Gennep. Bij het definiëren van de gebieden zijn we uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. De ligging van een bouwontwikkeling in een van deze gebieden bepaalt welke autoparkeernormen van toepassing zijn. Daarbij maken we onderscheid in onderstaande gebieden:

- centrumgebied Gennep;
- bebouwde kom;
- buiten de bebouwde kom.

<sup>1</sup> Auto: CROW, Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381, 10 december 2018.

Fiets: CROW, Leidraad fietsparkeerkencijfers, versie 4, maart 2020.

<sup>2</sup> Bron: CBS Kencijfers wijken en buurten 2022



Anders dan de autoparkeernormen worden de fietsparkeernormen niet toegepast op basis van een gebiedsindeling. De fietsparkeernorm die voor een functie geldt is overal in Gennepe gelijk omdat we het gebruik van de fiets in de hele gemeente willen stimuleren.

#### Waarom deze gebiedsindeling voor autoparkeernormen?

Het centrum van Gennepe heeft een aantrekkelijke mix van wonen, werken, winkels, horeca. Dat heeft ook invloed op het autobezit. Dat vraagt om een aparte parkeernormen voor de auto. Rondom het centrumgebied van Gennepe geen sprake van een overloopgebied of schil, zoals dat wel vaak het geval is rondom centra in meer stedelijke gebieden. In overige kernen van Gennepe is geen sprake van een centrum met een sterke concentratie winkels en voorzieningen. Daarom geldt voor de bebouwde kom buiten het centrum van Gennepe overal dezelfde parkeernormen. Voor locaties buiten de bebouwde kom zijn aparte parkeernormen opgenomen.

Figuur 2. Gebiedsindeling autoparkeernormen Gennepe





#### Keuze binnen bandbreedte

De landelijke parkeerkencijfers vanuit het CROW bevatten een bandbreedte – variërend van laag tot hoog. Nadat de stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling zijn bepaald, is de laatste stap het maken van een onderbouwde keuze binnen deze bandbreedte om onze parkeernormen voor auto en fiets vast te kunnen stellen.

Gennepe kiest ervoor om voor alle parkeergebieden de parkeernormen te baseren op de gemiddelde bandbreedte. Dat past bij het vraagvolgende parkeerbeleid van onze gemeente. Met het onderscheid tussen het centrum, bebouwde kom en buiten de bebouwde worden gebiedsgerichte parkeernormen gebruikt. Er is daarom geen noodzaak om voor de gebieden met een hoger autobezit een andere keuze te maken binnen de bandbreedtes van de landelijke kencijfers.

De kencijfers voor de fiets zijn iets anders opgebouwd dan die van de auto. Het kencijfer is representatief voor een gemiddeld fietsgebruik. De bandbreedte geeft de spreiding van een onder gemiddeld tot een bovengemiddeld fietsgebruik weer. Om fietsgebruik in Gennepe te faciliteren en te stimuleren kiezen we voor het introduceren van voldoende fietsparkeernormen. Normen voor fietsparkeerplaatsen die uitgaan gemiddeld fietsgebruik sluiten aan bij de te verwachten vraag naar fietsparkeerplaatsen in Gennepe.

### 3.3 DE NORM IS EEN MINIMUMNORM

Bij het toepassen van de parkeernormen is het uitgangspunt dat er niet minder parkeerplaatsen voor auto en fiets gerealiseerd mogen worden dan de parkeernormen aangeven. De parkeernormen zijn dus bepalend voor het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen. Er mogen wel meer fiets- en autoparkeerplaatsen worden aangelegd dan er volgens de parkeernormen nodig zijn.

### 3.4 PARKEERNORMEN VOOR VERSCHILLENDE FUNCTIES

De hoogte van de parkeernormen varieert per functie. Hierbij onderscheiden we parkeernormen voor woonfuncties (woningen) en niet-woonfuncties (kantoren, bedrijven, winkels etc.). De parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners, werknemers, etc.) en een bezoekersdeel. Hierna gaan we kort in op de verschillende parkeernormen.

#### Autoparkeernormen voor woonfuncties

Niet elke woning is hetzelfde. Om verschillende woningtypen te categoriseren maken we onderscheid naar woninggrootte. Hoe groot een woning is wordt uitgedrukt in bruto vloeroppervlak (BVO)<sup>9</sup>. Zo kan al in een vroeg stadium bij bouwontwikkelingen de parkeervraag worden bepaald. De parkeernorm zelf geldt per woning.

<sup>9</sup> De BVO wordt gemeten op basis van de NEN 2380, een Nederlandse norm voor de oppervlakte en inhoud van gebouwen. Het bruto vloeroppervlak is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek. De oppervlaktes van gebouwgebonden buitenruimten zoals balkons, dakterrassen en galerijen worden niet tot BVO van een gebouw gerekend. Ook tellen niet-of moeilijk toegankbare zolders en vloeroppervlakte met een hoogte lager dan 1,5 meter niet mee bij bepaling van het BVO.



Voor reguliere woningen houden we de volgende categorieën aan:

- Woningen kleiner dan 50 m<sup>2</sup> BVO
- Woningen tussen 50 en 75 m<sup>2</sup> BVO
- Woningen tussen 75 en 100 m<sup>2</sup> BVO
- Woningen groter dan 100 m<sup>2</sup> BVO

Naast de reguliere woningen, zijn er ook een aantal type woningen gericht op een specifieke woondoelgroep. Voor dit type woningen worden aparte parkeernormen gebruikt die in lijn zijn met het autobezit van deze doelgroepen:

- **Sociale huurwoningen**  
Een sociale huurwoning kent een begrensde huur. De huur mag nooit hoger zijn dan een bepaald bedrag: de liberalisatiegrens<sup>4</sup>. Een woning wordt aangemerkt als sociale huurwoning als de aanvangshuur (de huur die in het huurcontract staat) op of onder de liberalisatiegrens ligt. Dat is kale huur, dat wil zeggen zonder servicekosten, gas, elektra en dergelijke. Voor deze sociale huurwoningen geldt een aparte parkeernorm ten opzichte van reguliere woningen in de vrije sector, waarbij een onderscheid gemaakt is tussen appartementen en rijwoningen.
- **Kamerverhuur**  
Een woonvorm waarbij sprake is van een woonruimte die via een gemeenschappelijke toegang bereikt kan worden zonder eigen voordeur en waarbij de bewoner afhankelijk is van één of meer gemeenschappelijke dagelijkse voorzieningen (keuken, douche en/of toilet) buiten die woonruimte.
- **Senioren/zorgwoning**  
Een zelfstandige woning voor mensen met zorg binnen handbereik. Deze woningen zijn blijvend geschikt of eenvoudig geschikt te maken voor bewoners van alle leeftijden met een zorgvraag, vooral bedoeld voor ouderen en gehandicapten.
- **Verpleeg/verzorgingsstehuis**  
Een wooneenheid waarbij de bewoner niet meer geheel zelfstandig kan wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig heeft. Te denken valt aan de bewoners van een bejaardenhuis, verzorgingshuis of verpleeghuis. Hier zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor het faciliteren van bezoekers en personeel.

---

<sup>4</sup> De liberalisatiegrens wordt jaarlijks vastgelegd in wet- en regelgeving door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.



#### Bezoekersparkeernorm bij woonfuncties voor de auto

Bij woningen moeten er, naast parkeerplaatsen voor de bewoners zelf, ook parkeerplaatsen worden aangelegd voor hun bezoekers. Hiervoor geldt een bezoekersparkeernorm. De hoogte van de bezoekersnorm is per gebied verschillend voor de auto. Voorheen lag de bezoekersnorm op 0,3 per woning. Recente studies en actualisaties van andere parkeernota in het land, laten zien dat een norm van 0,2 per woning in de bebouwde kom en centrum beter aansluiten op de werkelijkheid. Voor het buitengebied is bezoek nog meer afhankelijk van de auto, dus houden we dit op 0,3.

Tabel 2. Bezoekersparkeernorm voor auto's in Gennepe

Gebied	Bezoekersparkeernorm auto
Centrum	0,2 per woning
Bebouwde kom	0,2 per woning
Buiten bebouwde kom	0,3 per woning

#### Fietsparkeernormen voor woonfuncties

Fietsparkeernormen voor woonfuncties zijn juridisch anders vastgelegd dan de parkeernormen voor de auto. Bij nieuw te bouwen woningen zijn de richtlijnen voor fietsparkeren opgenomen in het Bouwbesluit 2012. Het bouwbesluit verplicht initiatiefnemers om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren van circa 3 m<sup>2</sup>, maar biedt ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven.

In Gennepe zien we als gelijkwaardig alternatief liever een gezamenlijke fietsparkeervoorziening<sup>5</sup>. Bewoners zullen een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening beter gebruiken voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging. Aangezien de berging naast het parkeren van fietsen ook bedoeld is voor het opbergen van spullen, moet er bij het realiseren van een gezamenlijke fietsparkeervoorziening een berging van minimaal 2,7 m<sup>2</sup> worden gerealiseerd.

In de praktijk zijn individuele fietsbergingen bij grondgebonden woningen de meest logische oplossing en bij gestapelde woningbouw is dat vaak een gezamenlijke fietsparkeervoorziening.

#### Richtlijn voor fietsparkeren bij transformatie naar woningen

Het bouwbesluit geeft geen voorschriften voor een fietsenberging in de transformatie van bestaande gebouwen. De initiatiefnemer moet minimaal voldoen aan de regels zoals die golden bij de realisatie van het gebouw. Als er toen geen fietsparkeerplaatsen waren voorgeschreven, dan kan dit niet alsnog worden afgedwongen. Bij transformatie en functiewijziging verwacht de gemeente Gennepe echter dat een initiatiefnemer aangeeft hoe voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

<sup>5</sup> Op basis van fietsparkeernormen bepalen we hoeveel fietsparkeerplaatsen nodig zijn in zo'n gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening.





#### **Bezoekersparkeernorm bij woonfuncties voor de fiets**

Ook bezoekers van bewoners moeten een fiets kunnen parkeren bij woningen. De gemeente Gennepe past een minimale norm van 0,3 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers van bewoners toe voor alle parkeergebieden.

#### **Auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties**

Naast parkeernormen voor woonfuncties zijn parkeernormen voor auto en fiets opgenomen voor een groot aantal andere functies. Voor niet-woonfuncties zijn geen voorschriften voor fietsparkeren opgenomen in het bouwbesluit 2012. Hier passen we daarom fietsparkeernormen toe om te zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen.

Bij de auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties maken we een onderscheid in de volgende categorieën:

- Werken
- Winkelen en boodschappen doen
- Ontspanning en sport
- Horeca en verblijfsrecreatie
- Gezondheidszorg en sociale voorzieningen
- Onderwijs

Het kan voorkomen dat voor een te realiseren functie géén parkeernorm is vastgelegd in deze Nota Parkeernormen. Dan wordt de parkeernorm gebruikt die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit niet volstaat, dan wordt door de gemeente Gennepe een aparte berekening uitgevoerd om de parkeervraag te bepalen.



## 4 Het bepalen van de parkeervraag

Aan de hand van de parkeernormen wordt de parkeervraag van een bouwontwikkeling berekend. Daarvoor worden een aantal stappen doorlopen. Deze systematiek voor het bepalen van de parkeervraag is gelijk voor de auto en fiets. Hierna beschrijven we de verschillende stappen.

*Figuur 3. Het bepalen van de parkeervraag: hoeveel parkeerplaatsen zijn nodig?*



### 4.1 STAP 1. DE NORMATIEVE PARKEERVRAAG BEREKENEN

De eerste stap is het bepalen van de normatieve parkeervraag van een bouwontwikkeling. Dat doen we door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende fiets- en autoparkeernorm. Bij het bepalen van de parkeervraag wordt, als dat van toepassing is, een onderscheid gemaakt in de parkeervraag voor vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) en voor bezoekers.

Wanneer binnen één bouwontwikkeling verschillende functies komen, dan berekenen we de parkeervraag door de omvang van de losse functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen en deze bij elkaar op te tellen.

**Resultaat stap 1:** voor alle functies die in de bouwontwikkeling worden gerealiseerd is de normatieve parkeerbehoefte bepaald.

### 4.2 STAP 2. REKENING HOUDEN MET DE BESTAANDE PARKEERSITUATIE (SALDEREN)

Soms zijn er bij een bouwontwikkeling (openbare) parkeerplaatsen die bestemd zijn voor het parkeren bij de bestaande functie. Als deze parkeerplaatsen beschikbaar blijven, dan hoeven alleen nog parkeerplaatsen te worden gemaakt die nodig zijn voor de extra parkeervraag die ontstaat door de functiewijziging. De autoparkeerplaatsen uit de bestaande situatie kunnen dan namelijk worden hergebruikt om de parkeervraag van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit noemen we salderen. Om rekening te houden met de bestaande situatie trekken we de parkeervraag van de





bestaande situatie af van de parkeervraag van de nieuwe situatie. Alleen voor het verschil in parkeerplaatsen moet een oplossing worden gevonden.

**Resultaat stap 2: de parkeerbehoefte in de bestaande situatie is in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte.**

#### Uitgangspunten salderen parkeervraag

Bij het salderen van de parkeervraag passen we de volgende uitgangspunten toe:

- De meest actuele parkeernormen worden gebruikt om de parkeervraag van zowel de nieuwe- als bestaande functie te bepalen.
- Voor het berekenen van de parkeervraag in de bestaande situatie gaan we uit van de meest recente (legale) functie.
- Salderen mag alleen als het gebouw in de bestaande situatie minder dan 3 jaar leegstaat / niet in gebruik is. Anders is het niet realistisch dat de parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) die oorspronkelijk voor het gebouw zijn aangelegd, ook echt beschikbaar zijn. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt de termijn van 3 jaar niet. Mits de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen is gegarandeerd.
- Bij salderen moet rekening gehouden worden met een verschuiving van het moment waarop de nieuwe functie een parkeervraag heeft ten opzichte van de oude functie. De parkeervraag van de bestaande - en nieuwe situatie wordt daarom voor ieder dagdeel tegen elkaar afgezet. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeervraag. Parkeerplaatsen die exclusief hoorden bij de bestaande functie, kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerde.
- Bij salderen kan nooit aanspraak worden gemaakt op een groter aantal parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) dan in de bestaande situatie aanwezig zijn binnen acceptabele loopafstand.
- Als de parkeervraag na saldering gelijk is of zelfs afneemt, dan hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gemaakt.



### 4.3 VASTSTELLING VAN DE PARKEERVRAAG

Bij het berekenen van de parkeervraag ronden we tussentijds niet af. Pas op het einde wordt de parkeervraag rekenkundig afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat we tot en met 0.49 naar beneden afronden, en vanaf 0.5 naar boven.

Bij de vaststelling van het aantal benodigde parkeerplaatsen is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen. Dat doen we op het moment dat bekend is hoe en waar (op eigen terrein of privaat/openbaar) de parkeerplaatsen beschikbaar komen. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld.

Resultaat stap 3: het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen van de bouwontwikkeling is vastgesteld (exclusief eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen).



## 5 Het invullen van de parkeervraag

Op basis van de vorige hoofdstukken is de parkeervraag van de bouwontwikkeling bepaald. De parkeervraag wordt via een aantal stappen vertaald naar de parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat fysiek beschikbaar moet zijn. Het uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis volledig op eigen terrein gerealiseerd wordt.

Figuur 4. Invullen van de parkeervraag: hoe en waar zijn parkeerplaatsen beschikbaar?



### 5.1 RANDVOORWAARDEN VOOR HET INVULLEN VAN DE PARKEERVRAAG

Hierna volgt een aantal randvoorwaarden voor het invullen van de parkeervraag voor auto en fiets.

#### Maximaal acceptabele loopafstanden

Voorwaarde is dat de parkeerplaatsen die worden ingezet voor een bouwontwikkeling op acceptabele loopafstand liggen. Hierbij gelden de volgende maximale loopafstanden:

Tabel 3. Maximaal acceptabele loopafstand voor auto- en fietsparkeerplaatsen

Gebied/ type parkeerder	Wonen	Werken	Overige functies
<b>Auto</b>			
Centrum	200 meter	300 meter	300 meter
Bebouwde kom	150 meter	250 meter	150 meter
Buiten bebouwde kom	100 meter	200 meter	100 meter
<b>Fiets<sup>6</sup></b>			
Vaste gebruikers	0 meter	0 meter	0 meter
Bezoekers	50 meter	50 meter	50 meter

De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van de parkeerlocatie naar het bestemmingsadres. De loopafstand is de werkelijke loopafstand (dus niet hemelsbreed) van de (entree van een) functie tot de parkeerplaats.

#### Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Soms worden in een bouwontwikkeling verschillende functies gecombineerd. Niet alle functies hebben op hetzelfde moment van de dag of week hun maximale parkeervraag. Dat betekent dat parkeerplaatsen door verschillende gebruikersgroepen dubbel te gebruiken zijn. Vaak kan de parkeereis daardoor naar beneden worden bijgesteld. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te

<sup>6</sup> Voor de fiets gelden dezelfde maximale loopafstanden voor héél Gennepe



bepalen worden de aanwezigheidspercentages gebruikt, zoals opgenomen in bijlage 4.

Dubbelgebruik is van toepassing op zowel fiets- als autoparkeren.

Voor alle parkeerplaatsen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing moet in beeld worden gebracht welke gebruikersgroepen (bewoners, medewerkers, bezoekers, etc.) daar zullen parkeren en of dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen mogelijk is. Het dagdeel waarop alle functies die gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen samen de hoogste parkeervraag hebben (het maatgevende moment), is bepalend voor het vaststellen van de parkeereis.

Dubbelgebruik is alleen mogelijk als de parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor de verschillende gebruikersgroepen. Parkeerplaatsen die exclusief voor één gebruikersgroep zijn gereserveerd horen hier dus niet bij.

#### Voldoen aan minimale kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing moeten voldoen aan een aantal minimale kwaliteitseisen. Dat gaat onder andere over de toegankelijkheid, beschikbaarheid en afmeting van parkeerplaatsen. In hoofdstuk 6 beschrijven de geldende minimale kwaliteitseisen voor auto- en fietsparkeerplaatsen.

## 5.2 STAP 4. PARKEREN OP EIGEN TERREIN ALS UITGANGSPUNT

Bij elke bouwontwikkeling in Gennep moeten voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen gerealiseerd worden volgens de parkeernormen uit deze Nota Parkeernormen. Het uitgangspunt is dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein moeten liggen. Dit geldt zowel voor de parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) als voor bezoekers.

Als er door de bouwontwikkeling parkeerplaatsen verdwijnen op eigen terrein of in de openbare ruimte, dan moet het 'verlies' aan parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt door de bouwontwikkeling, wordt dan opgeteld bij de parkeereis. Waarbij een uitzondering geldt voor parkeerplaatsen die aantoonbaar (met een parkeeronderzoek) niet of nauwelijks worden gebruikt.

#### Vrijstelling voor kleine bouwontwikkelingen

Het kan voorkomen dat er onvoldoende ruimte op eigen terrein is in te ruimen voor parkeren. In dat geval kan het college bij kleine bouwontwikkelingen alsnog medewerking verlenen, zonder dat voldaan wordt aan de parkeereis. Dit betreft een bevoegdheid. Er bestaat geen plicht voor het college om deze bevoegdheid toe te passen. Bij toepassingen van deze bevoegdheid betreft het college de parkeersituatie ter plaatse in de motivering van de bijbehorende omgevingsvergunning.

We spreken van kleine bouwontwikkelingen bij een (toename van de ) parkeervraag met maximaal 3 autoparkeerplaatsen. Dit geldt ongeacht de locatie van de bouwontwikkeling in Gennep.

#### Overschot aan parkeerplaatsen op eigen terrein

In de bestaande situatie kan het zijn dat er meer parkeerplaatsen liggen dan nodig zijn. Als de bestaande parkeercapaciteit op eigen terrein aantoonbaar groter is dan de huidige parkeervraag (op maatgevende momenten), dan is sprake van een overschot van parkeerplaatsen op eigen terrein. De



parkeerplaatsen die in de huidige situatie 'over' zijn mogen in mindering gebracht worden op de parkeereis. Zo wordt voorkomen dat onnodig meer parkeerplaatsen worden aangelegd dan nodig zijn.

#### Omrekenfactor gebruik autoparkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen

In de praktijk blijkt dat bij woningen een deel van de parkeerplaatsen op eigen terrein niet wordt gebruikt zoals bedoelt. Dit kan ervoor zorgen dat auto's van bewoners toch in de openbare ruimte worden geparkeerd en niet op eigen terrein. Dat leidt onnodig voor een hogere parkeerdruk in de openbare ruimte. Om rekening te houden met dit effect gebruiken we omrekenfactoren. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt in het parkeeraanbod wordt onderstaande tabel gebruikt.

Tabel 4. Omrekenfactoren parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal pp	Berekening aantal pp	Toelichting (maatvoering)
Enkele oprit zonder garage of carport	1	1,0	Diepte oprit $\geq$ 3,5 meter Breedte oprit $\geq$ 3 meter
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Diepte oprit $\geq$ 11 meter Breedte oprit $\geq$ 3 meter
Dubbele (brede) oprit zonder garage	2	2,0	Diepte oprit $\geq$ 3,5 meter Breedte oprit $\geq$ 4,5 meter.
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	/
Garage (niet bij woning)	1	0,5	/
Garage met enkele oprit	2	1,0	Diepte oprit $\geq$ 3,5 meter Breedte oprit $\geq$ 3 meter
Garage met lange oprit	3	1,0	Diepte oprit $\geq$ 11 meter Breedte oprit $\geq$ 3 meter.
Garage met dubbele (brede) oprit	3	2,0	Diepte oprit $\geq$ 3,5 meter Breedte oprit $\geq$ 4,5 meter
Parkeerplaatsen die deel uitmaken van een gebouwde parkeervoorziening of parkeerterrein	1	1,0	/

Resultaat stap 4: het aantal parkeerplaatsen voor auto dat op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld voor de bouwontwikkeling is bepaald.



### 5.3 STAP 5 & 6. ALTERNATIEVE PARKEEROPLOSSING

In sommige gevallen is het fysiek onmogelijk of onwenselijk om voldoende auto- of fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te maken. In bepaalde situaties kan de gemeente Gennep ontheffing verlenen van de verplichting om de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. De ontheffingsmogelijkheden voor het vinden van een alternatieve parkeeroplossing zijn hierna beschreven in de stappen 5 & 6. Daarbij wordt eerst gekeken naar de optie om bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein te benutten. Als dat geen reële mogelijkheid is, dan kan eventuele restcapaciteit van openbare parkeerplaatsen worden ingezet als onderdeel van de parkeeroplossing.

Het is ter beoordeling aan de gemeente Gennep of ontheffing wordt verleend. Is dat niet zo, dan moet de volledige parkeereis voor auto en fiets op eigen terrein worden ingevuld.

#### Gebruik van particuliere parkeerplaatsen (stap 5)

De eerste optie voor het vinden van een alternatieve parkeeroplossing buiten eigen terrein is het huren of kopen van bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein. Wanneer parkeerplaatsen bij een particulier worden ingezet, dan moet een koop- of huurcontract worden overlegd voor een periode van minimaal 10 jaar. Daarnaast moet de initiatiefnemer aantonen dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar zijn op maatgevende momenten met een rapportage over de bezetting van de parkeervoorziening (met data-analyse of een parkeeronderzoek). Het uitgangspunt is dat de bezetting van de particuliere parkeerplaatsen, inclusief de extra parkeervraag van de bouwontwikkeling, niet groter wordt dan 95%.

**Resultaat stap 5: Het is inzichtelijk of een deel van de parkeereis kan worden opgelost door het gebruik van bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein.**

#### Benutten van openbare parkeerplaatsen (stap 6)

Het lukt niet altijd om de (volledige) parkeereis op te lossen op eigen terrein of door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein. Soms is het dan mogelijk om de auto- en/of fietsparkeereis (deels) in te vullen door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Daarbij heeft het de voorkeur om eerst het parkeren van bezoekers in de openbare ruimte op te lossen en pas daarna van vaste gebruikers, zoals bewoners of werknemers. Deze afwijkingsbevoegdheid zet de gemeente Gennep alleen in als aan de onderstaande voorwaarden wordt voldaan.

De openbare parkeerplaatsen moeten op die momenten dat ze nodig zijn ook echt beschikbaar zijn. De gemeente Gennep beoordeelt op basis van een parkeeronderzoek of de parkeerplaatsen in de openbare ruimte geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de parkeervraag in te vullen. Het uitgangspunt is dat de bezetting van de openbare parkeerplaatsen, inclusief de extra parkeervraag van de bouwontwikkeling, niet boven de 85% komt.





In overleg met de gemeente Gennep is het ook mogelijk nieuwe auto- of fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte te maken. Als deze parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor de bouwontwikkeling, dan zijn de kosten voor rekening van de initiatiefnemer. De aangelegde parkeerplaatsen zijn niet exclusief te gebruiken door de (bezoekers van) de initiatiefnemer. De gemaakte afspraken worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

**Resultaat stap 6: Helder is of een deel van de parkeereis kan worden opgelost door het gebruik van bestaande (of nieuw aan te leggen) autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte.**

#### Eisen aan parkeeronderzoek

Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van bestaande parkeerplaatsen is een parkeeronderzoek nodig. Zo'n parkeeronderzoek moet door en voor rekening van de initiatiefnemer worden uitgevoerd. De methodiek die in het parkeeronderzoek wordt toegepast (het meten van parkeercapaciteit en parkeerbezetting) moet door de gemeente Gennep zijn goedgekeurd. Hierbij hanteren we de volgende minimale eisen:

- Een parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk bureau uitgevoerd;
- Het parkeeronderzoek moet representatief zijn, waarbij rekening wordt gehouden met werkzaamheden, vakantieperiodes, etc.
- Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de maximaal acceptabele loopafstand die in de parkeerzone geldt voor de functies die onderdeel zijn van de bouwontwikkeling (zie paragraaf 3.1).
- Er wordt in twee verschillende weken gemeten op de maatgevende dagen en dagdelen op basis van aanwezigheidspercentages (zie bijlage 4).

## 5.4 WAT ALS PARKEREN NIET KAN WORDEN OPGELOST?

Het kan voorkomen dat de parkeereis niet (volledig) kan worden ingevuld. Ook niet met een alternatief voor het parkeren op eigen terrein. Dit kan bijvoorbeeld komen door een gebrek aan fysieke ruimte óf financiële middelen om fiets- en/of autoparkeerplaatsen te realiseren of te benutten. In eerste instantie is het dan aan de initiatiefnemer om een oplossing te zoeken. Bijvoorbeeld door het bijstellen of aanpassen van het bouwprogramma, zodat wel aan de parkeereis kan worden voldaan.

Lukt het de initiatiefnemer zelf niet om een oplossing te vinden, dan is in deze zeer uitzonderlijke gevallen maatwerk mogelijk met een goede onderbouwing.

Met maatwerk bedoelen we per situatie financiële afspraken maken in de vorm van een anterieure overeenkomst. Per situatie is dan duidelijker hoeveel en waar de parkeerplaatsen moeten/kunnen komen.





Het college van burgemeester en wethouders kan in zeer uitzonderlijke gevallen een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan door toepassing van de hardheidsclausule.

Zonder de toepassing van de hardheidsclausule is het niet voldoen aan de parkeereis een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

## 6 Kwaliteit van de parkeeroplossing

Bij parkeernormen denkt vrijwel iedereen aan kwantiteit: de aantallen benodigde parkeerplaatsen voor fietsen en auto's. Om te zorgen dat parkeerplaatsen in de praktijk beschikbaar zijn en goed gebruikt worden, stellen we ook eisen aan de kwaliteit van de parkeeroplossing voor de auto en fiets.

### 6.1 KWALITEITSEISEN VOOR FIETSPARKEREN

De gemeente Gennepe hanteert kwaliteitseisen voor fietsparkeren om te waarborgen dat de fietsparkeerplaatsen die voor een bouwontwikkeling worden aangelegd van voldoende kwaliteit zijn.

Daarbij gelden een aantal minimale eisen:

- Voor reguliere fietsparkeerplaatsen moet ruimte worden gereserveerd met de volgende minimale afmetingen: lengte 200 cm, hoogte 120 cm, stuurbreedte 65 cm en banddikte 4 cm.
- De fietsparkeervoorziening is eenvoudig vindbaar en goed zichtbaar.
- Fietsparkeervoorzieningen zijn voor alle mogelijke gebruikers zeer eenvoudig en veilig toegankelijk – bij voorkeur op maaiveldniveau.
- De inrichting en locatie van fietsparkeervoorzieningen is zodanig dat de sociale veiligheid van parkeerders is gewaarborgd. De sociale veiligheid kan worden bevorderd door te zorgen voor een goed overzichtelijke, verlichte, schone en onderhouden fietsparkeervoorziening.

In de kwaliteitseisen voor het fietsparkeren is speciale aandacht voor fietsen met afwijkende maten. Ook brom- en snorfietsen en bakfietsen moeten op een goede manier kunnen worden geparkeerd. Naast reguliere fietsparkeerplaatsen gelden aanvullende eisen voor fietsparkeerplaatsen met een afwijkende maatvoering:

- Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, bakfietsen of andere soorten fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 cm breed).
- Minimaal 30% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 50 cm).

#### Positionering van fietsparkeerplaatsen

Om gebruik van de fiets te stimuleren is de fiets bij voorkeur de eerste vervoerskeuze die gebruikers tegenkomen bij vertrek en kan de fiets op de beste plek staan bij aankomst ten opzichte van andere vervoersmiddelen. Bij voorkeur wordt de fietsparkeervoorziening dicht bij de entree geplaatst dan de parkeerplaatsen voor auto's. Als dat niet mogelijk is, dan moet de fietsparkeervoorziening eenvoudig vindbaar en bereikbaar zijn voor alle gebruikers.



## 6.2 KWALITEITSEISEN VOOR AUTOPARKEREN

Een autoparkeerplaats met te krappe afmetingen zal in de praktijk niet goed worden gebruikt. De kwaliteit van autoparkeerplaatsen wordt beoordeeld op basis van de volgende publicaties:

- Voor parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages of de opvolger daarvan.
- Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger daarvan. Uitgangspunt voor de maatvoering van een openbare parkeerplaats is 2,5 x 5,0 meter voor haaks parkeren en 2,5 x 6,0 meter voor langsparkeren

### Aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Eén van de doelen van het parkeerbeleid in Gennep is zorgen dat iedereen zo zelfstandig mogelijk kan meedoen in de samenleving. Om mensen met een beperking in hun mobiliteitsbehoefte te ondersteunen, moeten bij bouwontwikkelingen voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Voor bouwontwikkelingen waarin publieke functies (functies waarvan de parkeervraag voor meer dan 50% bestaat uit parkeerplaatsen voor bezoekers van die functie) worden gerealiseerd, moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Waarbij tenminste 1 algehele gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar moet zijn. De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang aangelegd worden, maar in ieder geval binnen een loopafstand van maximaal 100 meter liggen.

### Aanleg van laadinfrastructuur voor auto's

Vanwege de groei van elektrische en hybride auto's is het belangrijk dat er voldoende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen beschikbaar is in Gennep. Daarbij geldt de voorwaarde dat parkeerplaatsen op eigen terrein bij bouwontwikkelingen volgens landelijke wet- en regelgeving (Bouwbesluit 2012), voorbereid zijn op de plaatsing en aansluiting van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Hieraan stellen we geen aanvullende eisen.



## 7 Borgen van de parkeeroplossing

Het is belangrijk dat alle afspraken die gemaakt worden tussen de gemeente en initiatiefnemers over het parkeren op de juiste manier worden geborgd. Zo kunnen initiatiefnemers en hun rechtsoptvolger(s) aan de parkeeroplossing worden gehouden. Dit geeft de mogelijkheid om als gemeente altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken.

### 7.1 PARKEREN OOK IN DE TOEKOMST GOED GEREGELD

De gemeente Gennep maakt voor de juridische borging van de parkeeroplossing bij een bouwontwikkeling gebruik van de omgevingsvergunning en in sommige gevallen van een privaatrechtelijke overeenkomst.

#### Vastlegging in de omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt zo concreet mogelijk opgenomen (zowel kwantitatief als kwalitatief) welke parkeereis wordt opgelegd aan een bouwontwikkeling. De volgende onderdelen worden minimaal vastgelegd over het onderdeel parkeren:

- Het aantal te realiseren auto- en fietsparkeerplaatsen;
- De parkeerlocatie(s) waar de parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld;
- Hoe de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen door de verschillende gebruikersgroepen is geregeld;

#### Vastlegging van privaatrechtelijke afspraken

Wanneer de parkeereis bij een bouwontwikkeling (deels) wordt opgelost door het huren of kopen van particuliere parkeerplaatsen, dan moet een overeenkomst worden afgesloten tussen initiatiefnemer en de eigenaar van de betreffende particuliere parkeerplaatsen. Het is belangrijk dat met een kettingbeding de afspraken over het gebruik en onderhoud van private parkeerplaatsen goed worden doorgelegd, ongeacht de eigendomssituatie. Zo is een overeenkomst die eerder gesloten is tussen de initiatiefnemer en een eigenaar van particuliere parkeerplaatsen, ook voor een volgende eigenaar bindend.

Wanneer bestaande particuliere parkeerplaatsen buiten het eigen terrein worden ingezet voor het (gedeeltelijk) oplossen van de parkeervraag moet – vóór het verlenen van de omgevingsvergunning – een koop- of huurcontract worden overlegd met daarin minimaal aangegeven:

- De locatie(s) van de parkeerplaatsen;
- Het gebruik van het aantal parkeerplaatsen;
- De daarbij behorende gebruikstijden;
- De termijn (een periode van minimaal 10 jaar);
- Borgen van kettingbeding.



## Bijlage 1. Definities

Om duidelijkheid te creëren volgt hierbij een lijst met definities van gebruikte begrippen in deze Nota Parkeernormen Gennep:

Begrip	Definitie
Aanwezigheidspercentages	De aanwezigheidspercentages, zoals opgenomen in bijlage 5, waarmee kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden gebruikt (dubbelgebruik van parkeerplaatsen).
Anterieure overeenkomst	Een privaatrechtelijke overeenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente Gennep die tot doel heeft om de afspraken met betrekking tot de gestelde parkeereis en de daaraan verbonden voorwaarden (beschikbaarheid e.d.) en eventuele kosten (die door de gemeente moeten worden gemaakt maar voor rekening van de initiatiefnemer komen) vast te leggen, voor zover deze afspraken niet binnen het publiekrechtelijk kader kunnen worden geborgd.
Autoparkeerplaats	Een ruimte die exclusief gebruikt wordt voor het parkeren van een (motor)voertuig die qua maatvoering voldoet aan de meest actuele versie van norm NEN-2443: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.
Bouwontwikkeling	Een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.
Dubbelgebruik	Het beoordelen of dezelfde parkeerplaats door meer dan één gebruikersgroep op verschillende momenten kan worden gebruikt.
Eigen terrein	Terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, alsmede een aansluitend of ergens anders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstanden zoals beschreven in bijlage 4.
Fietsparkeerplaats	De ruimte die nodig is om een gangbare fiets te kunnen stallen: lengte 200 cm, hoogte 120 cm, stuurbreedte 65 cm en banddikte 4 cm.
Functiewijziging	Er is sprake van functiewijziging als een bestaand pand een andere functie krijgt. Verbouwingen aan een bestaand pand om dit geschikt te maken voor de nieuwe functie, of het verhogen van een bestaand pand met één of meerdere verdiepingen is geen nieuwbouw.
Initiatiefnemer	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.



Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand)
Maatgevende parkeervraag	Het moment in de tijd waarop de parkeervraag van de te realiseren functies samen maximaal is. De maatgevende parkeervraag per functie wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages conform bijlage 3.
Nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing.
Parkeervraag	Het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling nodig is om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien. In de parkeervraag wordt onderscheid gemaakt tussen een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. De parkeervraag wordt berekend op basis van de parkeernormen zoals opgenomen in bijlagen 2 (fiets) en 3 (auto).
Parkeerdruk	De bezetting van parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In de gemeente Gennep wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze in het openbaar gebied op straat 85% of meer bedraagt.
Parkeereis	Het aantal fysiek te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen voor auto en fiets.
Parkeernormen	Normen voor het berekenen van de parkeervraag bij bouwontwikkelingen gerelateerd aan de gebruiksfunctie van deze bouwontwikkelingen, zoals voor de fiets opgenomen in bijlage 2 en voor de auto in bijlage 3.
Restcapaciteit	Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit als de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straat parkeren onder de 85% ligt. Op particulier terrein moet de bezetting van parkeren onder de 95% blijven.
Sloop/nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gesloopt en op dit perceel een nieuw pand wordt gebouwd.





## Bijlage 2. Fietsparkeernormen

### Wonen

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Bewoners	Bezoekers
Woning kleiner dan 50 m2 BVO	Per woning	2,0	0,5
Woning tussen 50-75 m2 BVO	Per woning	3,0	0,5
Woning tussen 75-100 m2 BVO	Per woning	3,0	0,5
Woning groter dan 100 m2 BVO	Per woning	5,0	0,5
Woning sociale huur	Per woning	3,0	0,5
Woonhuis met maatschappelijke functie	Per woning	1,0	0,5
Seniorenwoning	Per woning	1,0	0,5
Kamerverhuur	Per kamer	1,0	0,5

### Werken

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Personeel	Bezoekers
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	Per 100 m2 BVO	1,0	0,0
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	Per 100 m2 BVO	2,0	0,0
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m2 BVO	2,0	1,0
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100 m2 BVO	2,0	3,0
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m2 BVO	2,0	1,0
Showroom	Per 100 m2 BVO	Mastwerk	Mastwerk

### Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Bouwmarkt	Per 100 m2 BVO	0,3
Tuincentrum	Per 100 m2 BVO	0,3
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m2 BVO	0,3
Woonwarenhuis/woonwinkel	Per 100 m2 BVO	0,3
Kringloopwinkel	Per 100 m2 BVO	2,5
Outletcentrum	Per 100 m2 BVO	2,5
Buurtsupermarkt	Per 100 m2 BVO	2,7
Fullservice supermarkt	Per 100 m2 BVO	2,7
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m2 BVO	2,7
Groothandel specialist	Per 100 m2 BVO	0,3
Weekmarkt	Per 100 m2 BVO	2,7
Buurt- of dorpscentrum	Per 100 m2 BVO	2,5



#### Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Huisartsenpraktijk (- centrum)	Per behandelkamer	1,8
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,8
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,8
Apotheek	Per locatie	11,0
Dag verzorging gehandicapten	Per opvangplaats	Mastwerk
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	Mastwerk
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	Mastwerk
Religiegebouw	Per zitplaatsen	Mastwerk
Fysiotherapiepraktijk	Per behandelkamer	1,8
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per 100 m2 BVO	1,8
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	Mastwerk

#### Ontspanning en sport

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (incl. bezoekers)
Bowlingcentrum	Per 100 m2 BVO	0,9
Bijart-/ snookercentrum	Per 100 m2 BVO	0,9
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m2 BVO	3,0
Fitnesscentrum	Per 100 m2 BVO	3,0
Dansstudio	Per 100 m2 BVO	3,0
Sportheil	Per 100 m2 BVO	2,5
Sportzaal	Per 100 m2 BVO	4,0
Sportveld	Per ha. netto terrein	30
Indoorspeeltuin	Per 100 m2 BVO	0,9
Tennisbaan/squashbaan	Per 100 m2 BVO	Mastwerk
Zwembad overdekt	Per 100 m2 bassin	20,0
Wellnesscentrum	Per 100 m2 BVO	Mastwerk
Sauna, hammam	Per 100 m2 BVO	2,5
Bibliotheek	Per 100 m2 BVO	3,0
Bioscoop	Per 100 m2 BVO	4,0
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m2 BVO	4,0
Theater/ schouwburg	Per 100 m2 BVO	14,3
Casino	Per 100 m2 BVO	0,9
Volkstuin	Per 10 tuinen	0,9
Jachthaven	Per ligplaats	Mastwerk
Manege (paardenhouderij)	Per box	Mastwerk
Museum	Per 100 m2 BVO	0,9





#### Horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Personeel	Bezoekers
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	Maatwerk	Maatwerk
Camping	Per bungalow	Maatwerk	Maatwerk
Hotel	Per 100 m2 BVO	Maatwerk	Maatwerk
Discotheek	Per 100 m2 BVO	Maatwerk	Maatwerk
Café, bar of cafetaria	Per 100 m2 BVO	7,0	7,0
Restaurant, eetcafé of bistro	Per 100 m2 BVO	7,0	7,0
Evenementenhal, beursgebouw	Per 100 m2 BVO	Maatwerk	Maatwerk

#### Onderwijsvoorzieningen

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Personeel	Bezoekers
Kinderdagverblijf	Per 100 m2 BVO	Maatwerk	Maatwerk
Basisonderwijs	Per leslokaal	Maatwerk	12,5
Middelbare school	Per 100 leerlingen	Maatwerk	60,6
Hogeschool	Per 100 leerlingen	Maatwerk	Maatwerk
Avondonderwijs	Per 10 studenten	Maatwerk	Maatwerk



### Bijlage 3. Autoparkeernormen

#### Wonen

Functie	Eenheid	Centrum		Bebouwde kom		Buiten bebouwde kom	
		Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
Woning kleiner dan 50 m2 BVO	Per woning	1,1	0,2	1,3	0,2	1,4	0,3
Woning tussen 50-75 m2 BVO	Per woning	1,2	0,2	1,6	0,2	1,7	0,3
Woning tussen 75-100 m2 BVO	Per woning	1,3	0,2	1,7	0,2	1,8	0,3
Woning groter dan 100 m2 BVO	Per woning	1,6	0,2	2,1	0,2	2,1	0,3
Woning sociale huur <sup>1</sup>	Per woning	0,8	0,2	1,3	0,2	1,4	0,3
Kamerverhuur	Per kamer	0,4	0,2	0,4	0,2	0,5	0,3
Seniorenwoning	Per woning	1,0	0,2	1,2	0,2	1,3	0,3
Verpleeg- en verzorgingsstehuis	Per woning	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,3
Woonhuis met maatschappelijke functie	Per 100 m2 BVO	2,8	0,2	2,8	0,2	2,8	0,2

<sup>1</sup>Gebaseerd op CROW-functie Huur, huiz, sociale huur

#### Toelichting

Voor de functie 'wonen' wordt de parkeervraag van bewoners en bezoekers van bewoners apart berekend. Om deze reden is de bewoners- en bezoekersparkeernorm afzonderlijk opgenomen in bovenstaande tabel. De bewonersparkeernorm is exclusief de geldende bezoekersparkeernorm. Het totale aantal parkeerplaatsen per woning wordt dus bepaald door het optellen van de parkeernorm voor bewoners en bezoekers.

30 van 38



#### Werken

Functie	Eenheid	Centrum	Bebouwde kom	Buiten bebouwde kom	Percentage bezoekers
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	Per 100 m2 BVO	0,7	1,1	1,1	5%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	Per 100 m2 BVO	1,6	2,4	2,4	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m2 BVO	1,4	2,0	2,0	5%
Commerciële dienstverlening	Per 100 m2 BVO	2,5	3,6	3,6	20%
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m2 BVO	1,9	2,6	2,6	5%
Showroom	Per 100 m2 BVO	1,0	1,7	1,7	20%

#### Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Centrum	Bebouwde kom	Buiten bebouwde kom	Percentage bezoekers
Bouwmart	Per 100 m2 BVO	N.v.t.	2,5	2,5	87%
Tuincentrum	Per 100 m2 BVO	N.v.t.	2,7	2,9	89%
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m2 BVO	4,1	8,2	9,3	92%
Kringloopwinkel	Per 100 m2 BVO	N.v.t.	2,0	2,3	89%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	Per 100 m2 BVO	1,3	1,9	2,0	91%
Outletcentrum	Per 100 m2 BVO	N.v.t.	10,4	10,4	94%
Buurtsupermarkt	Per 100 m2 BVO	2,3	4,1	N.v.t.	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m2 BVO	3,9	5,9	N.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m2 BVO	6,6	8,6	N.v.t.	84%
Groothandel specialist	Per 100 m2 BVO	N.v.t.	6,8	N.v.t.	80%
Weekmarkt	Per 100 m2 BVO	0,2	0,2	N.v.t.	85%
Winkels buurt- en dorpscentrum	Per 100 m2 BVO	3,3	4,0	N.v.t.	72%

31 van 38



#### Ontspanning en sport

Functie	Eenheid	Centrum	Bebouwde kom	Buiten bebouwde kom	Percentage bezoekers
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8	89%
Biljart-/ snookercentrum	Per tafel	0,9	1,4	1,8	87%
Fitnessstudio/ sportschool	Per 100 m2 BVO	2,8	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m2 BVO	1,7	6,3	7,4	90%
Dansstudio	Per 100 m2 BVO	1,6	5,5	7,4	93%
Sportzaal	Per 100 m2 BVO	1,2	2,9	3,6	94%
Sporthal	Per 100 m2 BVO	1,6	5,7	6,9	96%
Indoorspeeltuin <sup>1</sup>	Per 100 m2 BVO	3,1	4,7	5,1	98%
Tennisal/squashhal <sup>2</sup>	Per 100 m2 BVO	1,0	1,6	1,9	87%
Zwembad overdekt	Per 100 m2 bassin	N.v.t.	11,4	13,3	97%
Welnesscentrum	Per 100 m2 BVO	N.v.t.	9,2	10,3	99%
Sauna, hammam	Per 100 m2 BVO	2,5	6,7	7,3	99%
Bibliotheek	Per 100 m2 BVO	0,5	1,2	1,4	97%
Bioscoop	Per 100 m2 BVO	3,2	11,2	13,7	94%
Filmtheater/ filmhuis	Per 100 m2 BVO	2,6	7,9	19,8	97%
Theater/ schouwburg	Per 100 m2 BVO	7,4	9,8	12,0	87%
Casino	Per 100 m2 BVO	5,7	6,5	8,0	86%
Volkstuin	Per 10 tuinen	N.v.t.	1,4	1,5	100%
Jachthaven	Per ligplaats	0,6	0,6	0,6	99%
Manege (paardenhouderij)	Per box	N.v.t.	N.v.t.	0,4	90%
Museum	Per 100 m2 BVO	0,6	1,1	N.v.t.	95%
Sportveld	Per ha. netto terrein	20,0	20,0	20,0	95%

<sup>1</sup>Gebaseerd op het gemiddelde van de functies indoorspeeltuin klein en indoorspeeltuin gemiddeld

<sup>2</sup>Gebaseerd op het gemiddelde van de twee functies

32 van 38



#### Horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Centrum	Bebouwde kom	Buiten bebouwde kom	Percentage bezoekers
Bungalowpark	Per bungalow	N.v.t.	1,7	2,1	91%
Camping	Per campingplaats	N.v.t.	N.v.t.	1,2	90%
1-3* hotel <sup>1</sup>	Per 10 kamers	1,4	4,0	5,9	77%
4-5* hotel <sup>2</sup>	Per 10 kamers	4,5	9,3	10,8	73%
Discotheek	Per 100 m2 BVO	7,0	20,9	20,8	99%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m2 BVO	6,0	7,0	N.v.t.	90%
Restaurant, eetcafé of bistro	Per 100 m2 BVO	11,0	15,0	N.v.t.	80%
Evenementenhal/ beursgebouw	Per 100 m2 BVO	5,5	8,5	N.v.t.	99%

<sup>1</sup>Gebaseerd op het gemiddelde van de functies 1\*, 2\* en 3\* hotel

<sup>2</sup>Gebaseerd op het gemiddelde van de functies 4\* en 5\* hotel

#### Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

Functie	Eenheid	Centrum	Bebouwde kom	Buiten bebouwde kom	Percentage bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,3	3,3	3,3	57%
Consultatiebureau <sup>1</sup>	Per behandelkamer	1,4	2,0	2,1	55%
Apotheek	Per apotheek	2,4	3,4	N.v.t.	45%
Dag verzorging gehandicapten	Per opvangplaats	0,3	0,3	0,3	29%
Begraafplaats/ Crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	N.v.t.	30,9	30,9	97%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,2	0,2	N.v.t.	99%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,4	2,0	2,0	57%
Tandartsenpraktijk	Per behandelkamer	1,7	2,6	2,7	47%

<sup>1</sup>Gebaseerd op het gemiddelde van de functies Consultatiebureau en Consultatiebureau ouderen

33 van 38



Onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum	Bebouwde kom	Buiten bebouwde kom	Percentage bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	Per 100 m2 BVO	1,0	1,4	1,5	-
Basisonderwijs	Per leslokaal	0,8	0,8	0,8	-
Middelbare school	Per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9	11%
Hogeschool	Per 100 studenten	9,4	10,9	10,9	72%
Avondonderwijs	Per 10 studenten	4,6	6,8	10,5	95%



## Bijlage 4. Aanwezigheidspercentages

Met onderstaande aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de auto- en fietsparkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden (dubbel) gebruikt.

Functie	Werkdag				Koop-avond	Zaterdag		Zondag-middag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht		Middag	Avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	20%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Horeca	30%	40%	90%	0%	80%	75%	100%	45%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	30%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal cultureel	10%	40%	100%	0%	100%	60%	90%	25%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	30%	0%	15%	15%	5%	5%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis/ aanleunwoning	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten & bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis: medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%



## Bijlage 5. Rekenvoorbeelden

Om de toepassing van onze parkeermomenten te illustreren, zijn hierna een aantal rekenvoorbeelden opgenomen.

### Rekenvoorbeeld 1 | Toets op dubbelgebruik

Een bouwontwikkeling omvat 700 m<sup>2</sup> BVO kringloopwinkel met daarboven 6 appartementen van elk 65 m<sup>2</sup> BVO. De ontwikkeling ligt in de rest bebouwde kom. De normatieve parkeervraag ligt op 23 parkeerplaatsen ( $700/100 * 2,0 + 6 \text{ woningen} * 1,7 + 0,2$ ). Door de mix van functies is sprake van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Alle parkeerplaatsen zijn uitwisselbaar.

In onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de verschillende functies weergegeven. In dit voorbeeld zijn maar een beperkt aantal meetmomenten opgenomen.

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
Bewoners	30%	30%	90%	100%	60%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	100%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%

In de volgende tabel is de parkeereis per moment van de week weergegeven:

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
Bewoners	5,1	5,1	9,2	10,2	6,1
Bezoekers	0,1	0,2	1	0	0,7
Kringloopwinkel	4,2	8,4	2,8	0,0	14,0
<b>Totaal</b>	<b>9,4</b>	<b>13,7</b>	<b>13,0</b>	<b>10,2</b>	<b>20,8</b>

Uit dit rekenvoorbeeld volgt de zaterdagmiddag als het maatgevende moment met een parkeereis van 21 autoparkeerplaatsen.



### Rekenvoorbeeld 2 | Toepassing saldering

In een bestaand kantoorpand in het centrumgebied worden 25 appartementen van 40 m<sup>2</sup> BVO gerealiseerd. Het gebouw heeft een oppervlakte van 1.500 m<sup>2</sup> BVO. Voor de nieuwe functie geldt een parkeernorm van 1,1 parkeerplaatsen per woning, plus 0,2 voor bezoek. De parkeervraag van de woningen is 33 parkeerplaatsen (25 \* 1,3). De oude functie heeft een parkeernorm van 1,4 per 100 m<sup>2</sup> BVO. Dit betekent dat voor het kantoor 21 (1.500/ 100 \* 0,9) parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn.

De parkeervraag van de huidige functie (kantoor), mag in mindering worden gebracht op de parkeervraag van de toekomstige functie (wonen). Hierbij moet rekening worden gehouden met de verschillen in aanwezigheidspercentages van beide functies:

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
<b>Nieuw</b>					
Bewoners	50%	50%	90%	100%	60%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	100%
<b>Oud</b>					
Kantoor	100%	100%	5%	0%	0%

In de volgende tabel is de parkeereis per moment van de week weergegeven:

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
<b>Nieuw</b>					
Bewoners	13,8	13,8	24,8	27,5	16,5
Bezoekers	0,5	1	4	0	5
<b>Oud</b>					
Kantoor	-21	-21	-1,1	0	0
<b>Parkeereis na saldering</b>	<b>-7</b>	<b>-7</b>	<b>27,7</b>	<b>27,5</b>	<b>21,5</b>

Op de werkdagochtend en -middag neemt de parkeervraag af door de bouwontwikkeling. Op de andere momenten in de week ontstaat een extra parkeervraag. Uit dit rekenvoorbeeld betekent volgt een parkeereis van 28 (extra) parkeerplaatsen voor de nieuwe bouwontwikkeling.



