

## Geactualiseerde nota parkeernormen Wijk bij Duurstede 2024

Het college van burgemeester en wethouders van Wijk bij Duursteden heeft op 18 juni 2024 de Geactualiseerde Nota Parkeernormen Wijk bij Duurstede 2024 vastgesteld. Met deze actualisatie zijn nieuwe normen voor woonfuncties vastgesteld. Deze zijn gebaseerd op de meest recente microdata van bureau Goudappel / CBS en sluiten daarmee aan op het werkelijk autobezit. Naast deze normen voor parkeren is ook beschreven hoe bij woningbouwontwikkelingen maatwerk kan worden toegepast als gebruik wordt gemaakt van bijzondere mobiliteitsconcepten. Tot slot is vastgelegd hoe wij omgaan met fietsparkeren bij woonfuncties en het faciliteren van gemeenschappelijke fietsenstallingen bij appartementen.

De Geactualiseerde Nota Parkeernormen Wijk bij Duurstede 2024 is te raadplegen op [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl) vanaf 5 juli 2024.

### Hoofdstuk 1 Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

Deze geactualiseerde nota parkeernormen Wijk bij Duurstede 2024 is een gedeeltelijke actualisatie in afwachting van een herziening van landelijke kengetallen. De parkeernormen voor woonfuncties uit 2016 zijn verouderd en sluiten niet goed aan bij het autobezit in Wijk bij Duurstede en de te onderscheiden woningtypes.

De nu hiervoor opgenomen normen sluiten daar wel bij aan en bieden mogelijkheden om bij bijzondere mobiliteitsconcepten maatwerk te leveren.

Naar aanleiding van de aanstaande herziening van landelijke kengetallen dienen wellicht ook de andere onderdelen te worden bijgesteld en kan er tot een geheel nieuwe nota worden gekomen. Daarbij kunnen de nu te actualiseren normen voor wonen ongemoeid worden gelaten omdat deze al vooruitlopen op die nieuwe CROW kentallen en gebaseerd zijn op de lokale situatie.

Parkeren en wonen, werken, recreëren en winkelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient daarom ook goed gekeken te worden naar de parkeerbehoefte van de ontwikkeling of de combinatie van ontwikkelingen.

Op basis de kencijfers van CROW, het nationale kennisplatform voor infrastructuur, vervoer en openbare ruimte, kan berekend worden hoeveel parkeerplaatsen er benodigd zijn. Vervolgens moet aangetoond worden dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is of gerealiseerd kan worden.

De kencijfers van het CROW zijn algemeen erkend. Het zijn geen normen, maar richtlijnen.

Het afwijken van de CROW-kencijfers binnen een bepaalde bandbreedte is toegestaan, omdat de parkeerkencijfers volgens de publicatie niet als norm zijn ontwikkeld, maar als hulpmiddel. Het bevoegd gezag kan in afwijking van de parkeerkencijfers van CROW ook eigen, op de plaatselijke situatie afgestemde – realistisch geachte – parkeernormen vaststellen in het lokale parkeerbeleid.

Het is niet noodzakelijk dat alle benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Aanwezige parkeerplaatsen in het openbare gebied mogen bij deze beoordeling in ogenschouw worden genomen. Hierbij moet aangetoond worden dat de aanwezige parkeergelegenheid voldoende is om de parkeervraag die het bouwplan meebrengt op te kunnen vangen. Dat kan bijvoorbeeld worden aangetoond door middel van een parkeeronderzoek/parkeertelling waaruit volgt dat de (gemiddelde) beschikbaarheid van de aanwezige parkeerplaatsen toereikend is.

Tot voor kort waren de parkeernormen bij veel gemeenten geregeld in de bouwverordening. Met de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 (op 29 november 2014) is de Woningwet gewijzigd. De wijziging heeft betrekking op de intrekking van de grondslag voor de stedenbouwkundige voorschriften in een bouwverordening. De stedenbouwkundige voorschriften, zoals het parkeren, moeten nu in het bestemmingsplan zelf geregeld worden.

De intrekking van de stedenbouwkundige voorschriften in de bouwverordening was al geregeld in de Invoeringswet Wro (artikel 8.17 onderdeel B). Dit onderdeel is nooit in werking getreden, onder andere omdat er bij veel gemeenten onduidelijkheid was over de wijze waarop het parkeren in het bestemmingsplan zou kunnen worden geregeld. Zo bestond er onduidelijkheid over de mogelijkheid om via een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan het parkeren te regelen. Inmiddels wordt de voorwaardelijke verplichting al in veel gemeenten toegepast en kan deze ook voor het zekerstellen van voldoende parkeergelegenheid gebruikt worden.

In de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (per 1 november 2014) is bovendien een bepaling (Artikel 3.1.2, tweede lid, onderdeel a) opgenomen, die het mogelijk maakt in de regels een koppeling te maken met beleidsregels. Een bestemmingsplan kan nu regels bevatten “*waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels*”.

Hierdoor kan net als in de bouwverordening werd gedaan, een flexibele regeling voor parkeren worden opgenomen in het bestemmingsplan. Daarmee zijn de belemmeringen tegen het opheffen van de mogelijkheid stedenbouwkundige bepalingen op te nemen in de bouwverordening weggenomen. Gemeenten dienen uiterlijk 1 juli 2018 het parkeren in het bestemmingsplan geregeld te hebben.

#### *Hoe kan parkeren geregeld worden in het bestemmingsplan?*

In ieder geval is het van belang in het bestemmingsplan voldoende ruimte vrij te houden voor het parkeren. Dit kan door voldoende ruimte binnen de bestemming, een bebouwingspercentage of een aanduiding 'parkeren'. Daarnaast kan via een voorwaardelijke verplichting geregeld worden dat voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd wordt.

Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig moet zijn, voordat de bestemming in gebruik wordt genomen. Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak (ABRvS, 9 september 2015 nr. 201410585/1/R6 ) blijkt dat het niet voldoende is om in de regels alleen aan te geven dat voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid. Er moet in de regels aangegeven worden op basis waarvan dit beoordeeld zal worden. De Afdeling voegt daar in haar uitspraak van 16 december 2015 nog aan toe dat in die planregel ook kan worden geregeld dat indien de beleidsregels wijzigen gedurende de planperiode, daarmee rekening wordt gehouden (AbRvS 16 december 2015, nr. 201410618/2/R6).

### **1.2 Doel van deze nota**

In deze beleidsnota wordt geen nieuw beleid geformuleerd, doch wordt het beleid vastgelegd op vergelijkbare wijze zoals dit tot nu toe op basis van de kentallen van de CROW per project gebeurde.

Deze nota is een toetsingskader, een instrument voor ruimtelijke ordening dat zorg moet dragen voor een evenwichtige balans in vraag en aanbod van en naar parkeerruimte. De normen zijn bedoeld om met initiatiefnemers te komen tot een evenwichtige en toekomstbestendige invulling van het parkeervraagstuk dat zich bij elke nieuwe ontwikkeling altijd voordoet.

Initiatiefnemers kunnen bij de voorbereiding van een principeverzoek of bij de aanvraag van een omgevingsvergunning gebruik maken van deze nota om te bepalen welke parkeervraag zij bij hun ontwikkeling kunnen verwachten. Bij grotere ontwikkelingen dient deze nota als onderlegger bij de stedenbouwkundige randvoorwaarden.

De gemeente toetst de parkeersituatie van initiatieven aan deze nota.

### **1.3 Werkingsfeer**

De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en –plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies.

### **1.4 Begrippen**

Begrip	Omschrijving
Aanwezigheidspercentage	Het (theoretisch) op een bepaald tijdstip aanwezige percentage voertuigen in een parkeervoorziening ten opzichte van de maximaal berekende behoefte
Autobeschikbaarheid	Het eigen autobezit, verhoogd met de auto's van werkgevers die mee naar huis worden genomen.
Bruto vloeroppervlak bvo	Het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren van alle bouwlagen, inclusief technische ruimten.
Centrum	De binnenstad met het kernwinkelgebied.
Dubbel gebruik	Parkeerplaatsen worden afhankelijk van het moment van de dag parkeerplaatsen door verschillende functies gebruikt.
Eigen terrein	Het perceel of de percelen grond waarop de initiatiefnemer de ontwikkeling wil realiseren, inclusief de eventueel daarbij door de gemeente beschikbaar gestelde gronden.
Initiatiefnemer	De partij die het initiatief neemt tot een ontwikkeling van een nieuwe functie of uitbreiding/verbouw of wijziging van een bestaande functie.

Ontwikkeling	Een bouw- of gebruiksontwikkeling waarvoor een aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt ingediend. Het kan gaan over een nieuwbouwtontwikkeling, uitbreiding van een bestaande functie of functieverandering.
Parkeerbalans	Een berekening van de (maximale) parkeerbehoefte op basis van de behoefte per functie, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages en rekeneenheden. De uitkomst is het minimaal aan te leggen aantal parkeerplaatsen.
Parkeernorm	Basis voor het berekenen van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij een ontwikkeling.
Parkeerplaats exclusief op privaat terrein	Parkeerplaats op het eigen perceel die alleen voor de bewoner beschikbaar is.
Schil/overloopgebied	Gemengd gebied rond het centrum dat kan profiteren van de voorzieningen in en rond het centrum.
Verkoop vloeroppervlak vvo, Winkelvloeroppervlak wvo	Het vloeroppervlak binnen de buitenmuren van alle bouwlagen, exclusief technische ruimten en opslagruimten.

## Hoofdstuk 2 Parkeernormen Auto

### 2.1 Achtergrond parkeernormen

Ieder functie (wonen, werken, winkelen, recreëren) trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer en genereert daarmee een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerruimte voor een functie per eenheid nodig is.

Door de CROW, het internationale kennisplatform voor infrastructuur, is onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte bij diverse functie, de mate van verstedelijking en de stedelijke zone. Dit onderzoek is door de CROW vertaald in kencijfers die een indicatie geven van de vraag naar parkeerplaatsen. Deze kencijfers zijn gepubliceerd in de publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.

In Wijk bij Duurstede is in het verleden onderzoek gedaan naar de autobeschikbaarheid per woning per wijk. Dit is vergeleken met de het gemiddeld autobezit per huishouden zoals dat door het CBS wordt aangegeven. Het blijkt dat de autobeschikbaarheid uit het onderzoek hoger ligt dan de cijfers die het CBS geeft. De reden hiervoor kan zijn dat het CBS uitgaat van het kentekenregister en de per adres ingeschreven auto's. Leaseauto's en bedrijfsbusjes die mee worden genomen naar huis worden hier niet in meegenomen. Bij het vaststellen van de parkeernormen in deze nota is rekening gehouden met dit verschil.

#### Gebiedsindeling

Zoals aangegeven worden in de CROW-publicatie de kencijfers gekoppeld aan stedelijkheidsgraad van de wijk en de stedelijke zone. Voor de bepaling van de stedelijkheidsgraad van de diverse wijken is gebruik gemaakt van de gegevens van het CBS.

Buurt	Stedelijkheidsgraad
Wijk 00 Wijk bij Duurstede	Matig stedelijk
Wijk 01 Landelijk gebied	Niet stedelijk
Wijk 02 Cothen	Niet stedelijk
Wijk 03 Langbroek	Niet stedelijk

Tabel 1, stedelijkheidsgraad wijken Wijk bij Duurstede cf. CBS indeling

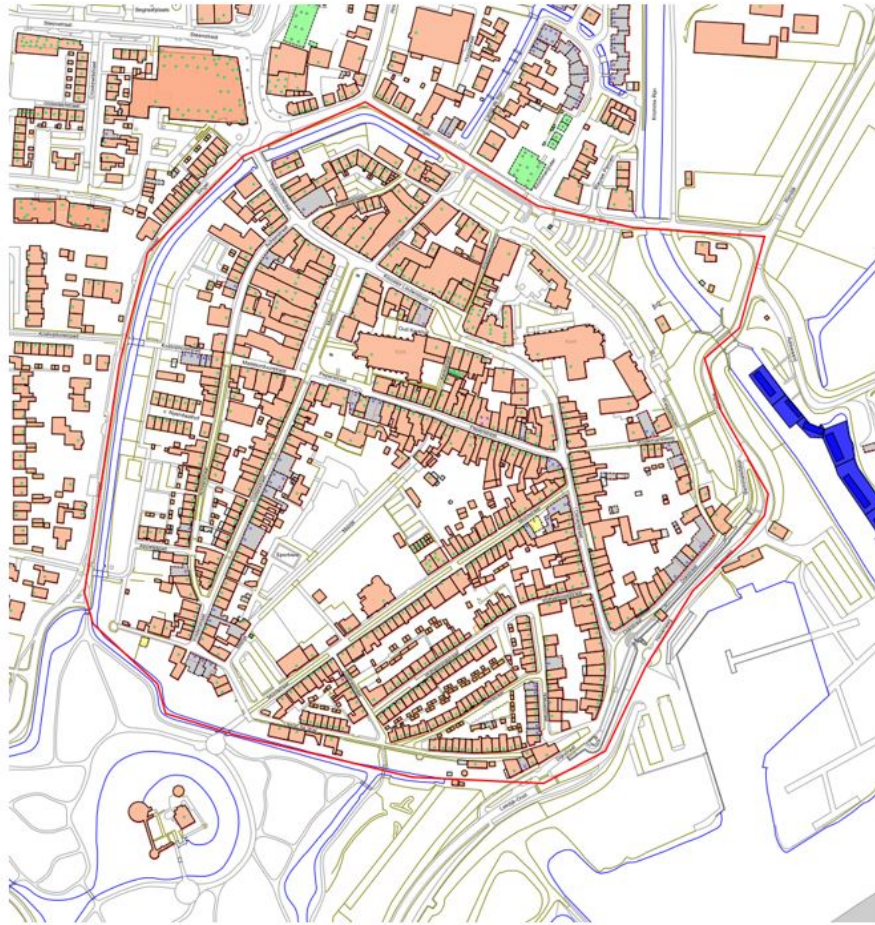
### 2.2 Stedelijke zone

In de CROW publicatie wordt in de kentallen onderscheid gemaakt naar stedelijke zone. Uit studies is gebleken dat functies in het centrum resulteren in een lagere parkeervraag dan functies van dezelfde aard in de rest van de bebouwde kom. De CROW publicatie kent 4 verschillende zones, te weten centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. In Wijk bij Duurstede is er eigenlijk geen overloopgebied tussen het centrum en de rest van de bebouwde kom te herkennen. Voor de toepassing van de parkeernormen in Wijk bij Duurstede zijn drie stedelijke zones te benoemen:

Centrum: Binnenstad Wijk bij Duurstede, met als buiten grens de Singel;

Rest bebouwde kom: Rest bebouwde kom van de kern Wijk bij Duurstede, de kern Cothen en de kern Langbroek;

Buitengebied: Alle overige gebieden.



Afbeelding 1: Stedelijke zone Centrum

### 2.3 Autobezit per wijk

Op basis van de data over het daadwerkelijke autobezit in Wijk bij Duurstede (2022) blijkt dat met name de woninggrootte, het eigendom (sociale huur versus koop en vrije sector huur) en de verschijningsvorm (grondgebonden woningen versus appartementen) bepalend zijn voor het autobezit per woning (zie ook de verantwoording in de bijlage). De nieuwe parkeernormen voor reguliere woonfuncties zijn daarom op deze aspecten gebaseerd.

### 2.4 Vervallen

### 2.5 Wonen

In onderstaande tabel zijn de herziene parkeernormen (2024) voor reguliere woonfuncties opgenomen. De parkeernorm per woning is daarbij een optelling van het bewonersdeel en het bezoekersdeel.

	binnenstad en singel		overig bebouwde kom		buiten bebouwde kom	
	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers
<b>grondgebonden woningen (m.u.v. sociale huur)</b>						
kleiner dan 50 m <sup>2</sup> gbo	1,4		1,5		1,7	
50 tot 100 m <sup>2</sup> gbo	1,5		1,6		1,8	
100 tot 125 m <sup>2</sup> gbo	1,6	0,2	1,7	0,2	1,9	0,2
125 tot 150 m <sup>2</sup> gbo	1,7		1,8		2,0	
groter dan 150 m <sup>2</sup> gbo	1,9		2,0		2,2	
<b>sociale huurwoningen</b>						
kleiner dan 50 m <sup>2</sup> gbo	0,8		0,9		1,1	
50 tot 100 m <sup>2</sup> gbo	0,9	0,2	1,0	0,2	1,2	0,2
groter dan 100 m <sup>2</sup> gbo	1,0		1,1		1,3	
<b>appartementen (m.u.v. sociale huur)</b>						
kleiner dan 50 m <sup>2</sup> gbo	0,8		0,9		1,1	
50 tot 75 m <sup>2</sup> gbo	1,0		1,1		1,3	
75 tot 100 m <sup>2</sup> gbo	1,1	0,2	1,2	0,2	1,4	0,2
100 tot 125 m <sup>2</sup> gbo	1,3		1,4		1,6	
groter dan 125 m <sup>2</sup> gbo	1,5		1,6		1,8	
<b>sociale huurappartementen</b>						
kleiner dan 50 m <sup>2</sup> gbo	0,6		0,7		0,9	
50 tot 75 m <sup>2</sup> gbo	0,7	0,2	0,8	0,2	1,0	0,2
groter dan 75 m <sup>2</sup> gbo	0,9		1,0		1,2	
<b>kamerverhuur</b>						
kamerverhuur, zelfstandig	0,4		0,6		0,6	
kamerverhuur, niet-zelfstandig <sup>1</sup>	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2

Tabel 2, parkeernormen wonen

Met behulp van de parkeernormen uit bovenstaande tabel wordt het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen berekend. Wanneer een initiatiefnemer ervoor kiest om meer parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren, is dit mogelijk.

#### **Lagere parkeernorm bij inzet mobiliteitsconcept**

Bij een ruimtelijke ontwikkeling is het van belang dat voldoende parkeerruimte wordt gerealiseerd om in de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep te voorzien. Dat kan naast de traditionele oplossing met het realiseren van voldoende parkeerplaatsen voor eigen auto's en fietsen ook met nieuwe mobiliteitsconcepten, zoals de inzet van deelauto's.

Mobiliteitsconcepten die aansluiten bij de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep, kunnen resulteren in een lagere parkeerbehoefte. Bij de inzet van mobiliteitsconcepten wordt het bewonersdeel van de parkeernorm daarom met maximaal 0,1 parkeerplaats per woning verlaagd. Voor een verlaging van de parkeereis bij de inzet van een mobiliteitsconcept moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- er moet worden onderbouwd hoe met de inzet van het mobiliteitsconcept in de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep wordt voorzien;
- de aanwezigheid van het mobiliteitsconcept moet langdurig (minimaal 10 jaar) worden gegarandeerd;
- er moet worden aangetoond dat sprake is van een gezonde businesscase inzake het aanbieden van het mobiliteitsconcept;
- er moet een risico-inschatting worden gemaakt van de effecten wanneer het mobiliteitsconcept niet wordt gebruikt;
- er moet een plan B worden geschetst: wat gebeurt er als het mobiliteitsconcept niet wordt gebruikt en wie heeft welke verantwoordelijkheid in dit plan B;
- bij de ontwikkeling wordt voldaan aan de minimale eisen gekoppeld aan het fietsparkeren.

Indien een initiatiefnemer kan onderbouwen dat ook met een hogere reductie op het bewonersdeel van de parkeernorm de aanleg van een passend aantal parkeerplaatsen wordt gewaarborgd, neemt het College van Burgemeester & Wethouders een afzonderlijk besluit over deze onderbouwing. Daarbij neemt het College de hiervoor gestelde voorwaarden in ogenschouw.

#### **Toevoeging fietsparkeernormen bij woningen**

Naast parkeernormen voor auto's, moeten er ook mogelijkheden zijn om de fiets te stallen. In hoofdstuk 4 zijn fietsparkeernormen opgenomen voor niet-woonfuncties. Deze blijven onverkort van toepassing. Voor woonfuncties gelden de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). In artikel 4.172 lid 1 van de Bbl staat dat voor woningen groter dan 50 m<sup>2</sup> een individuele berging van 5 m<sup>2</sup> verplicht is.

### **Aanvulling: fietsparkeernorm bij een gezamenlijke stalling**

Bij woningen groter dan 50 m<sup>2</sup> mag conform het Besluit bouwwerken leefomgeving ook worden voorzien in een gelijkwaardige oplossing voor de individuele berging, zoals een gezamenlijke fietsenstalling op maaiveld bij appartementen. Dit is vaak praktischer om de fiets te stallen dan een individuele berging op een verdieping. In deze herziening is opgenomen welke regels de gemeente Wijk bij Duurstede hanteert om te bepalen wat als gelijkwaardig alternatief voor een individuele berging kan worden beschouwd.

In de tabel op de volgende pagina zijn de fietsparkeernormen opgenomen waarmee de omvang van een gezamenlijke fietsenstalling kan worden bepaald. Deze fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de fietsparkeernormen uit de Amsterdamse Bouwbrief voor fietsparkeren, vertaald naar de situatie in Wijk bij Duurstede, aangezien een Amsterdamse woning doorgaans door meer mensen per oppervlakte wordt bewoond dan elders in Nederland. Hierdoor is de fietsparkeerbehoefte per woningoppervlakte in Amsterdam hoger dan elders in Nederland. Uit CBS-data is gebleken dat het gemiddelde woonoppervlak per persoon in Amsterdam 22% lager ligt dan in Wijk bij Duurstede. Daarom zijn de fietsparkeernormen van de Amsterdamse Bouwbrief met 22% verlaagd: in plaats van 1 extra fietsparkeerplaats per 25 m<sup>2</sup> gbo is uitgegaan van circa 0,8 fietsparkeerplaats per 25 m<sup>2</sup> gbo. Uitzondering hierop is de kleinste categorie waardoor er altijd minimaal 2 fietsparkeerplaatsen per woning beschikbaar zijn. Aanvullend op de bewonersnormen is voor bezoekers van woningen minimaal 0,25 fietsparkeerplaats per woning nodig. Deze stallingsplekken mogen in de openbare ruimte worden opgelost.

### **Interne berging in de woning**

Aangezien de toelichting van het Besluit bouwwerken leefomgeving stelt dat een fietsenberging ook bedoeld is voor het opbergen van spullen, moet bij een gezamenlijke fietsenstalling ook in elke woning groter dan 50 m<sup>2</sup> gbo een bergruimte van 2,7 m<sup>2</sup> worden gerealiseerd (doordat de fietsen in een gezamenlijke stalling staan kan de interne berging kleiner zijn). Het oppervlak van een warmwatertoestel of de ruimte die een verwarmingstoestel of een andere gebouwgebonden installatie inneemt, is daarbij niet meegerekend.

Bij een gezamenlijke fietsenstalling conform de fietsparkeernormen op de volgende pagina, en een interne berging van 2,7 m<sup>2</sup> per woning groter dan 50 m<sup>2</sup> gbo is sprake van een gelijkwaardig alternatief voor de eis uit artikel 4.172 van het Besluit bouwwerken leefomgeving.

woonoppervlakte woning	aantal fietsen	interne bergruimte
< 50 m	2	n.v.t.
50 – 75 m <sup>2</sup>	2,8	2,7 m <sup>2</sup>
75 – 100 m <sup>2</sup>	3,6	2,7 m <sup>2</sup>
100 – 125 m <sup>2</sup>	4,3	2,7 m <sup>2</sup>
> 125 m <sup>2</sup>	5,1	2,7 m <sup>2</sup>
Aanvullend is voor bezoekers van woningen minimaal 0,25 fietsparkeerplaats per woning nodig in de openbare ruimte.		

Tabel 3: Fietsparkeernormen woningen bij een gezamenlijke fietsenstalling

### **Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen**

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. Daarom zijn in deze herziening ook kwaliteitseisen voor fietsparkeren opgenomen. 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.

#### **Toegankelijkheid**

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

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting de bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangsuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsgang van de bestemmingen en/of de functies waarvoor de stalling is bestemd.

- 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.).
- 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.
- 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.
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

#### *Inrichting en bruikbaarheid*

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

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- 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 Fietsparkeur2 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 stallingssysteem 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.

#### **2.6 Garages en opritten**

Bij woningen, met name vrijstaande woningen en twee-onder-een-kap woningen, maar ook bij rij- en hoekwoningen, wordt bij de realisatie vaak parkeren op eigen terrein aangelegd. De mate waarin deze parkeerplaatsen mee worden gerekend als parkeerplaats is afhankelijk van de bruikbaarheid als gevolg van afmetingen en de bereikbaarheid er van. In tabel 4 zijn de rekeneenheden en voorwaarden hiervoor aangegeven.

Voorziening	Rekeneenheid	Minimale lengte oprit (m)	Minimale breedte oprit (m)
Enkele oprit zonder garage	0,8	5,0	3,1
Lange oprit zonder garage of carport	1,0	>8,0	3,1
Dubbele oprit zonder garage	1,7	5,0	5,0
Garage zonder oprit (bij woning)	0,4	nvt	nvt

Garagebox (niet bij woning)	0,5	nvt	nvt
Garage met enkele oprit	1,0	5,0	3,1
Garage met lange oprit	1,3	>8,0	3,1
Garage met dubbele oprit	1,8	5,0	5,0

Tabel 4: rekeneenheden en voorwaarden parkeervoorzieningen op eigen terrein

## 2.7 Werken

Onder de categorie werken worden de hierna volgende functies onderscheiden:

Kantoor (zonder baliefunctie)	Administratief en zakelijk
Commerciële dienstverlening	Kantoren met een baliefunctie
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	Bijvoorbeeld laboratorium, of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers)
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	Bijvoorbeeld loods, opslag of transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers)
Bedrijfsverzamelgebouw	Mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven

Tabel 5: functies werken

De parkeernormen voor bedrijven zijn exclusief de benodigde parkeerruimte voor vrachtauto's. In de tabel is naast de parkeernorm ook het inbegrepen aandeel bezoekers aangegeven. De normen zijn dus inclusief bezoekersparkeren.

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,1	2,8	5%
Commerciële dienstverlening	100 m <sup>2</sup> bvo	2,1	3,0	3,8	20%
Bedr. arbeidsintensief/bezoekers-extensief	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,5	2,6	5%
Bedr. arbeidsextensief/bezoekers-extensief	100 m <sup>2</sup> bvo	0,8	1,1	1,3	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	2,0	2,2	-

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 6: parkeernormen werken

## 2.8 Winkelen en boodschappen

Binnen de groep winkelen en boodschappen worden een groot aantal functies onderscheiden. In tabel 7 worden de voor Wijk bij Duurstede relevante functies omschreven en tabel 8 geeft de bij deze functies behorende parkeernormen.

Functie	Toelichting
Buurtsupermarkt	Kleine supermarkt (kleiner dan 600 m <sup>2</sup> wvo) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied heeft
Discountsupermarkt	Een supermarkt die zich kenmerkt door een relatief laag prijsniveau. Het service niveau is laag en het assortiment beperkt.
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	Supermarkt die zich kenmerkt door een relatief laag prijsniveau. Het serviceniveau is van een middenniveau en het assortiment is uitgebreid. De verkoopvloeroppervlakte is vaak groter dan 1.000 m <sup>2</sup> wvo.
Fullservice supermarkt (middel-hoog tot hoog prijsniveau)	Supermarkt die zich kenmerkt door een relatief hoog prijsniveau, het serviceniveau is hoog en het assortiment is uitgebreid. Het verkoopvloeroppervlak is vaak groter dan 1.000 m <sup>2</sup> wvo.
Grote Supermarkt	Supermarkt met een zeer uitgebreid assortiment en een hoog serviceniveau, met een verkoopvloeroppervlak van meer dan 2.500 m <sup>2</sup> wvo.



Binnenstad of hoofdwinkelcentrum	De binnenstad of hoofdwinkelcentrum is vaak het oudste deel van een stad of dorp, dat door de aanwezigheid van meerdere winkels en andere voorzieningen een centrumfunctie vervult. Dit centrum is voor het belangrijkste deel gericht op funshopping en winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie)
Wijk- en dorpscentrum	Dit zijn ondersteunende winkelgebieden, voornamelijk voor doelgerichte boodschappen.

Tabel 7: toelichting functies

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoekers
Buurtsupermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	3,8	nvt	89%
Discountsupermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	4	6,8	nvt	96%
Fullservice supermarkt (laag en middellaag)	100 m <sup>2</sup> bvo	4	5,7	nvt	93%
Fullservice supermarkt (middel-hoog en hoog)	100 m <sup>2</sup> bvo	4,5	5,2	nvt	93 %
Binnenstad of hoofdwinkelcentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	3,5	nvt	nvt	82%
Dorpscentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	4,0	nvt	72%
Wijkcentrum (klein)	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	4,8	nvt	76%
Kringloopwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	1,9	nvt	89%
Bouwmarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	2,4	2,7	87%
Tuincentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	2,8	3,1	89%
Groencentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	2,8	3,1	89%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 8: parkeernormen winkelen en boodschappen

## 2.9 Sport, cultuur en ontspanning

Onder sport, cultuur en ontspanning vallen een groot aantal functies. Voor enkele van deze functies is voor een goed begrip een nadere toelichting nodig.

Functie	Toelichting
Fitnessstudio/sportschool	Hiermee wordt bedoeld op kleinschaligere voorzieningen (ca 750 m <sup>2</sup> bvo) waar voor het overgrote deel alleen gebruikgemaakt wordt van fitnessapparaten.
Fitnesscentrum	Hierbij gaat het om grotere multifunctionele centra (> 1.500 m <sup>2</sup> bvo) die een breed pakket aan activiteiten aanbieden.
Sporthal/sportzaal	De parkeernormen voor deze voorzieningen zijn gebaseerd op normaal gebruik van de voorziening. Wanneer er grotere bezoekersaantallen verwacht kunnen worden dan bij normaal gebruik, dan moet dit apart beoordeeld worden.

Tabel 9, toelichting functies

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Bibliotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	1,2	1,6	97%
Filmtheater/filmhuis (1zitpl = ca 3 m <sup>2</sup> bvo)	100 m <sup>2</sup> bvo	2,6	8,2	10	97%

Theater/schouwburg (1 zitpl =ca 300 m <sup>2</sup> bvo)	100 m <sup>2</sup> bvo	8,9	10,3	13,5	87%
Fitnessstudio/sportschool	100 m <sup>2</sup> bvo	1,9	5,0	7	87%
Fitnesscentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	2,2	6,5	7,9	90%
Sporthal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,8	2,9	3,7	96%
Sportzaal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	2,8	3,8	94%
Tennishal	100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	0,5	0,6	87%
Squash hal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,7	3,3	84%
Zwembad overdekt	100 m <sup>2</sup> bad	nvt	11,8	13	97%
Zwembad openlucht	100 m <sup>2</sup> bad	nvt	13,2	15,8	99%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied  
Tabel 10: parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Van de hierna volgende functies kunnen alleen globale kentallen gegeven worden. Voor een eerste globale bepaling van de parkeerbehoefte kunnen de in de onderstaande tabel genoemde cijfers gebruikt worden. Een definitieve bepaling van de parkeervraag zal bepaald moeten worden op basis van te verwachten bezoekersaantallen.

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Museum	100 m <sup>2</sup> bvo	0,7	1,2	nvt	95%
Sportveld	ha netto terrein	27	27	27	95%
Jachthaven	ligplaats	0,7	0,7	0,7	
Kinderboerderij (stads- boerderij)	boerderij	nvt	22,5	nvt	
Manege	box	nvt	nvt	0,5	90%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied  
Tabel 11: parkeernormen sport, cultuur en ontspanning II

## 2.10 Horeca en (verblijfs)recreatie

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Camping	Standplaats	nvt	nvt	1,3	90%
bungalowpark	Bungalow	nvt	1,8	2,2	91%
1* Hotel	10 kamers	0,5	2,5	4,6	77%
2* Hotel	10 kamers	1,6	4,3	6,5	80%
3* Hotel	10 kamers	2,6	5,5	7,3	77%
4* Hotel	10 kamers	3,9	7,7	9,5	73%
5* Hotel	10 kamers	6,1	11,4	13,4	65%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied  
Tabel 12: parkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Van de hierna volgende functies kunnen alleen globale kentallen gegeven worden. Voor een eerste globale bepaling van de parkeerbehoefte kunnen de in de onderstaande tabel genoemde cijfers gebruikt worden. Een definitieve bepaling van de parkeervraag zal bepaald moeten worden op basis van te verwachten bezoekersaantallen.

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Café/bar/cafetaria	100 m <sup>2</sup> bvo	6	7	nvt	90%

Restaurant	100 m <sup>2</sup> bvo	12	14	nvt	80%
------------	------------------------	----	----	-----	-----

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied  
Tabel 13: parkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie II

### 2.11 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Behandelkamer	2,3	3,2	3,5	57%
Apotheek	Apotheek	2,5	3,4	nvt	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Behandelkamer	1,5	2	2,2	57%
Consultatiebureau	Behandelkamer	1,6	2,1	2,4	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Behandelkamer	1,4	2	2,3	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Behandelkamer	1,8	2,6	2,9	47%
Gezondheidscentrum	Behandelkamer	1,8	2,4	2,7	55%
Begraafplaats	Plechtigheid	nvt	51	51	97%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied  
Tabel 14: parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Van de hierna volgende functies kunnen alleen globale kentallen gegeven worden. Voor een eerste globale bepaling van de parkeerbehoefte kunnen de in de onderstaande tabel genoemde cijfers gebruikt worden. Een definitieve bepaling van de parkeervraag zal bepaald moeten worden op basis van te verwachten bezoekersaantallen.

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Religiegebouw	Zitplaats	0,2	0,2	nvt	
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Wooneenheid	0,7	0,7	nvt	60%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied  
Tabel 15 parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen II

### 2.12 Onderwijs

Onder onderwijs valt naast alle scholen en onderwijs instellingen ook het kinderdagverblijf.

Bij het kinderdagverblijven en basisscholen ontstaat de grootste parkeerdruk door het haal en brengverkeer. Dit is mede afhankelijk van de grootte van de school, hoeveel kinderen er begeleid naar school komen en hoeveel kinderen met de auto worden gebracht. Voor de berekening hiervan heeft de CROW een rekenmodel ontwikkeld. Dit model opgenomen in het rekenprogramma "Parkeren en verkeer" op de site van de CROW. Voor het bepalen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor het haal- en brengverkeer dient deze berekening gebruikt te worden.

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Kinderdagverblijf	100 m <sup>2</sup> bvo	1,1	1,5	1,6	0%
basisonderwijs	Leslokaal	1	1	1	
Middelbare school	100 leerlingen	4,7	5,9	5,9	11%
Avond onderwijs	10 studenten	5,5	7,8	11,5	95%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied  
Tabel 16: parkeernormen onderwijs (niet haal en brengverkeer)

### 2.13 Parkeerbalans

Vaak blijkt het niet noodzakelijk om in een bepaald gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen aan te leggen, maar slechts een deel daarvan, omdat gecombineerd gebruik van plaatsen mogelijk is. De mogelijkheden voor gecombineerd gebruik hangt af van de mate van openbaarheid van de parkeerplaatsen en de afstand van de plaatsen tot de bestemming.

Na bepaling van de parkeervraag per functie wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages het benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. De maximale hieruit volgende parkeerbehoefte is het minimale aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 17: aanwezigheidspercentages

### Aanscherping in toepassing nieuwe parkeernormen

Indien binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van autoparkeerplaatsen. In aanvulling op deze bepaling wordt met deze herziening expliciet vastgelegd dat het ook bij woningbouwontwikkelingen mogelijk is om rekening te houden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en hun bezoek (conform de aanwezigheidspercentages van de meest recente CROW-publicatie). Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit openbaar, en daarmee voor alle gebruikers van het plan, toegankelijk is. Wanneer parkeerplaatsen exclusief voor bewoners worden gereserveerd, kan dubbelgebruik niet worden toegepast op die parkeerplaatsen.

### Rekenvoorbeeld

Er worden 20 koopwoningen van 130 m<sup>2</sup> gbo gerealiseerd, die allemaal één eigen parkeerplaats krijgen. De parkeernorm (ligging in overig bebouwde kom) bedraagt 1,8 parkeerplaats voor bewoners en 0,2 parkeerplaats voor bezoekers. Omdat de privéparkeerplaatsen niet toegankelijk zijn voor bezoekers, kan hierbij geen dubbelgebruik worden toegepast. Voor de resterende parkeerbehoefte kan wel dubbelgebruik worden toegepast omdat deze parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn. De berekening van de parkeerbehoefte inclusief aanwezigheidspercentages is in onderstaande tabel weergegeven.

	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
eigen terrein	20	20	20	20	20	20	20	20	20
bewoners woningen	16,0	8,0	8,0	14,4	12,8	16,0	9,6	12,8	11,2
bezoekers woningen	4,0	0,4	0,8	3,2	2,8	0,0	2,4	4,0	2,8
<b>totaal</b>	<b>40</b>	<b>28,4</b>	<b>28,8</b>	<b>37,6</b>	<b>35,6</b>	<b>36,0</b>	<b>32,0</b>	<b>36,8</b>	<b>34,0</b>

Uit de tabel blijkt dat voor deze woningbouwontwikkeling (naar boven afgerond) 38 parkeerplaatsen benodigd zijn. Hiervan moeten (minimaal) 18 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn.

## Hoofdstuk 3 Toepassing parkeernormen auto

### 3.1 Uitgangspunten

Bij de toepassing van parkeernormen en de beoordeling van een ontwikkeling gelden de volgende uitgangspunten:

- De parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen;

- Wanneer als gevolg van een nieuwe ontwikkeling parkeerplaatsen voor bestaande functies komen te verdwijnen dienen deze gecompenseerd te worden;
- Er dient conform de parkeernormen in deze nota voorzien te worden in een minimaal aantal goed bereikbare parkeerplaatsen, een ontwikkeling mag geen parkeerprobleem in de omgeving veroorzaken;
- De som van de berekende parkeervraag wordt in hele getallen naar boven afgerond;
- De benodigde parkeercapaciteit moet op eigen terrein gerealiseerd worden;
- Het heeft de voorkeur bij wonen minimaal één parkeerplaats per woning exclusief op privaat terrein te realiseren;
- Overige parkeerplaatsen dienen bij voorkeur openbaar beschikbaar te zijn;
- Parkeerplaatsen op privaat terrein worden in de parkeerbalans toegerekend volgens tabel 4;
- Parkeernormen zijn inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers. De bezoekersplaatsen dienen openbaar bereikbaar te zijn.

### 3.2 Hardheidsclausule

Het college van burgemeester en wethouders kan, bijvoorbeeld bij een zwaarwegend economisch belang of volkshuisvestingsbelang, afwijken van de gemeentelijke parkeereis. Dit kan bijvoorbeeld wanneer het college de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid als gevolg van het niet realiseren van parkeerplaatsen.

## Hoofdstuk 4 Parkeernormen fiets

### 4.1 Aandacht voor de fiets

Voorzieningen voor de fiets zijn altijd onderbelicht geweest bij ontwikkelingen. De aantrekkelijkheid van een verplaatsing per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen bij herkomst en bestemming. Ook Wijk bij Duurstede heeft fietsstimulering hoog in het vaandel staan. Om die reden worden er ook fietsparkeernormen gesteld bij ruimtelijke ontwikkelingen.

De opgenomen normen moeten gezien worden als richtinggevende minimum normen. Meer mag, minder is niet gewenst.

Functie	Eenheid	I	II	III
Kantoor personeel	100 m <sup>2</sup> bvo	1,7	1,2	0,7
Basisschool <250 leerlingen	10 leerlingen	4,3	4,3	nvt
Basisschool 250 tot 500 leerlingen	10 leerlingen	5	5	nvt
Basisschool > 500 leerlingen	10 leerlingen	6,2	6,2	nvt
Basisschool medewerkers	10 leerlingen	0,4	0,4	nvt
Middelbare school leerlingen	100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	0,6	nvt
Winkelcentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	2,7	2,7	nvt
Supermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	2,9	2,9	nvt
Bouwmarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	0,25	0,25	nvt
Tuincentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	0,4	0,1
Fastfoodrestaurant	Locatie	29	10	5
Restaurant (eenvoudig)	100 m <sup>2</sup> bvo	18	18	15
Restaurant (luxe)	100 m <sup>2</sup> bvo	4	4	nvt
Apotheek bezoekers	Locatie	7	7	nvt
Apotheek medewerkers	Locatie	4	4	nvt
Begraafplaats	Plechtigheid	5	5	nvt
Gezondheidscentrum bezoekers	100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	1,3	nvt
Gezondheidscentrum medewerkers	100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	0,4	nvt
Kerk	100 zitplaatsen	40	40	nvt
Bibliotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	3	3	nvt
Bioscoop	100 m <sup>2</sup> bvo	7,8	1,4	nvt

fitness	100 m <sup>2</sup> bvo	5	2	nvt
Museum	100 m <sup>2</sup> bvo	0,9	0,9	nvt
Sporthal	100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	2,5	nvt
Sportzaal	100 m <sup>2</sup> bvo	4	4	nvt
Sportveld	Ha netto terrein	61	61	nvt
Theater	100 m <sup>2</sup> bvo	24	18	nvt
Zwembad	100 m <sup>2</sup> bassin	20	20	nvt

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 18: fietsparkeernormen

## Hoofdstuk 5 Overgangsregeling en slot

### 5.1 Overgangsregeling

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. De nieuwe parkeernormen worden niet opgelegd wanneer:

- Aanvrager binnen twee jaar na een positieve reactie op een principeverzoek, waarin aantallen parkeerplaatsen zijn benoemd, voor het betreffende plan een aanvraag omgevingsvergunning indient;
- Voor een bouwplan voor de inwerkingtreding van deze nota een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend, waarin een reëel aantal parkeerplaatsen is opgenomen;
- Bouwplannen die op basis van een vastgesteld bouwprogramma worden uitgevoerd, waarbij reeds parkeernormen of aantallen parkeerplaatsen zijn vastgelegd.

### 5.2 Slot en citeertitel

- In die situaties waarin deze nota niet voorziet wordt in overleg tussen de initiatiefnemer en de gemeente een op de publicaties van de CROW en de bezoekersverwachtingen gebaseerde parkeernorm vastgesteld.
- Deze nota kan aangehaald worden als Geactualiseerde nota parkeernormen Wijk bij Duurstede 2024.