

Beleidsregel Nota parkeernormen gemeente Renkum 2024

Het college van burgemeester en wethouders van gemeente Renkum;

gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht;

overwegende dat:

- deze beleidsregel parkeernormen voor zowel de auto alsook de fiets bevat;
- de Koersnota Mobiliteit en Parkeervisie de beleidscontext vormen voor deze beleidsregel parkeernormen die als basis dienen voor het bepalen van benodigde parkeercapaciteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals nieuwbouwplannen en/of het uitbreiden van bestaande functies

gelezen het voorstel van d.d. 16-09-2024

besluit vast te stellen het volgende 'Beleidsregel Nota parkeernormen gemeente Renkum 2024'.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

De Beleidsregel parkeernormen Gemeente Renkum 2024 vormt de basis voor het inschatten van benodigde parkeercapaciteit bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen als het toevoegen van functies of uitbreiden van bestaande functies. Deze beleidsregel vervangt de Parkeernota 2014-2020 die is vastgesteld op 26 februari 2014. De nieuwe beleidsregel sluit beter aan bij de ambities uit de Omgevingsvisie Renkum 2040 en het Mobiliteitsplan doordat ze meer flexibiliteit biedt waarmee invulling kan worden gegeven aan de Mobiliteitstransitie vanuit de TRIAS MOBILICA benadering (verminderen, verschonen, veranderen van mobiliteit). Deze beleidsregel biedt ruimte om gemotiveerd af te wijken van de gestelde parkeernormen, bijvoorbeeld bij het inzetten op deelmobiliteit. De verstedelijkingsopgaven in de nabij gelegen regio's zullen impact hebben op gemeente Renkum. Deze beleidsregel draagt bij aan de transitie naar duurzame mobiliteit en het behouden van een goed bereikbare, leefbare gemeente. Het college van B&W toetst aan de voorliggende beleidsregel bij de beoordeling van een omgevingsvergunning.

1.1 Parkeervisie: kwaliteit van de fysieke leefomgeving als vertrekpunt

In de beleidscontext is de kwaliteit van de fysieke leefomgeving conform de Omgevingswet het leidende beginsel. Bij een beoogde ontwikkeling is het vertrekpunt in eerste instantie dat ontwikkelingen bijdragen aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en een goede ruimtelijke ordening. Ten aanzien van parkeren houdt dit in dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Dit kan ook een combinatie zijn van voldoende parkeergelegenheid en voldoende aanbod van andere vervoerswijzen zoals: fietsvoorzieningen, deelmobiliteit en/of het uitbreiden van OV voorzieningen. Het doel is om te voorzien in een goede fysieke omgeving waarbij de insteek is dat er vanuit een integraal beleidskader wordt ontwikkeld.

1.2 Parkeernormen en maatwerk bij nieuwe ontwikkelingen

Parkeernormen zijn in principe het vertrekpunt voor het inschatten van voldoende parkeergelegenheid. Tegelijkertijd blijft het mogelijk om af te wijken van de parkeernorm en naar maatwerk te streven mits dat stevig, betrouwbaar en valide is onderbouwd; en er voor bewoners geen parkeeroverlast ontstaat.

1.3 Drie basisprincipes

Drie basisprincipes staan in dit parkeerbeleid centraal: (1) beschermen (van bewoners), (2) benutten (van de beschikbare ruimte) en (3) bouwen. Het basisprincipe van beschermen vormt de hoogste waarde. De andere twee basisprincipes zijn van gelijke waarde. De drie basisprincipes zijn niet wederzijds uitsluitend. Wanneer één van de andere principes maatgevend is, hangt af van: de specifieke situatie, de specifieke ruimtelijke ontwikkeling en het belang waarvoor in de samenleving het grootste draagvlak is. Het is mogelijk dat er situaties zijn waarbij juist meer draagvlak is voor het beter benutten van de bestaande parkeercapaciteit of juist het toevoegen van parkeercapaciteit op de grootste maatschappelijke draagvlak kan rekenen. Het is ook heel goed denkbaar dat juist een combinatie van deze principes de sleutel tot een oplossing zou kunnen zijn.

1.3.1 Beschermen (van bewoners) als leidende basisprincipe

Een (ruimtelijke) ontwikkeling mag de parkeeroverlast voor bewoners en belanghebbenden niet vergroten. Van parkeeroverlast is sprake wanneer de parkeerdruk binnen een acceptabele loopafstand van een functie hoger is dan 85% in de maatgevende periode. De maatgevende periode is de periode met de hoogste parkeerdruk. Het college van B&W heeft de mogelijkheid om af te wijken van dit principe, maar altijd in combinatie met flankerende maatregelen, zoals inzetten op deelmobiliteit, lopen, fietsen en OV-gebruik stimulerende maatregelen.

1.3.2 Benutten als basisprincipe

In gebieden waar geen parkeren op eigen terrein kan worden gerealiseerd, kan het benutten van de beschikbare ruimte een onderdeel zijn in de parkeeroplossing. De intentie en ambitie is om zoveel mogelijk groen in de wijk te behouden en/of toe te voegen en zo min mogelijke parkeercapaciteit ten koste van groen toe te voegen.

1.3.3 Bouwen als basisprincipe

Bouwen kan een oplossing zijn bij het voorzien in de parkeerbehoefte. Bouwen gaat niet zonder goede afstemming met de gemeente en het maken van afspraken. Voorbeelden van bouwen zijn: onoverdekt of overdekt maaiveld parkeren, half verdiepte parkeervoorzieningen, een parkeergarage, een parkeerterrein op dak met een hellingbaan of autolift. Wanneer bouwen als optie wordt overwogen, geldt dat dit in goede afstemming met het college van B&W nader moet worden onderzocht.

1.4 Betrouwbare en valide onderbouwing bij afwijken van de parkeernorm

Het is mogelijk om af te wijken van de parkeernorm, mits dit gebeurt op basis van een betrouwbare en valide onderbouwing. De verantwoordelijkheid voor deze onderbouwing ligt, geheel conform het wettelijke kader, bij een ontwikkelaar of initiatiefnemer van een beoogde ontwikkeling. Het wettelijke kader bestaat uit de Omgevingswet en daarmee samenhangende regelgeving. De gemeente heeft hierbij een adviserende en toetsende rol. De structurele borging van aangedragen alternatieven, zoals inzet van deelmobiliteit, is bij het afwijken van parkeernormen van belang.

1.4.1 Betrouwbaarheid en validiteit

Betrouwbaarheid en validiteit zijn middelen om te komen tot het primaire doel: bijdragen aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en een goede ruimtelijke ordening.

1.4.2 Definitie en richtlijnen betrouwbaarheid

Onder betrouwbaarheid wordt verstaan dat (1) in de onderbouwing geen zaken staan die niet controleerbaar zijn, (2) dat eventueel hiervoor benodigd onderzoek opnieuw uit te voeren is en (3) opnieuw uitgevoerd onderzoek tot nagenoeg vergelijkbare resultaten leidt.

De kwaliteit van de onderbouwing staat of valt met de mate van transparantie. De onderbouwing moet dan ook gebaseerd zijn op feiten en niet beïnvloed zijn door meningen en voorkeuren. De werkwijze en gebruikte bronnen moeten duidelijk zijn vastgelegd, wat bijdraagt aan de mogelijkheid tot het opnieuw kunnen uitvoeren van het onderzoek. De werkwijze moet logisch in elkaar steken. In de onderbouwing moet terug te lezen zijn hoe (met welke technieken) gegevens zijn verzameld, hoe ze zijn geanalyseerd en hoe ze zijn geïnterpreteerd.

1.4.3 Validiteit

Onder validiteit wordt verstaan de mate waarin de onderbouwing geloofwaardig overkomt. Dit betekent dat de onderbouwing, met onder anderen haar begrippen en uitspraken, eenduidig is en niet voor meerdere uitleg vatbaar mag zijn. Wanneer in de onderbouwing meetinstrumenten zijn toegepast, bijvoorbeeld bij een parkeerdrukmeting, meten deze instrumenten exact wat ze zouden moeten meten.

1.4.4 Doelen van betrouwbare en valide onderbouwing

Een betrouwbare en valide onderbouwing van een beoogde ontwikkeling beoogt verschillende doelen. Zo sluit deze benadering aan bij het *zorgvuldigheidsbeginsel*. De gemeente moet een besluit zorgvuldig kunnen nemen. Dit gebeurt onder meer door feiten goed te onderzoeken middels een betrouwbare en valide onderbouwing. Ook houdt ze rekening met het *motiveringsbeginsel*. Ieder besluit kan door de gemeente worden uitgelegd op basis van juiste feiten en een logische, begrijpelijke motivering. Relevant is hier ook het *rechtszekerheidsbeginsel*. Een besluit moet zo duidelijk zijn dat een burger weet waar hij of zij aan toe is en wat van hem of haar wordt verwacht.

Dit parkeernormenbeleid kan flexibel inspelen op de steeds veranderende eisen van de hedendaagse samenleving en een sterke bijdrage leveren aan behoud of versterken van de integrale ruimtelijke kwaliteit.

Hoofdstuk 2 Parkeernormen

Het vertrekpunt van een nieuwbouwproject, functie-uitbreiding, functiewijziging (in het vervolg "bouwplan") is de parkeernorm.

Een parkeernorm is een getal dat gebruikt wordt voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij een functie. Bij een functie die naast een hoofdfunctie ook uit aan de hoofdfunctie ondergeschikte sub-functies bestaat, is de hoofdfunctie leidend voor het berekenen van de parkeerbehoefte. De parkeernorm is bindend en de parkeernormen in deze beleidsregel gelden alleen voor nieuwe ontwikkelingen, dus niet voor bestaande situaties. De parkeerbehoefte bij bestaande situaties is meestal gebaseerd op de destijds bestuurlijk vastgestelde bindende parkeernormen. Daarin brengt deze Nota Parkeernormen

geen verandering. De parkeernormen betreffen minimum normen met uitzondering van de Dorpskernen Oosterbeek, Renkum, Doorwerth, en de stationslocaties Oosterbeek en Wolfheze waar de parkeernormen maxima zijn.

2.1 Definities en uitgangspunten

Bij het toepassen van deze methode gelden een aantal volgende definities en uitgangspunten.

2.1.1 Parkeereis

Onder parkeereis wordt verstaan het aantal parkeerplaatsen dat op grond van de parkeernormen (zie bijlage 3) als verplichting opgelegd wordt bij de oplevering van een nieuw bouwplan. Ook in geval van meerdere woningen in een bouwplan dient bij iedere woning te worden voldaan aan de parkeerbehoefte. Een parkeernorm van "0" per woning, ook niet per saldo, is niet toegestaan.

2.1.2 Parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de omvang van een functie.

De omvang van een functie is het aantal eenheden (BVO in m²; aantallen van een eenheid) waarmee de grootte van een functie in parkeernormen kan worden uitgedrukt. Meestal gaat het om BVO in m², maar het kan evengoed ook om aantallen gaan, zoals onder meer: aantallen woningen, behandelkamers en sportvelden.

De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van bruto vloeroppervlak in m² (BVO) of andere meeteenheden in combinatie met de parkeernorm. Dit levert de parkeereis op. De bruto vloeroppervlakte van een ruimte, of van een groep ruimten, is de oppervlakte gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies die de desbetreffende ruimte(n) omhullen. Alle ruimte achter de hoofdingang (voordeur) behoort tot het BVO. Bijvoorbeeld bij appartementencomplexen zijn gemeenschappelijke trappenhuisen geen onderdeel van de BVO.

Inpandige gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het BVO. Ook ruimten die een hoogte hebben van minder dan 1,50 meter (met uitzondering van kruipruimtes) worden meegeteld. De oppervlakte van een trapgat, een liftschacht, leidingschacht op elk vloerniveau en een vrijstaande uitwendige kolom (indien deze groter is dan 0,5 m²) behoren tot de BVO. De oppervlakte van buitenruimten zoals loggia's, balkons, niet gesloten galerijen, dakterrassen en dergelijke worden niet tot de BVO van een gebouw gerekend.

2.1.3 Compensatie van parkeerplaatsen

Wanneer bij een nieuw bouwplan bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen dienen deze volledig te worden gecompenseerd.

2.1.4 Salderen van parkeerbehoefte

Wanneer een nieuw bouwplan in de plaats komt van een functie waar al een theoretisch tekort (parkeernorm technisch) aan parkeerplaatsen is, komt dit tekort niet voor rekening van de nieuwe ontwikkeling. Dit tekort mag in mindering worden gebracht op de totale parkeerbehoefte van het beoogde plan. Na vijf jaar leegstand van een functie is saldering niet meer mogelijk. Het aantonen van de leegstand is een verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar.

2.1.5 Loopafstanden bepalen

Onder loopafstanden wordt verstaan de werkelijke afstand (dus niet de hemelsbrede afstand) die een voetganger moet afleggen uitgedrukt in meters tussen een parkeerplaatsen en zijn herkomst of bestemming. De richtlijnen voor de loopafstanden staan in de tabel in bijlage 2.

2.1.6 Parkeerdruk bepalen

Parkeerdruk wordt bepaald op basis van het moment in de week waarop de parkeerbehoefte van een functie of van meer dan één functie het hoogste is. Dit is de maatgevende periode. De maatgevende periode kan per functie verschillen. Zo is de parkeerdruk bij een woonfunctie doorgaans de dinsdag- en donderdagnacht het hoogst, terwijl dit voor bedrijven meestal overdag is. Om bewoners te beschermen tegen te hoge parkeerdruk en onnodig zoekverkeer naar een parkeerplaats te voorkomen is de grens bij openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op maximaal 85% parkeerdruk gesteld.

2.1.7 Parkeerbalans

Wanneer een beoogd bouwplan de ontwikkeling van verschillende functies behelst, wordt een parkeerb balans toegepast om parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten. Een parkeerb balans is een overzicht van verschillende functies behorende tot een bouwplan waaruit de totale parkeerbehoefte volgt. Door het optellen van iedere afzonderlijke parkeerbehoefte en rekening te houden met bezettingsgraden per functie kan de totale parkeerbehoefte worden bepaald en de maatgevende periode van de totale ontwikkeling. Een parkeerb balans maakt inzichtelijk of, en zo ja, in welke mate parkeerplaatsen door meerdere functies benut kunnen worden.

In een parkeerb balans kunnen ook ruimtelijke ontwikkelingen worden betrokken die geen onderdeel zijn van een specifieke omgevingsvergunning. Dit kan bijvoorbeeld aan de orde zijn bij een gefaseerde

ruimtelijke ontwikkeling. In dit geval is het vereist dat in ieder geval wordt voorzien in de parkeerbehoefte van die ruimtelijke ontwikkeling(en) waarvan middels bestuurlijke besluiten zeker is dat die worden gerealiseerd.

2.1.8 Aanwezigheidspercentages bij uitwisseling van parkeerplaatsen

Bij het maken van herinrichting-, nieuwbouw- en (her)ontwikkelingsplannen of functiewisselingen is ook de onderlinge uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen aan de orde. Hierbij gaat het om de mate waarin een parkeervoorziening afwisselend door bewoners of hun bezoekers, door werknemers, of door bezoekers van kantoren, bedrijven, winkels en andere commerciële voorzieningen kunnen worden gebruikt. Naarmate het aantal parkeerplaatsen op openbaar toegankelijk terrein toeneemt, neemt de mate van uitwisselbaarheid toe.

De parkeervraag per dagdeel wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee verschillende functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening. De aanwezigheidspercentages zijn vastgesteld aan de hand van landelijke CROW richtlijnen.

2.1.9 Parkeren op openbaar terrein

In principe wordt de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen op eigen terrein opgelost. In geval de parkeerbehoefte op openbaar terrein kan worden opgelost en hierover overeenstemming is tussen gemeente en ontwikkelaar zijn openbare parkeerplaatsen relevant. Onder openbare parkeerplaats wordt verstaan een parkeerplaats die openbaar is en voor een ieder toegankelijk is. Bij campings, bungalowparken en hotels wordt hiervan afgeweken. Het parkeren voor bezoekers hiervan mag niet afgewenteld worden op de openbare ruimte.

2.1.10 Parkeren op eigen terrein bij woningen

Een parkeerplaats op eigen terrein als een uitrit, ruimte vóór een individuele garage, ruimte op particuliere grond bij een woning die tijdens de aanleg bedoeld was als parkeergelegenheid (bijvoorbeeld een carport) alsook een parkeerplaats in een collectieve parkeergarage die (mede) voor de woning is bestemd, tellen mee als parkeerplaats in de parkeercapaciteit mits de parkeerplaats voldoet aan de eisen van maatvoering. Als er ruimte is om op eigen terrein te parkeren, gelden hiervoor reductiefactoren die aangeven in welke mate die ruimte wordt meegerekend in de parkeercapaciteit.

2.1.11 Parkeerplaatsen op eigen terrein bij bedrijven

Bij nieuwbouw of verbouw van bedrijven geldt altijd als basiseis dat de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Dit geldt ook voor het laden- en lossen van voertuigen ten dienste van bedrijven.

2.1.12 Parkeren oplossen binnen het plangebied

Bij alle functies geldt dat de parkeerbehoefte binnen het plangebied dient te worden opgelost. Aan de hand van een parkeerbalans kan de totale parkeerbehoefte in een plangebied in beeld worden gebracht. Deze benadering bevordert gedeeld ruimtegebruik en het optimaal gebruik maken van de schaarse ruimte. Wanneer bij het oplossen van de parkeerbehoefte een openbaar toegankelijke in privaat eigendom zijnde parkeergarage wordt betrokken, geldt dat de aan de ontwikkeling gekoppelde in de betreffende parkeergarage beschikbare parkeercapaciteit gegarandeerd moet zijn voor minimaal de duur van 20 jaar.

2.1.13 Maatvoering parkeervak langsparkeren

Een openbaar toegankelijk parkeervak bij langsparkeren is in alle gevallen (dus ook op privaat terrein) tenminste 2,00 meter breed en 6,00 meter lang (of minimaal 5,50 meter lang bij tussenvakken of eindvakken met schuine toeloop. Overige inrichtingseisen dienen in eerste instantie zoveel mogelijk aan te sluiten bij de richtlijnen van Dibor en in tweede instantie bij die van het CROW. Voor parkeergarages geldt de NEN 2443.

2.1.14 Maatvoering parkeervak haaksparkeren

Een openbaar toegankelijk parkeervak bij haaksparkeren is in alle gevallen (dus ook op privaat terrein) tenminste 2,50 breed en 5,00 meter lang dan wel 4,50 meter lang met 0,50 meter overstek. Overige inrichtingseisen dienen in eerste instantie zoveel mogelijk aan te sluiten bij de richtlijnen van Dibor en in tweede instantie bij die van het CROW. Voor parkeergarages geldt de NEN 2443.

2.1.15 Maatvoering gehandicaptenparkeerplaats bij haaksparkeren met uitstapstrook

Een gehandicaptenparkeerplaats bij haaksparkeren met een vrije uitstapstrook langs het parkeervak is in alle gevallen (dus ook op privaat terrein) tenminste 3,00 meter breed en 5,00 meter lang. Overige inrichtingseisen dienen in eerste instantie zoveel mogelijk aan te sluiten bij de richtlijnen van Dibor en in tweede instantie bij die van het CROW. Voor parkeergarages geldt de NEN 2443.

2.1.16 Maatvoering gehandicaptenparkeerplaats bij haaksparkeren zonder uitstapstrook

Een gehandicaptenparkeerplaats bij haaksparkeren zonder een uitstapstrook langs het parkeervak is in alle gevallen (dus ook op privaat terrein) tenminste 3,50 meter breed en 5,00 meter lang. Overige inrichtingseisen dienen in eerste instantie zoveel mogelijk aan te sluiten bij de richtlijnen van Dibor en in tweede instantie bij die van het CROW. Voor parkeergarages geldt de NEN 2443.

2.1.17 Manoeuvrere ruimte

Bij een parkeervak dient voldoende rekening te zijn gehouden met manoeuvrere ruimte om het parkeervak in en uit te kunnen rijden. De manoeuvrere ruimte dient 6 meter te zijn.

2.1.18 Openbare laadinfrastructuur

Gemeente Renkum stimuleert elektrisch rijden door het uitrollen van een netwerk van publieke laadpunten bij openbare parkeerplaatsen op basis van de Laadvisie 2022 – 2032. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt in de planvorming rekening gehouden met de beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur. Parkeerplaatsen die middels een verkeersbesluit en handhaafbaar verkeersbord exclusief bestemd zijn voor het opladen van elektrische voertuigen tellen onverminderd mee in de parkeercapaciteit bij het toetsen van parkeerbehoefte op basis van parkeernormen.

2.2 Parkeernormentabel

In de parkeernormentabel staan parkeernormen per functie opgenomen. Deze zijn gebaseerd op de parkeerrichtlijnen van het CROW en vervolgens aangepast naar de situatie van gemeente Renkum. Voor de parkeernormentabel gelden de definities die opgenomen zijn in bijlage 3. De gebieden waarnaar wordt verwezen zijn vastgesteld in kaarten die zijn opgenomen in bijlage 1. Bij functies waarvoor geen parkeernormen in de tabel staan opgenomen is een maatwerkoplossing mogelijk. In die gevallen is het aan de ontwikkelende partij om het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling te onderbouwen. Het bevoegd orgaan beoordeelt deze onderbouwing en maakt de afweging of deze past.

1. Uitgangspunten bij de parkeernormentabel

Bij de parkeernormentabel gelden de volgende uitgangspunten:

- de parkeernormen zijn inclusief de aandelen parkeerbehoefte voor bezoekers;
- de aandelen bezoekers staan bij iedere functie expliciet in de tabel;
- de parkeernormen zijn gedifferentieerd naar: Dorpskernen Oosterbeek, Renkum, Doorwerth en stationslocaties, (2) Rest bebouwde kom en (3) buitengebied. Zie kaarten in de bijlage.

2.2.1.1 Dorpskerngebieden Oosterbeek , Renkum , Doorwerth en stationslocaties

Dorpskerngebieden zijn bepaald op basis van loopafstand ten opzichte van een concentratie van voorzieningen waarbij voor de gebieden met een station een afstand is aangehouden met een wandeluur van gemiddeld 15 minuten. Voor de kernen zonder station is tussen de 7 à 10 minuten aangehouden.

Onder dorpskerngebied en stationslocatie Oosterbeek worden verstaan het gebied binnen de volgende grenzen. De noordgrens bestaat uit een gebied in de omgeving van de Dreijenseweg; de LF4 Midden Nederland Route. De oostgrens bestaat uit de Lebrechtweg en de Toulon van der Koogweg. De zuidgrens bestaat uit de Fangmanweg, De Dam en de Hazenakker. De westgrens van dit gebied bestaat uit de Karel van Gelderlaan, Steijnweg, J.J. Talsmalaan en de Pieterbergseweg.

Onder dorpskerngebied Renkum wordt verstaan het gebied binnen de volgende grenzen. De noordgrens bestaat uit de Molenweg en de Groeneweg. De oostgrens bestaat uit de Schoolweg. De zuidgrens bestaat uit de N225. De westgrens bestaat uit de Leeuwenstraat en Molenweg.

Onder dorpskern Doorwerth wordt verstaan het gebied binnen de volgende grenzen. De noordgrens bestaat uit de Bachlaan ter hoogte van de basisschool en de Waldeck Pymontlaanoostgrens. De oostgrens bestaat uit de Waldeck Pymontlaanoostgrens en de Berkenlaan. De zuidgrens bestaat uit de W.A. Scholtenlaan. De westgrens bestaat uit de Houtsniplaan en een deel van de Beethovenlaan.

Onder stationslocatie Wolfheze wordt verstaan:

Het totale bebouwde kom gebied tussen de Lindeboomlaan, het Hendriksplantsoen en de A50.

2.2.1.2 Rest bebouwde kom

Onder rest bebouwde kom wordt verstaan de bebouwde kom van respectievelijk Oosterbeek, Renkum, Doorwerth, Wolfheze, Heelsum, Heveadorp en Kievitsdel niet zijnde dorpskerngebieden en/of stationslocaties.

2.2.1.3 Buitengebied

Onder buitengebied wordt verstaan alle gebieden binnen de gemeentegrenzen die buiten de bebouwde kom vallen.

Parkeernormentabel - auto

		Dorpsker- nen Oos- terbeek, Renkum, Door- werth en stationslo- caties	Rest- be- bouw- de kom	Bui- ten- ge- bied	Aan- deel bezoee- kers
Functietype: woonfuncties	Eenheid	Parkeer norm	Par- keer norm	Par- keer norm	Par- keer norm
Groter dan 160 m ² bvo	per woning	1,7	2,0	2,2	0,3
Groter dan 120m ² en kleiner of gelijk aan 160m ² bvo	per woning	1,6	2,0	2,0	0,3
Groter dan 100m ² en kleiner of gelijk aan 120m ² bvo	per woning	1,5	1,6	1,9	0,3
Groter dan 80m ² en kleiner of gelijk aan 100m ² bvo	per woning	1,4	1,4	1,8	0,3
Groter dan 60 m ² bvo en kleiner of gelijk aan 80 m ² bvo	per woning	1,3	1,3	1,7	0,3
Groter dan 30 m ² bvo en kleiner of gelijk aan 60 m ² bvo	per woning	1,2	1,2	1,6	0,3
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	per kamer	0,3	0,3	0,3	0,2
Aanleunwoning en serviceflat	per woning	1,1	1,1	1,2	0,3
Sociale huur (inkomensgrens) woning groter dan 60m ²	per woning	1,3	1,3	1,7	0,3
Sociale huur (inkomensgrens) appartement groter dan 60m ²	per woning	1,3	1,3	1,7	0,3
Sociale huur (inkomensgrens) woning kleiner dan 60m ²	per woning	1,1	1,1	1,5	0,3
Sociale huur (inkomensgrens) appartement kleiner dan 60m ²	per woning	1,1	1,1	1,5	0,3
Verzorgd wonen mobiliteitsklasse B	per woning	1,0	1,0	1,0	0,3
Verzorgd wonen mobiliteitsklasse C	per woning	0,4	0,4	0,4	0,3
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	0,6	60%
Functietype: Bedrijven en winkels	Eenheid	Parkeer- norm	Par- keer- norm	Par- keer- norm	Aan- deel bezoee- kers
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m ² bvo	1,6	1,7	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m ² bvo	1,9	2,3	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	per 100 m ² bvo	1,8	2,2	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	per 100 m ² bvo	0,8	1,0	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m ² bvo	1,4	1,6	2,0	-
Bedrijfswoning	per woning	1,6	2,0	2,2	0,3/20%
Buurtsupermarkt (kleiner dan 600 m ² wvo)	per 100 m ² bvo	2,7	3,4	-	89%
Supermarkt	per 100 m ² bvo	4,3	5,2	-	93%
Grote supermarkt (groter dan 2.500 m ² wvo)	per 100 m ² bvo	6,8	7,7	-	84%
Groothandel in levensmiddelen	per 100 m ² bvo	6,4	6,4	-	80%
Binnenstad / hoofdwinkel(stads)centrum	per 100 m ² bvo	-	-	-	92%
Buurt- en dorpscentrum	per 100 m ² bvo	3,1	3,7	-	72%

Wijkcentrum	per 100 m ² bvo	4,3	5,1	-	79%
Stadsdeelcentrum	per 100 m ² bvo	5,2	6,3	-	85%
Weekmarkt	per m ¹ kraam	0,2	0,2	-	85%
Kringloopwinkel	per 100 m ² bvo	1,2	1,7	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m ² bvo	5,6	7,4	9,3	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel (overig)	per 100 m ² bvo	1,6	1,7	2,0	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	per 100 m ² bvo	-	4,8	5,2	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m ² bvo	1,9	2,3	-	93%
Winkelboulevard	per 100 m ² bvo	3,5	4,0	-	94%
Showroom (auto's, keukens, caravans)	per 100 m ² bvo	0,9	1,3	1,7	-
Outletcentrum	per 100 m ² bvo	8,8	9,6	10,4	94%
Bouwmarkt	per 100 m ² bvo	1,8	2,3	2,5	87%
Tuin- en groencentrum	per 100 m ² bvo	2,3	2,6	2,9	89%
Functietype: sociaal-cultureel, sport, welzijn, religie	Eenheid	Parkeer-norm	Par-keer-norm	Par-keer-norm	
Bibliotheek	per 100 m ² bvo	0,8	1,1	1,4	97%
Museum	per 100 m ² bvo	0,6	1,1	-	95%
Bioscoop	per 100 m ² bvo	7,9	11,0	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	per 100 m ² bvo	5,2	7,7	9,9	97%
Theater/schouwburg	per 100 m ² bvo	7,9	9,8	12,0	87%
Musicaltheater	per 100 m ² bvo	3,4	3,9	5,1	86%
Casino	per 100 m ² bvo	6,1	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	2,2	2,8	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	per tafel	1,1	1,4	1,8	87%
Dansstudio	per 100 m ² bvo	3,8	5,4	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m ² bvo	3,4	4,7	6,5	87%
Fitnesscentrum	per 100 m ² bvo	4,4	6,2	7,4	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m ² bvo	-	9,3	10,3	99%
Sauna/hammam	per 100 m ² bvo	4,6	6,6	7,3	99%
Sporthal	per 100 m ² bvo	1,6	2,7	3,5	96%
Sportzaal	per 100 m ² bvo	1,9	2,7	3,6	94%
Tennisbaan	per baan	2,5	2,5	2,5	90%
Squashhal	per 100 m ² bvo	2,4	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	per 100 m ² bassin	10,7	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	per 100 m ² bassin	10,1	12,9	15,8	99%
Sportveld	per ha. Netto terrein	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion	per zitplaats	0,1	0,1	-	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m ² bvo	1,4	1,7	2,1	98%
Golfoefencentrum ('pitch & put') / Golfbaan (18 holes)	per centrum	-	50,7	56,2	93%
Indoorspeeltuin (kleiner dan 3.500 m ² bvo)	per 100 m ² bvo	3,7	4,4	5,1	97%
Indoorspeeltuin (3.500 m ² bvo of groter)	per 100 m ² bvo	4,3	5,3	6,1	98%
Manege (paardenhouderij)	per box	-	0,4	0,4	90%
Volkstuin	per 10 tuinen	1,3	1,4	1,5	100%
Camping (kampeerterrein)	per standplaats	-	-	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	-	1,6	2,1	91%
Bed & Breakfast	Per eenpersoons slaap-plek	0,5	0,5	0,5	100%

Hotel*	per 10 kamers	0,4	2,4	4,5	77%
Hotel**	per 10 kamers	1,5	4,1	6,3	80%
Hotel***	per 10 kamers	2,3	5,1	6,9	77%
Hotel****	per 10 kamers	3,6	7,3	9,1	73%
Hotel*****	per 10 kamers	5,7	10,8	12,8	65%
Café/bar/cafetaria	per 100 m² bvo	5,0	6,0	7,0	90%
Restaurant	per 100 m² bvo	9,0	13,0	-	80%
Discotheek	per 100 m² bvo	12,3	18,4	20,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m² bvo	5,5	7,5	-	99%
Cultureel centrum/wijkgebouw	per 100 m² bvo	2,0	2,0	-	90%
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,5	3,0	3,3	57%
Apotheek	per 100 m² bvo	2,3	2,4	-	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,5	1,8	2,0	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,6	1,9	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,6	1,9	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,0	2,4	2,7	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,9	2,2	2,5	55%
Ziekenhuis	per 100 m² bvo	1,6	1,7	2,0	29%
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	-	30,0	30,0	99%
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	-	32,0	32,0	97%
Religiegebouw (kerk/moskee)	per plaats	0,2	0,2	0,2	-
Functietype: KDV en onderwijs					
Kinderdagverblijf / peuterspeelzaal - personeel	per 100 m² bvo	1,1	1,2	1,5	0%
Buitenschoolse opvang - personeel	per 100 m² bvo	1,1	1,2	1,5	0%
Basisschool - personeel	per 100 m² bvo	0,8	0,8	0,8	-
Middelbare school	per leslokaal	0,8	0,8	0,8	11%
Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, WO)	per leslokaal	6,0	6,0	6,0	7%
Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, WO)	per collegezaal	20,0	20,0	20,0	72%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	per 10 studenten	5,0	6,0	10,5	95%

2.3 Reductiefactoren ten aanzien van parkeerplaats op eigen terrein en/of specifiek toebedeelde parkeerplaats

Parkeren wordt in principe opgelost op eigen terrein. Ten aanzien van woningen worden voor parkeren op eigen terrein reductiefactoren toegepast. Zo kunnen twee parkeerplaatsen op eigen terrein (het theoretisch aantal) niet altijd als twee worden meegeteld in de parkeercapaciteit, omdat die doorgaans minder efficiënt worden benut dan openbare parkeerplaatsen.

Reductiefactoren parkeerplaats op eigen terrein (POET)	Theoretisch aantal	Praktisch berekeningsaantal	Opmerking
Enkele opstelplek met en zonder garage	1	0,8	Garage telt niet mee in de capaciteit; opstelplek wel. Opstelplek voor één voertuig is minimaal 5,00 meter lang en 3,00 meter breed. Wanneer de opstelplek grenst aan een opstelplek van een naast gelegen woning dient de opstelplek minimaal 3,25 meter breed te zijn als deze voor of naast een garage- of zij deur liggen.

Lange opstelplek met en zonder garage	2	1,3	Garage telt niet mee in de capaciteit; opstelplek wel. Lange opstelplek is minimaal 11,00 meter lang en 2,5 meter breed
Dubbele opstelplek met en zonder garage	2	1,7	Garage telt niet mee in de capaciteit; opstelplek wel. Opstelplek voor één voertuig is minimaal 5,00 meter lang en 3,00 meter breed. Wanneer de opstelplek grenst aan een opstelplek van een naast gelegen woning dient de opstelplek minimaal 3,25 meter breed te zijn als deze voor of naast een garage- of zij deur liggen.
Garage bij woning zonder opstelplek	1	0,0	Geen opmerkingen.
Garagebox niet bij woning	1	0,0	Geen opmerkingen.
Parkeerplaats in gebouwde parkeervoorziening expliciet bestemd voor gestapelde woningen/onderdeel appartementencomplex	1	1,0	Parkeervak is conform NEN-norm (NEN 2443)

2.4 Aanwezigheidspercentages woningen

Voor woningen gelden onderstaande aanwezigheidspercentages voor bewoners.

WD ochtend	WD middag	WD avond	WD nacht	Za mid-dag	Za avond	Koop-avond	Zondag
50%	50%	90%	100%	60%	80%	80%	70%

WD = werkdag

NB. Wanneer parkeerplaatsen gereserveerd zijn, spelen aanwezigheidspercentages geen rol. Immers, ze kunnen dan niet worden gedeeld met andere gebruikers.

2.5 Bezoekersparkeren bij woningen

Voor bezoekers parkeren bij woningen gelden de volgende aanwezigheidspercentages (CROW, 2019):

Periode	Percentage
Zondag	70%
Werkdagochtend	10%
Werkdagmiddag	20%
Werkdagavond	80%
Werkdagnacht	0%
Koopavond	60%
Zaterdag middag	80%
Zaterdag avond	70%

In berekeningen wordt er afgerond naar boven.

2.6 Parkeerbehoefte door halen en brengen bij kinderdagverblijf (crèche), BSO en basisschool

Gemeente Renkum richt in principe gebieden in de omgeving van nieuwe scholen zo autovrij mogelijk in om te stimuleren dat kinderen zelfstandig lopend of fietsend naar school gaan.

Daar waar dit niet lukt, hanteren we een richtlijn voor het bepalen van de parkeerbehoefte die veroorzaakt wordt door het halen en brengen van kinderen. Deze is gebaseerd op de door CROW ontwikkelde systematiek die is opgenomen in de rekentool 'Verkeersgeneratie en parkeren'. De volgende formules worden op basis hiervan toegepast:

1) Halen & brengen bij kinderdagverblijf (KDV), peuterspeelzaal (PSZ) en buitenschoolse opvang (BSO)

aantal kinderen * percentage kinderen met de auto * 0,25 * 0,75 = parkeerbehoefte voor halen en brengen

In deze formule zijn twee reductiefactoren ingebouwd:

- In deze formule is een reductiefactor m.b.t. de parkeerduur ingebouwd. Voor KDV, PSZ en BSO parkeren gemiddeld 15 minuten in een periode van 60 minuten = 0,25.
- In deze formule is een reductiefactor ingebouwd m.b.t. het aantal kinderen in één auto: 0,75.

Voor de berekening is dus het aantal kinderen dat naar respectievelijk de KDV, PSZ, BSO gaat en het aandeel hiervan dat met de auto wordt gebracht relevant.

2) Halen en brengen bij lagere school groep 1 t/m 3

aantal leerlingen * percentage leerlingen met de auto * 0,5 * 0,75 = parkeerbehoefte voor halen en brengen

In deze formule zijn twee reductiefactoren ingebouwd:

- In deze formule is een reductiefactor m.b.t. de parkeerduur ingebouwd. Groep 1 t/m 3 parkeren gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten = 0,5.
- In deze formule is een reductiefactor ingebouwd m.b.t. het aantal kinderen in één auto: 0,75.

Voor de berekening is dus het aantal kinderen dat naar groep 1 t/m 3 gaat en het aandeel hiervan dat met de auto wordt gebracht relevant.

3) Halen en brengen bij lagere school groep 4 t/m 8:

aantal leerlingen * percentage leerlingen met de auto * 0,25 * 0,85 = parkeerbehoefte voor halen en brengen

In deze formule zijn twee reductiefactoren ingebouwd:

- In deze formule is een reductiefactor m.b.t. de parkeerduur ingebouwd. Groep 4 t/m 8 parkeren gemiddeld 2,5 minuten in een periode van 10 minuten = 0,25.
- In deze formule is een reductiefactor ingebouwd m.b.t. het aantal kinderen in één auto: 0,85.

Voor de berekening is dus het aantal kinderen dat naar groep 4 t/m 8 gaat en het aandeel hiervan dat met de auto wordt gebracht relevant.

De aandelen van kinderen die met de auto worden gebracht moeten in samenspraak met de KDV, PSZ, BSO, scholen worden bepaald. Bij KDV, PSZ, BSO ligt dit landelijk doorgaans tussen de 50% en 80%. Bij groep 1 t/m 3 van de basisschool tussen de 30% en 60% en bij groep 4 t/m 8 tussen de 5% en 40%. Indien lagere percentages op gemeente Renkum van toepassing zijn, dient dit te worden aangetoond. Bij gescheiden aanvang- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en de groepen 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

Hoofdstuk 3 Fietsparkeernormen en beleidsregel fietsparkeren

Bij nieuwbouw, uitbreidingen van bestaande functies en functiewijzigingen gelden naast parkeernormen voor auto's ook parkeernormen voor fietsen.

3.1 Fietsparkeernormen

De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op kencijfers van het CROW waarbij is uitgegaan van 'gemiddeld' fietsgebruik.

Parkeernormentabel - Fiets

Functie	Locatie	Eenheid	Min
Wonen			
Rij- en vrijstaande woningen	-	Per woning	5,5
Appartement met fietsenberging	-	Per woning	2,5
Appartement zonder fietsenberging		Per woning	0,5
Studentenhuis	-	Per kamer	1,0
Werken			
Kantoor (personeel)	Dorpskern	Per 100m2 bvo	2,0
	Schil	Per 100m2 bvo	1,4
	Buitengebied	Per 100m2 bvo	0,8

	NS-station	Per 100m2 bvo	1,0
Kantoor met balie		Per balie	5,0
Basisscholen			
<250 leerlingen	-	Per 10 leerlingen	4,3
250 tot 500 leerlingen	-	Per 10 leerlingen	5,0
>500 leerlingen	-	Per 10 leerlingen	6,2
Medewerkers	-	Per 10 leerlingen	0,4
Middelbare scholen en ROC's			
Middelbare school (leerlingen)	-	Per 100m2 bvo	14,0
Middelbare school (medewerkers)	Dorpskern	Per 100m2 bvo	0,6
	Schil	Per 100m2 bvo	0,5
HBO/ROC (leerlingen)	-	Per 100m2 bvo	12,0
HBO/ROC (medewerkers)	-	Per 100m2 bvo	0,9
Winkels			
Winkelcentrum	-	Per 100m2 bvo	2,8
Supermarkt	-	Per 100m2 bvo	3,0
Bouwmarkt	-	Per 100m2 bvo	0,30
Tuincentrum	Binnen kom	Per 100m2 bvo	0,4
Tuincentrum	Buiten kom	Per 100m2 bvo	0,1
Horeca			
Fastfoodrestaurant	Dorpskern	Per locatie	30,5
Fastfoodrestaurant	Schil	Per locatie	10,0
Fastfoodrestaurant	Buitengebied	Per locatie	5,0
Restaurant basic	Binnen kom	Per 100m2 bvo	18,0
Restaurant basic	Buiten kom	Per 100m2 bvo	15,5
Restaurant luxe		Per 100m2 bvo	4,5
Gezondheidszorg/maatschappelijke voorzieningen			
Apotheek (bezoekers)	-	Per locatie	7,0
Apotheek (werknemers)	-	Per locatie	4,5
Begraafplaats/crematorium	-	Per plechtigheid	5,5
Gezondheidscentrum (bezoekers)	-	Per 100m2 bvo	1,5
Gezondheidscentrum (medewerkers)	-	Per 100m2 bvo	0,5
Religie gebouw	-	Per 100 zitplaatsen	42,0
Ziekenhuis (bezoekers)	-	Per 100m2 bvo	0,5
Ziekenhuis (werknemers)	Dorpskern, Schil	Per 100m2 bvo	0,4
Sport, cultuur en ontspanning			
Bibliotheek	-	Per 100m2 bvo	3,5
Bioscoop	Dorpskern	Per 100m2 bvo	8,0
	Schil	Per 100m2 bvo	4,5
Fitness	Dorpskern	Per 100m2 bvo	5,5
	Schil	Per 100m2 bvo	3,9
Museum	-	Per 100m2 bvo	1,0
Sporthal	-	Per 100m2 bvo	2,7
Sportveld	-	Per ha netto terrein	64,0
Sportzaal	-	Per 100m2 bvo	4,2
Stedelijk evenement	-	Per 100 bezoekers	34,0
Theater	Dorpskern	Per 100 zitplaatsen	25,5

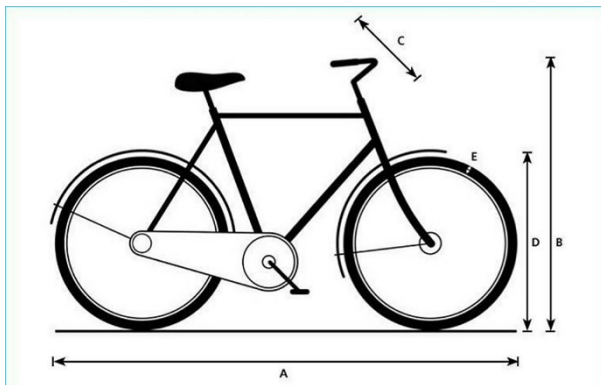
	Schil	Per 100 zitplaatsen	22,0
Zwembad (overdekt)	-	Per 100m2 bassin	29,0
Zwembad (open lucht)	-	Per 100m2 bassin	20,5
Overstapplaatsen			
Busstation	Dorpskern en schil	Per halterende buslijn	42,0
Carpoolplaats	Rand kom	Per autoparkeerplaats	0,9

3.2 Beleidsregel fietsparkeervoorzieningen

De volgende regels gelden voor fietsparkeervoorzieningen:

1. fietsparkeernormen gelden alleen voor nieuwe ontwikkelingen, bouwplannen, uitbreidingen van bestaande functies en functiewijzigingen;
2. in de behoefte aan fietsparkeerplaatsen wordt op eigen terrein van de initiatiefnemer/ontwikkelaar voorzien. Dit geldt zowel voor de vaste gebruikers (bewoners, werknemers) alsook voor de bezoekers. Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers worden bij voorkeur zoveel mogelijk in het zicht geplaatst, bijvoorbeeld naast de ingang van de functie;
3. het Besluit bouwwerken leefomgeving 2024 verplicht ontwikkelaars om bij nieuwbouwwoningen een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte te realiseren om fietsen te kunnen opbergen. Deze bergruimte heeft een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² en een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte boven de vloer van ten minste 2,3 m. Het Besluit bouwwerken leefomgeving 2024 biedt bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² mogelijkheden om een gemeenschappelijke bergruimte te realiseren als de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt. Gemeente Renkum heeft bij appartementencomplexen een voorkeur voor een gemeenschappelijke fietsenstalling. Bewoners benutten die beter voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging. Een individuele berging wordt vaak gebruikt voor opslag van andere spullen. Met dit alternatief wordt voorkomen dat geparkeerde fietsen van bewoners de openbare ruimte onnodig belasten. Een bergruimte als bedoeld in het Besluit bouwwerken leefomgeving 2024 is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte;
4. De initiatiefnemer/ontwikkelaar van het bouwplan realiseert naast fietsparkeerplaatsen voor de bewoners conform de parkeernorm ook fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van die woningen. Hiervoor geldt als parkeernorm minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning. In de parkeernormentabel fiets staan bij woningen fietsparkeernormen exclusief bezoekers parkeren. Ook bij woningen die ontstaan door transformatie van bestaande bouwwerken, realiseert de initiatiefnemer voldoende fietsparkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers.
5. Bij dubbelgebruik kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld, mits de initiatiefnemer dit onderbouwt met een parkeerbalans. Afwijken van de parkeernormen en het 'eigen terrein'-principe kan eventueel op basis van een valide en betrouwbare onderbouwing.
6. Het ambitieniveau van fietsparkeervoorzieningen wordt nader bepaald aan de hand van het bouwplan, de situering en uitstraling ervan en de mate waarin het realiseren van duurzaamheidsambities in de directe ruimtelijke omgeving ervan belangrijk is. Er zijn drie ambitieniveaus: het basisniveau, het streefniveau en het topniveau.
 - a. Een fietsvoorziening die voldoet aan de maatvoering conform de Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291, hoofdstuk 6) is het basisniveau.

Maatvoering fiets conform Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291). Het realiseren van de juiste fietsparkeervoorziening hangt onder andere af van de afmetingen en de verschijningsvorm van de fietsen die worden gestald.



	A Lengte (cm)	B Hoogte (cm)	C Stuurbreedte (cm)	D Wielmaat, incl. band (cm)	E Banddikte (cm)	Massa (kg)
Toerfiets volwassene	180–195	100–120	50–60	66–72	3,7–4,0	14–23
Racefiets volwassene	170–190	100–120	45–60	66–72	2,5–3,0	7–10
Mountainbike-ATB	170–190	95–110	60–65	66–72	4,0–5,0	12–15
Kinderfiets 1)	150–170	80–100	50–55	51–62	3,6–3,8	10–15
Bakfiets 1)	205–255	110–120	64–90 (bak)	41–66	3,7–5,0	30–73
Mama-fiets 1)	181–211	100–120	60–75	66–71	3,8–5,0	20–23
Elektrische fiets 1,2)	180–200	100–120	55–65	66–71	3,7–4,0	25–30
1. De standaard-fietsparkeervoorzieningen worden niet gedimensioneerd op deze typen.						
2. De maatvoering van elektrische fietsen wijkt niet essentieel af van die van normale fietsen. Bij lang-parkeeroplossingen voor elektrische fietsen moet rekening worden gehouden met het bieden van oplaadmogelijkheden. Elektrische fietsen en bakfietsen kunnen vanwege het gewicht meestal niet bovenin een etagerek worden gestald.						

- a. Het streefniveau voor fietsparkeervoorzieningen voldoet niet alleen aan het basisniveau, maar heeft hoge kwaliteitskenmerken en biedt ruimte aan een grote mate van gemak. Hierbij valt te denken aan:
- b. kwalitatief hoogwaardige fietsenrekken met aanbindmogelijkheden;
 - gangpaden tussen de rekken die minimaal 2 meter breed zijn en hoofdgangpaden van 3 à 4 meter breed;
 - relatief eenvoudige toegankelijkheid (op maaiveldniveau / in de plint) zonder obstakels als zware deuren, drempels en/of trappen.
 - een fietsparkeervoorziening met directe aansluiting op een centrale toegang van het gebouw voor bewoners en/of werknemers.
 - een fietsparkeervoorziening voor bezoekers nabij de ingang;
 - een goede toegankelijkheid met de fiets van de parkeervoorziening vanaf een fietspad, een fietsroute en/of de openbare weg;
 - een fietsvoorziening die op een logische locatie van de aankomstroute van de fietser staat;
 - een fietsvoorziening die voorzien is van oplaadpunten voor e-bikes;
 - in geval van fietsvoorzieningen voor bewoners en werknemers, een fietsvoorziening die afgesloten kan worden voor onbevoegden.
- c. Het topniveau is een parkeervoorziening die voldoet aan alle kenmerken van het streefniveau en beter bereikbaar en toegankelijker gesitueerd is dan de parkeervoorziening voor de auto.
7. elektrische fietsen kunnen worden geladen via een standaard stopcontact (220 volt-aansluiting) en kunnen door de afneembare accu's relatief eenvoudig thuis of op kantoor worden geladen. In de openbare ruimte wordt dan ook geen ruimte bestemd voor het realiseren van fietslaadpunten.

Hoofdstuk 4 Afkopen van parkeereis

Onder voorwaarden is het mogelijk om de parkeereis af te kopen. De gemeente heeft niet altijd en overal mogelijkheden parkeerruimte te realiseren. Een beroep doen op de faciliteit van een afkoopsom levert dan geen bijdrage aan het oplossen van parkeerproblemen die door de ontwikkeling worden veroorzaakt. Wanneer er geen mogelijkheden zijn om parkeerruimte te realiseren is het afkopen van de parkeereis geen optie. Er kan alleen worden afgekocht als de gemeente mogelijkheden heeft om binnen acceptabele loopafstand van het bouwplan het parkeren binnen 10 jaar na ontvangst van de afkoopsom dusdanig te realiseren of te reguleren dat het bouwplan niet tot parkeerproblemen leidt.

De parkeereis kan worden afgekocht onder de voorwaarden dat:

1. aantoonbaar niet voldaan kan worden aan de parkeereis die voortkomt uit het bouwplan;
2. de gemeente Renkum aantoonbaar maakt dat de afkoopsom aangewend kan worden of reeds is aangewend voor het aanpakken van de toename in de parkeerdruk door het bouwplan.

De gemeente Renkum verplicht zich bij het toepassen van een afkoopsom de geïnde afkoopsom aan te wenden om, afhankelijk van de situatie binnen 10 jaar na inning van de afkoopsom de parkeerdruk veroorzaakt door het bouwplan aan te pakken binnen een acceptabele loopafstand.

De hoogte van de afkoopsom per niet te realiseren autoparkeerplaats wordt jaarlijks geïndexeerd en bedraagt vanaf 2024:

Wijze van oplossen parkeervraag	Kosten per parkeerplaats
Benutting bestaande parkeerplaatsen	€ 5.000,-
Maaiveldparkeren (nieuw aan te leggen)	€ 7.000,-
Parkeren in gebouwde voorziening (niet ondergronds)	€ 10.000,-
Parkeren in gebouwde voorziening (ondergronds)	€ 45.000,-

Hoofdstuk 5 Autodelen in relatie tot parkeereis

De rol van het toepassen van autodelen bij nieuwbouwplannen, uitbreidingen van bestaande functies en functiewijzigingen is afhankelijk van de mate waarin aan voorwaarden is voldaan.

Randvoorwaarden en uitgangspunten toepassen deelauto's:

1. Het toepassen van deelauto's moet een één-op-één relatie hebben met het beoogde bouwplan en mag daarnaast tegelijkertijd ook voor een breder publiek inzetbaar zijn.
2. Het toepassen van deelauto's moet een structureel karakter hebben. Het mag niet bij wijze van proef worden uitgetoetst met het risico dat na het opheffen van de proef parkeeroverlast ontstaat.
3. Het toepassen van deelauto's kan alleen als dit in een anterieure overeenkomst voor de bouwontwikkeling is vastgelegd. Hierin moet niet alleen het structurele karakter zijn opgenomen, maar ook een kettingbeding. Op het moment dat de ontwikkelaar zich terugtrekt uit het project, moet de verplichting overgaan naar de nieuwe ontwikkelende en beherende partij. Ook moet in de anterieure overeenkomst opgenomen zijn dat de ontwikkelende partij zich verbindt aan een garantie, aan een back-up-plan wanneer blijkt dat deelauto's structureel niet worden gebruikt en de parkeerdruk in de directe omgeving van het nieuw-, her- en/of verbouwplan hoger is dan 85%, bijvoorbeeld aan het nemen van aanvullende aantoonbare redelijke maatregelen waarmee alsnog wordt voorzien in de parkeerbehoefte.
4. Het toepassen van deelauto's is niet overdraagbaar. Als de functie verandert en de ontwikkelaar daarvan deelauto's wil toepassen, moet opnieuw worden getoetst of, hoe en eventueel tegen welke voorwaarden dit mogelijk is.
5. Renkum hanteert een richtlijn van 1:5 in de dorpskernen, wat wil zeggen één deelauto staat gelijk aan vijf reguliere auto's en een richtlijn van 1:4 in de rest van gemeente Renkum, wat wil zeggen één deelauto staat gelijk aan vier reguliere auto's. Deze richtlijn is gebaseerd op ervaringen van vergelijkbare gemeenten en op de voorlopig genuanceerde kijk op de ontwikkeling van het gebruik van deelauto's.
6. Gemeente Renkum heeft een faciliterende rol en is geen partij tussen de ontwikkelende, initiërende partij(en) en de leverancier van deelauto's.

7. Deelauto's moeten dag en nacht, 24/7 beschikbaar zijn.
8. De auto moet gemakkelijk en in de buurt opgehaald kunnen worden.
9. De technische kwaliteit van de auto moet goed zijn en daarnaast moet een goede service gegarandeerd zijn, bijvoorbeeld een 24/7 klantenservice en een klachtenregeling.
10. De exploitant van de deelauto's garandeert het gebruik maken van diens voertuigen voor iedere, rechthebbend geïdentificeerd natuurlijke of rechtspersoon.
11. De voertuigen zijn bij voorkeur zoveel mogelijk volledig uitstootvrij en dragen bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

Hoofdstuk 6 slotbepalingen

6.1 Overgangsbepaling

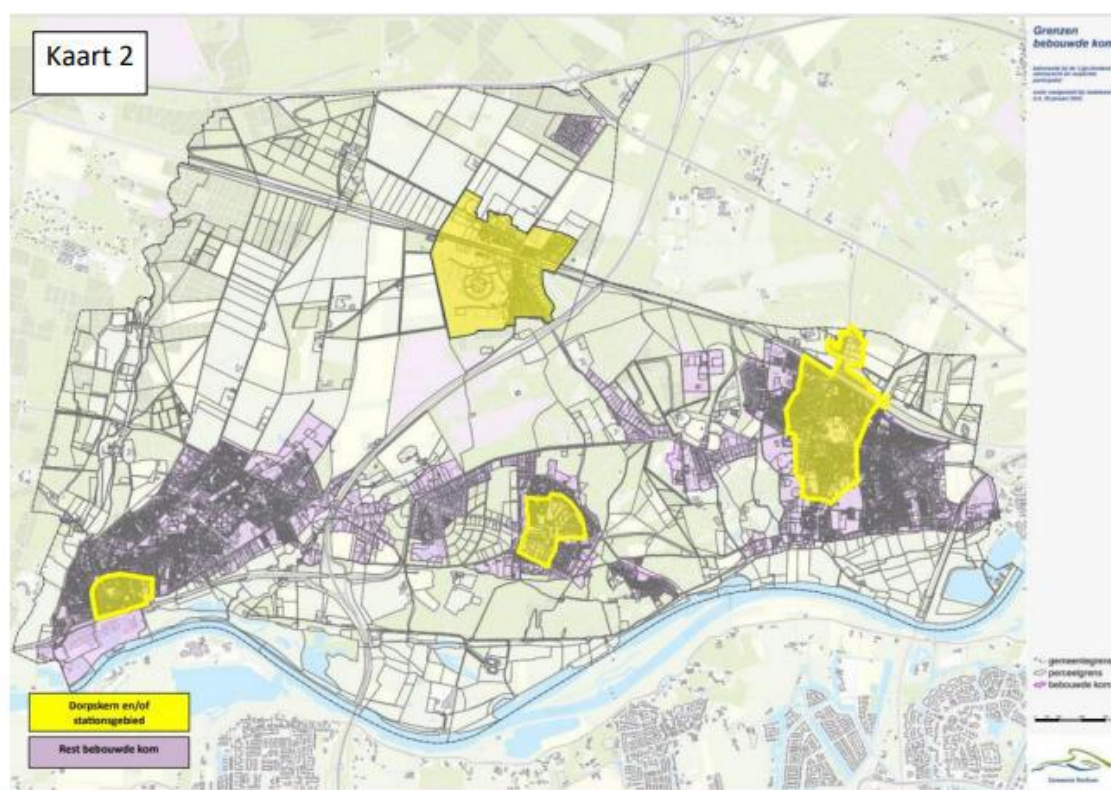
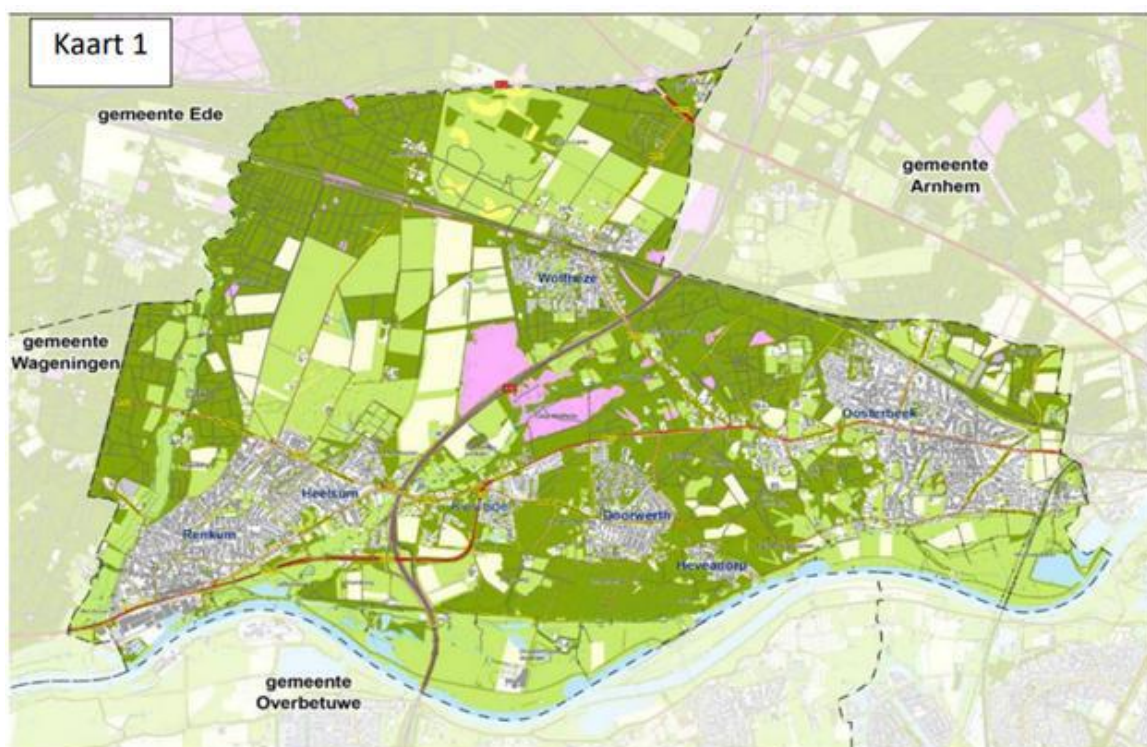
Ontwikkelingen die worden ingediend op het moment na inwerkingtreding van deze beleidsregel worden getoetst aan deze beleidsregel. Voor zover initiatiefnemer volgens het deze beleidsregel verplicht is maatregelen te treffen die nodig zijn om inwoners te beschermen tegen parkeeroverlast, worden deze als voorschrift in de omgevingsvergunning geborgd. Ook moet in de stukken behorend bij de aanvraag duidelijk worden gemaakt hoe deze maatregelen worden uitgevoerd.

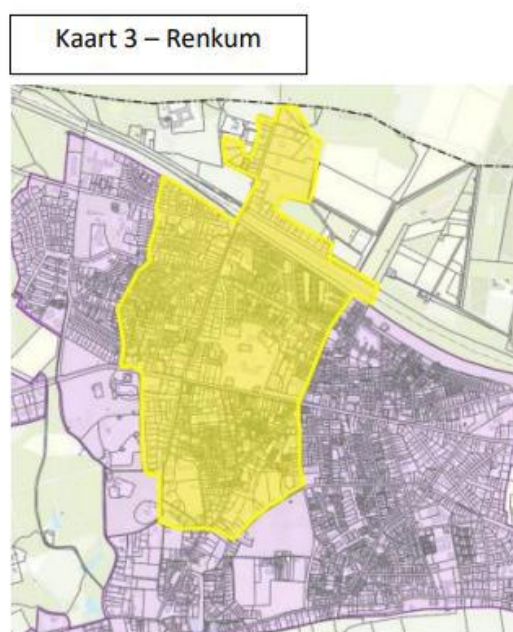
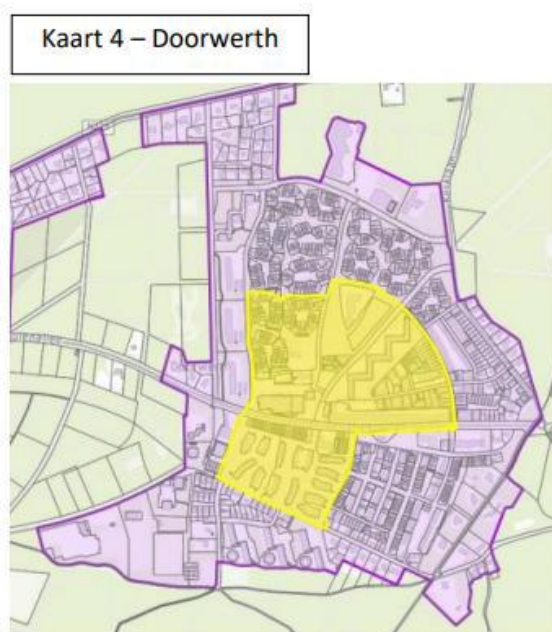
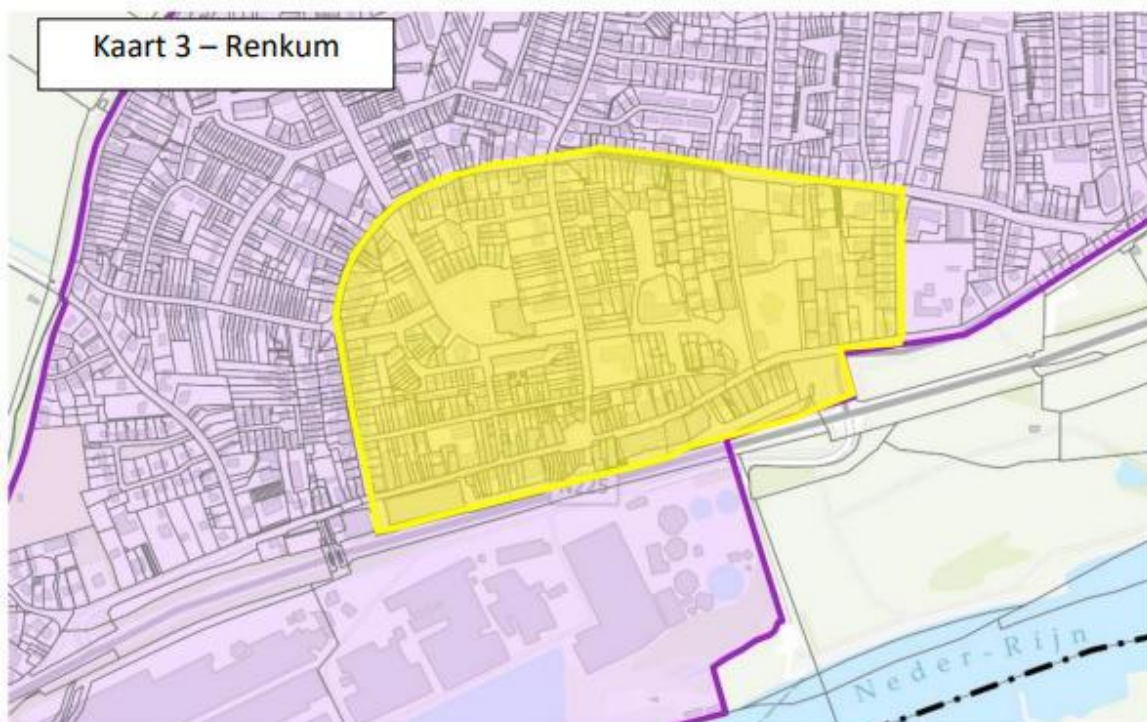
Inwerkingtreding en citeertitel

1. Deze beleidsregel treedt in werking op de dag na de dag van bekendmaking op overheid.nl, onder gelijktijdige intrekking van de op 26 februari 2014 vastgestelde Parkeernota 2014-2020.
2. Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel Parkeernormen gemeente Renkum 2024.

*Aldus besloten op 16-09-2024 te Oosterbeek .
Burgemeester en wethouders voornoemd,
de secretaris,
M.J.J. (Marcel) Wagener
de burgemeester,
A.M.J. (Agnes) Schaap*

Bijlage 1 Kaarten gemeente: (1) Overzichtskaart gemeente Renkum; (2) grenzen bebouwde kom en gebiedsafbakening parkeernormgebieden; (3) kaart Renkum; (4) kaart Doorwerth; (5) kaart Oosterbeek





Bijlage 2 - loopafstanden

Verplaatsing vanaf huis naar	Acceptabele loopafstand in meters
Geparkeerde auto	100 - 200
Geparkeerde deelauto	100 - 350
Bushalte lokale bus	200 - 500
Bushalte interlokale bus	250 - 900
Supermarkt	450 - 1000
Stadscentrum/winkelgebied	500 - 1500
Werklocatie	250 - 1000
Schoollocatie	250 - 900
Horeca	500 - 1000
Huisarts/apotheek/ziekenhuis	450 - 1000
Bioscoop/theater	450 - 1000
Indoor sportlocatie	300 - 800
Outdoor sportlocatie	400 - 900
Verplaatsing vanaf geparkeerde auto naar	
supermarkt	100-250
Stadscentrum/winkelgebied	200-600
Werklocatie	200-800
Schoollocatie	100-300
Horeca	100-500
Huisarts/fysio/apotheek	100-250
Ziekenhuis	100-350
Bioscoop/theater	100-600
Indoor/outdoor sportlocatie	100-300
Verplaatsing vanaf geparkeerde fiets naar	
supermarkt	50-150
Stadscentrum/winkelgebied	100-300
Werklocatie	100-200
Schoollocatie	100-200
Horeca	100-200
Huisarts/fysio/apotheek	50-150
Ziekenhuis	100-200
Bioscoop/theater	50-150
Indoor/outdoor sportlocatie	50-150
Verplaatsing vanaf bushalte naar	
supermarkt	100-300
Stadscentrum/winkelgebied	150-400
Werklocatie	200-500
Schoollocatie	200-500
Horeca	200-500
Huisarts/fysio/apotheek	100-300
Ziekenhuis	100-300
Bioscoop/theater	200-500
Indoor/outdoor sportlocatie	200-500

Bijlage 3. Definities parkeernormentabel

a. Serviceflat

Een zelfstandige woonruimte waarbij in de huurovereenkomst minimaal de volgende aspecten zijn begrepen: een nood oproepinstallatie in de woning, maaltijden die door de verhuurder verstrekt worden, levering van eenvoudige medische of paramedische zorg door de verhuurder (indien nodig), gebruik van recreatieruimten en logeerkamers.

b. Aanleunwoning

Woningen voor oudere mensen die gebouwd zijn tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Mensen die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben kunnen in aanmerking komen voor deze woningen.

c. Verpleeghuis

In een verpleeghuis krijgen bewoners behandeling, verpleging, zorg en begeleiding in een beschermde woonomgeving. Deze mensen hebben een beperking waarvoor uitgebreide zorg, verpleging en/of toezicht nodig is. Te denken valt aan mensen met verschillende vormen van dementie, zoals alzheimer. Een verpleeghuis is bedoeld voor intensieve zorg en/of zware medische behandelingen.

d. Verzorgingshuis

Een verzorgingshuis biedt uitgebreide zorg, ondersteuning en een beschutte woonomgeving aan mensen die door ouderdom of ziekte niet meer zelfstandig kunnen wonen, ook niet met hulp van naasten, mantelzorg of thuiszorg.

e. Verzorgd wonen concepten en woningen

Concepten als serviceflat, aanleunwoning, verpleeghuis, verzorgingshuis zullen naar verwachting de komende jaar nog meer uit de mode raken. Dit neemt niet weg dat er voor mensen met een beperking (jong en oud) een toenemende behoefte is aan een variatie van kleinschalige woon- en behandelcombinaties in de wijk, aan vormen van wonen tussen 24-uurszorg en zelfstandig wonen in. Om die variatie aan woonvormen te kunnen realiseren, is een verdere differentiatie en specificering van parkeerbehoefte en parkeernorm juist voor deze doelgroepen nodig. De verschillende klassen in mobiliteitsbeperkingen die in de zorg worden gehanteerd en de voorwaarden van het CBR inzake gezondheid en het (nog) mogen voeren van een rijbewijs zijn hierbij als vertrekpunt genomen:

- *Mobiliteitsklasse 0 (Geen)*. Huishoudens met geen of slechts lichte mobiliteitsbeperkingen.
- *Mobiliteitsklasse A (Licht)*. Huishoudens waarin zowel het hoofd als de eventuele partner een mobiliteitsbeperking heeft, en met moeite kan lopen en/of traplopen.
- *Mobiliteitsklasse B (Matig)*. (i) Huishoudens die gebruik maken van een scootmobiel, rollator of rolstoel, maar binnenshuis geen hulpmiddel voor mobiliteit gebruiken of (ii) huishoudens waarin het hoofd of de partner zonder hulp niet kan lopen en/of traplopen.
- *Mobiliteitsklasse C (Zwaar)*. Huishoudens die binnenshuis gebruikmaken van een rolstoel of een rollator.

f. Zelfstandige woningen – mobiliteitsklasse 0

Een zelfstandige woning, waarbij de doelgroep fysiek en mentaal in staat is om een auto te rijden, wordt aangemerkt als een normale woning. De mate van autobezit van deze doelgroep en de toename hierin laten zien dat de parkeerbehoefte van deze groep op niveau blijft. Dit is anders bij mensen met een (mobiliteits)beperking, zowel jong als oud.

g. Zelfstandige woningen – mobiliteitsklasse A

Bij woningen voor huishoudens waarin zowel het hoofd als de eventuele partner een mobiliteitsbeperking heeft, en met moeite kan lopen en/of traplopen hoeft het autobezit/-gebruik niet per sé lager te liggen dan dat van mobiliteitsklasse 0. Met moeite lopen en/of traplopen betekent niet automatisch dat autorijden niet meer gaat. Zij kunnen nog redelijk zelfstandig zijn. De parkeerbehoefte van deze groep is vergelijkbaar met die van mobiliteitsklasse 0.

h. Verzorgd wonen woningen – mobiliteitsklasse B

Gezien de mate van autobezit bij deze doelgroep (vooral 75 plussers) en de ontwikkeling is de parkeerbehoefte van deze klasse lager is dan die van de mobiliteitsklasse 0 en de mobiliteitsklasse A.

i. **Verzorgd wonen woningen – mobiliteitsklasse C**

Deze doelgroep zal geen auto meer rijden. De parkeerbehoefte van deze doelgroep zal nog lager zijn dan die van de andere mobiliteitsklassen. Hieronder vallen niet alleen mensen met zware fysieke beperkingen, maar ook mensen die vanuit hun gezondheidscondities geen auto mogen of kunnen rijden. Voorbeelden hiervan zijn mensen met ernstige dementie of mensen met een ernstig beperkt zichtvermogen.

j. **Bedrijfswoningen**

Een bedrijfswoning is een woning die een functionele binding heeft met het bedrijf, waar de woning bij hoort. Een bedrijfswoning mag niet door derden bewoond worden. Dan is er sprake van een reguliere woning.

k. **Buurtsupermarkt**

Dit is een kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m² vvo) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied heeft.

l. **Fullservice supermarkt**

Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² vvo.

m. **Grote supermarkt XL**

Grote supermarkten kenmerken zich door een (zeer) uitgebreid assortiment op een verkoopvloeroppervlakte groter dan 2.500 m² vvo. Het serviceniveau is hoog. In dit soort supermarkten worden vaak producten (brood, vlees) ter plekke bereid.

n. **Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen)**

Een groothandel in levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging voor een specifieke productgroep op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.

o. **Groothandel algemeen**

Een groothandel is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.

p. **Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum**

De binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern is vaak het oudste deel van een dorp of een stad dat door de aanwezigheid van meerdere winkels en andere voorzieningen een centrumfunctie vervult (centrale winkelgebieden). De bedoelde (met name grotere) centra zijn voor een belangrijk deel gericht op het zogenoemde funshoppen en op winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie).

q. **Wijk-, buurt- en dorpscentrum**

Wijk- en buurtcentra zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern in een gemeente. Een dorpscentrum is het winkelgebied van een dorp.

r. **Weekmarkt**

Bij een weekmarkt en bij een kleine wijk-, buurt en/of dorpscentrum kunnen globale parkeerkencijfers gegeven worden. 1 m¹ kraam = 6m² BVO (indien geen pp achter de kraam dan + 1,0 pp per standhouder)

s. **Kringloopwinkel**

Een kringloopwinkel is een organisatie waar spullen kunnen worden gedoneerd die vervolgens in de winkel te koop worden aangeboden.

t. **Bruin- en witgoedzaken**

Het gaat om grootschalige, volumineuze vestigingen die vaak gevestigd zijn in de eerste bebouwingsschil rondom het stadscentrum of in gebieden die aan de rand van de stad liggen.

u. Woonwarenhuis/woonwinkel (overig)

Dit zijn detailhandelszaken die een breed assortiment hebben voor het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting. In verband met het ontbreken van praktijkgegevens wordt aangeraden deze kencijfers ook te gebruiken voor meer gespecialiseerde woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, enzovoort.

v. Meubelboulevard/woonboulevard

Locatie, 'boulevard' waar winkels gevestigd zijn, meestal op loopafstand van elkaar of in een winkelcentrum, die producten verkopen die met wonen en interieur te maken hebben, vooral meubels.

w. Winkelboulevard

Een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).

x. Outletcentrum

Een outletcentrum bestaat uit een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m² vvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels.

y. Bouwmarkt

Detailhandel met een al dan niet geheel overdekt winkelvloeroppervlakte waarop het volledige assortiment van bouw en doe-het-zelf producten (zoals materieel en gereedschap, sanitair, elektra, verlichting en ruwe materialen, zoals hout, verf en schroeven, inrichtings- en kant en klaar-producten, keukens, badkamers, tegels, vloeren, vloerbedekking en behang) wordt aangeboden, met advisering over producten, toepassing en uitvoering, en aanvullende services waaronder verhuur van materiaal en gereedschap.

z. Tuincentrum (inclusief buitenruimte)

Het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m² vvo) in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals dierartikelen, seizoensartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

aa. Groencentrum (inclusief buitenruimte)

Het betreft kleinere tuincentra (< 2.000 m² vvo) die liggen in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde zaken, zoals tuingereedschap, materiaal ten behoeve van klein tuinonderhoud en groengerelateerde decoraties). Er worden geen seizoensartikelen (zoals kerstversiering) verkocht. Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een hoveniersbedrijf of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuincentrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

bb. Commerciële dienstverlening (met baliefunctie)

De commerciële of zakelijke dienstverlening is een breed begrip. Het betreft vaak commerciële dienstverlening aan bedrijven, zoals banken, accountancy, notarissen, advocaten, makelaars. Maar ook verhuurbedrijven, uitzendbureaus, beveiligings- en schoonmaakbedrijven. Kenmerk is de kantoorachtige omgeving waarin gewerkt wordt.

cc. Kantoor (zonder baliefunctie)

Bouwkundig object bedoeld om mensen of organisaties in te huisvesten, specifiek afgestemd op zakelijke bezigheden of ambtelijke diensten.

dd. **Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven**

Bedrijven waar veel mensen in dienst zijn en waar weinig bezoekers komen, zoals industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats.

ee. **Arbeidsextensieve / bezoekersintensieve bedrijven**

Bedrijven waar weinig mensen in dienst zijn en relatief veel bezoekers komen.

ff. **Arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven**

Bedrijven waar weinig mensen in dienst of in de detachering werken en waar weinig bezoekers komen, zoals loods, opslag, groothandel, transportbedrijf.

gg. **Bedrijfsverzamelgebouw**

Gebouw met een evenredige mix van kantoren (zonder baliefunctie), commerciële dienstverlening, arbeidsextensieve en/of bezoekersintensieve bedrijven.

hh. **Bioscoop**

NB. 1 zitplaats is circa 3m² BVO.

ii. **Filmtheater/filmhuis**

Een filmtheater of filmhuis is een uitgaansgelegenheid (met een ideële/culturele doelstelling) waar films bekeken kunnen worden. Het betreft voornamelijk kleinschaligere, artistieke films, die in het algemeen een minder groot publiek trekken dan de films in een bioscoop.

NB. 1 zitplaats is circa 3m² BVO.

jj. **Theater/schouwburg**

NB. 1 zitplaats is circa 3m² BVO.

kk. **Musicaltheater**

Een musicaltheater is een grootschalig theater waar (vaak langlopende) theaterproducties gepresenteerd worden. Dagelijks zijn er een of twee voorstellingen, voornamelijk 's avonds. De capaciteit van een voorstelling ligt vaak tussen de 1.000 en 2.000 bezoekers. NB. 100 zitplaatsen is gelijk aan circa 840m² BVO.

ll. **Bowlingcentrum**

Een bowlingcentrum is gericht op zowel professioneel als recreatief bowlen. Het betreft dus niet de recreatieve bowlingfaciliteiten bij campings, hotels en dergelijke.

mm. **Fitnessstudio/sportschool**

Met fitnessstudio/sportschool wordt bedoeld op kleinschaligere voorzieningen (indicatie: circa 750 m² bvo) waar voor het overgrote deel alleen gebruikgemaakt wordt van fitnessapparaten.

nn. **Fitnesscentrum**

Bij een fitnesscentrum gaat het om zogenoemde grotere multifunctionele centra (> 1.500 m² bvo) die een breed pakket aan activiteiten aanbieden. Dit betreft zowel individueel trainen als groepslessen, diverse vormen van fitness zoals cardiofitness, krachttraining, spinning en aerobics, eventueel in beperkte mate aangevuld met wellness-voorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.

oo. **Sportzaal**

Een sportzaal heeft het formaat van twee gymzalen en leent zich voor de meeste balsporten op trainingsniveau. Sportzaal: minimaal 22m x 28m en 7m vrije hoogte.

pp. **Sporthal**

Heeft als basis de maatvoering van drie gymzalen, aangevuld met een kantine, tribune en parkeerplaatsen. Sporthal: minimaal 24m x 44m en 7m vrije hoogte.

qq. **Wellnesscentrum**

Hier wordt met wellnesscentrum bedoeld op de grotere zelfstandige (combinaties van) sauna's, thermen en kuurcentra (en dus niet op voorzieningen bij hotels, bungalowparken of campings). Een sauna is een publieke badinrichting waar saunabaden genomen kunnen worden. Kuurcentra bieden naast saunabaden ook vaak geneeskundige therapieën aan en vaak zijn faciliteiten aanwezig om te overnachten. Bij beide voorzieningen zijn vaak ook een massage-/beautysalon en horeca aanwezig (meestal in de vorm van een restaurant). Het verzorgingsgebied van de bedoelde wellnessvoorzieningen is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.

rr. **Kunstijsbaan**

Bij de parkeerkecijfers wordt uitgegaan van een sobere semi-overdekte of overdekte 400 meter kunstijsbaan, gecombineerd met een baan van 30 x 60 meter (op het middenterrein bijvoorbeeld), zonder grootschalige tribunes of andere extra's, maar wel geschikt voor wedstrijden. Er wordt onderscheid gemaakt in kunstijsbanen van 400 meter en in kleinere ijsbanen (voor bijvoorbeeld ijshockey en kunstrijs op de schaats).

ss. **Golfoefencentrum (ook wel pitch & put genoemd)/Golfbaan (18 holes)**

Al dan niet in combinatie met een golfbaan kan er sprake zijn van een golf(oefen)centrum. Een dergelijk centrum wordt gevormd door bijvoorbeeld een driving range (afslagplaatsen) en een oefenbaan, eventueel gecombineerd met andere oefenfaciliteiten (zoals oefenbunkers of een putting green). Indicatief gesteld is voor de aanleg van een 18-holes golfbaan circa 60-70 hectare grond nodig. Als recreatief medegebruik plaatsvindt, is dit 25-50% meer.

tt. **Indoorspeeltuin/kinderspeelhal**

Indoorspeeltuinen zijn zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de twee en twaalf jaar die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en een attractiepark. Er zijn bijvoorbeeld klimtoestellen, luchtkussens, ballenbakken en glijbanen. De gemiddelde voorziening heeft overwegend een lokaal verzorgingsgebied. De afmetingen variëren meestal van 1.500 m² bvo tot 3.500 m² bvo.

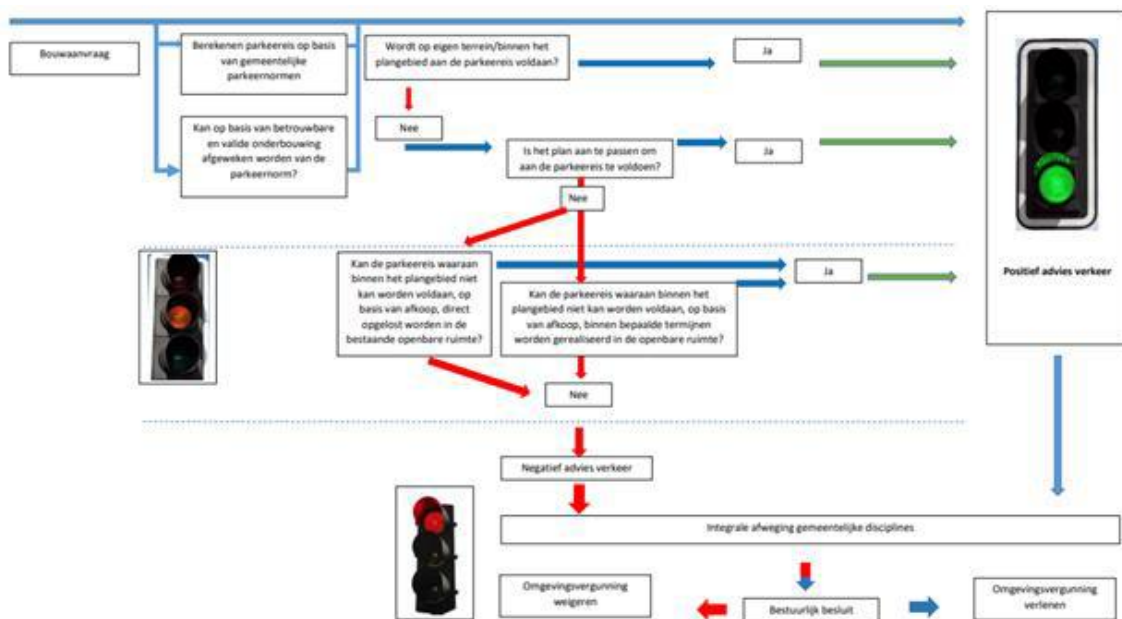
uu. **Hotel**

In Nederland geldt voor hotels een hotelclassificatiesysteem. Ze zijn ingedeeld in een van de vijf stercategorieën. Een hotel met een ster biedt slechts basisvoorzieningen, een hotel met twee sterren biedt beperkt aanvullende voorzieningen, een hotel met drie sterren is een middenklasse hotel, een hotel met vier sterren een eerste klas hotel en een hotel met vijf sterren een luxehotel.

vv. **Gezondheidscentrum**

Een gezondheidscentrum is een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of een consultatiebureau.

Bijlage 4. Stroomschema - Parkeerbehoefte bepalen



Bijlage 5. Voorbeeld berekening Parkeernota vergeleken bij Beleidsregel Nota Parkeernormen

Casus #1 – Vrije sector huur- en koopwoningen

Tabel 1. Parkeernota

Beoogd plan	Aantallen	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Huur – etage midden (80 – 100m ²)	16	1,1	18
Koop – etage goedkoop (<60m ²)	23	1,3	27
Koop – etage duur (120m ² – 160m ²)	36	1,8	58
Bezoekers parkeren	75	0,3	18
Totale parkeerbehoefte			121

Tabel 2. Beleidsregel Nota Parkeernormen

Beoogd plan	Aantallen	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Huur – (etage midden) 80 – 100m ²	16	1,1	18
Koop – (etage goedkoop) <60m ²	23	0,9	21
Koop – (etage duur) 120m ² – 160m ²	36	1,3	47
Bezoekers parkeren	75	0,3	18
Totale parkeerbehoefte			104

Verschil van 17 parkeerplaatsen à 20m² openbare ruimte = 340m²

340m² = 4 rijtjeswoningen van ruim 75m²

340m² = 5 gestapelde woningen kleiner dan 60m².

Casus #2 – Sociale huur- en koopwoningen

Tabel 3. Parkeernota

Beoogd plan	Aantallen	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Huur – etage midden (80 – 100m ²)	16	1,1	18
Koop – etage goedkoop (<60m ²)	23	1,3	27
Koop – etage duur (120m ² – 160m ²)	36	1,8	58
Bezoekers parkeren	75	0,3	18
Totale parkeerbehoefte			121

Tabel 4. Beleidsregel Nota Parkeernormen

Beoogd plan	Aantallen	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Huur – (etage midden) 80 – 100m ²	16	1,0	16
Koop – (etage goedkoop) <60m ²	23	0,9	21
Koop – (etage duur) 120m ² – 160m ²	36	1,3	47
Bezoekers parkeren	75	0,3	18
Totale parkeerbehoefte			102

Verschil van 19 parkeerplaatsen à 20m² openbare ruimte = 380m²

380m² = 5 rijtjeswoningen van ruim 75m²

380m² = 6 gestapelde woningen kleiner dan 60m².