

Nota Parkeernormen Montferland 2024

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Montferland bestaat sinds 2005 als gefuseerde gemeente uit 12 verschillende kernen. De komende jaren zal het bewonersaantal van nu ruim 36.000 verder toenemen. Dat betekent ook een groei van mobiliteit van, naar en in de gemeente. Ook de vraag naar parkeerplaatsen zal toenemen door de groei van de gemeente. De uitdaging is om de groei van Montferland in goede banen te leiden zodat een leefbare, veilige en bereikbare leefomgeving gewaarborgd blijft. Daarbij dient voorkomen te worden dat extra auto's de leefbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid van de kernen in Montferland negatief beïnvloed. In de nieuwe mobiliteitsvisie (2024) en de actualisatie van het parkeerbeleid (2024) is al richting gegeven aan hoe mobiliteit en parkeren daarbij geregeld moet worden. Deze Nota Parkeernormen bouwt daarop voort.

1.2 Waarom een nieuwe Nota Parkeernormen?

Als de gemeente Montferland wil groeien in het aantal woningen, en tegelijkertijd leefbare en veilige kernen wil behouden welke voor iedereen bereikbaar zijn, dan is een passend en actueel parkeerbeleid voor bouwontwikkelingen onmisbaar. Een Nota Parkeernormen is de leidraad voor het regelen van parkeren bij bouwontwikkelingen zoals nieuwbouw, het vernieuwen, veranderen, vergroten of wijzigen van de functie van een gebouw.

Momenteel worden binnen het Facetplan parkeren (2018) kencijfers afkomstig van het CROW: *kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, oktober 2012* gehanteerd in de bepaling van parkeernormen, maar ook de manier waarop deze worden toegepast. Omdat deze kencijfers gedateerd zijn is het beleid ook aan vervanging toe.

Binnen de actualisatie van de Nota Parkeernormen zijn de volgende doelstellingen van toepassing:

- Voorzien in **duidelijke spelregels** welke voor alle ontwikkelaars gelijk en eenduidig zijn. Via deze regels wordt met heldere toelichting geduid wat de mogelijkheden zijn voor de realisatie van auto- en fietsparkeerplaatsen binnen bouwontwikkelingen in Montferland.
- Het **sturen op het aantal auto's** in de gemeente Montferland. Door locatie gebonden maatwerk te leveren in de parkeernormen wordt voorkomen dat er teveel autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen worden aangelegd.
- Een **zekere mate van flexibiliteit** toestaan in de toepassing van de parkeernormen. Via het bieden van meerdere mogelijkheden om tot een passende parkeeroplossing bij bouwontwikkelingen te komen, hoeft parkeren geen beperkende invloed te hebben op de woningbouwopgave. Deze flexibiliteit is voornamelijk wenselijk in gebieden waar ruimte nu al schaars is, zoals de centrumgebieden van Didam en 's-Heerenberg.
- Naast het bepalen van de kwantiteit van de parkeereis om te voldoen aan de (toekomstige) parkeervraag, ook zo goed mogelijk borgen dat de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen op orde is. Hiervoor worden **aanvullende eisen aan de toegankelijkheid, beschikbaarheid en kwaliteit van de parkeerplaatsen** gesteld.
- Het **stimuleren van duurzame en actieve mobiliteitskeuzes** zoals lopen en fietsen. Door het bieden van meer mogelijkheden en faciliteiten voor andere mobiliteitsoplossing, hoeft de toename in mobiliteitsbehoefte niet altijd één-op-één vertaalt te worden naar het aantal aan te leggen auto-parkeerplaatsen.
- Het **verbeteren van de juridische borging** van de parkeeroplossingen van bouwontwikkelingen. Nieuwe bewoners of gebruikers dienen in de aanloopfase naar een koop-/huur-/gebruiksovereenkomst op de hoogte te zijn gebracht van de (on)mogelijkheden qua parkeren binnen hun nieuwe woon- of bedrijfssituatie.

1.3 Parkeernormen als belangrijk sturingsinstrument

Om te voldoen aan de combinatie van ambities om als gemeente te groeien en tegelijkertijd leefbare kernen te behouden die voor iedereen bereikbaar zijn, is sturing op auto- en fietsparkeren bij bouwontwikkelingen noodzakelijk. Geplande bouwontwikkelingen zorgen de komende jaren voor zo'n 2.500 extra woningen. Wanneer het autobezit in de gemeente evenredig mee zou groeien, zou dit een toename van circa 2.800 extra auto's in de gemeente Montferland betekenen. De benodigde ruimte om deze toename aan extra auto's te parkeren zal zonder beleid vooral in de bestaande openbare ruimte plaatsvinden. Zorgen voor voldoende parkeerplaatsen (op eigen terrein) bij bouwontwikkelingen is daarom een belangrijk instrument om een optimaal woon-, leef- en werkklimaat in de kernen van

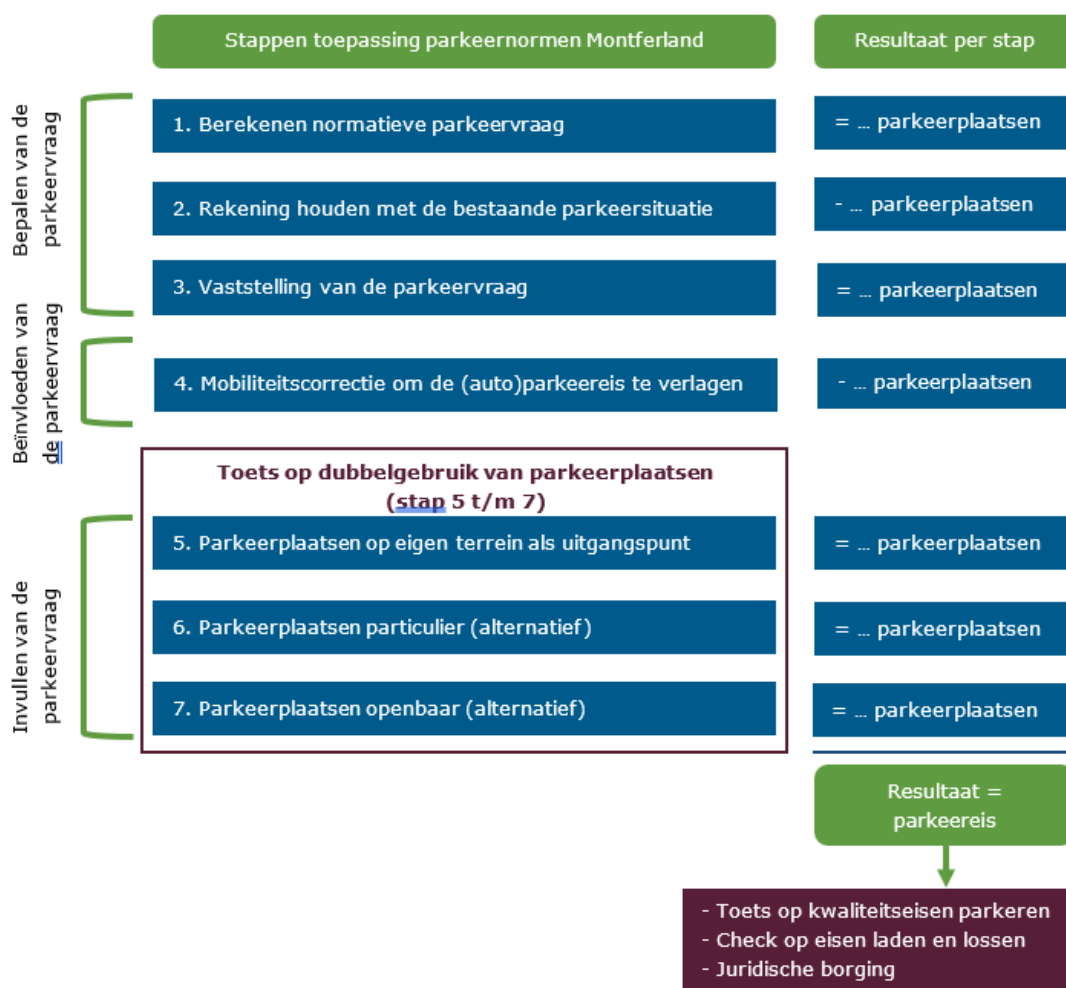
Montferland te behouden en waar mogelijk te versterken. Met deze Nota Parkeernormen streven we naar de juiste balans tussen de vraag en het aanbod van parkeerplaatsen.

Ook werken we aan meer gelijkwaardigheid van verschillende vervoersmiddelen, in lijn met de mobiliteitsvisie. Om gelijkwaardigheid te realiseren, ligt de focus op ruimte-efficiëntie, schone en veilige mobiliteit. Een verplaatsing met de auto en fiets begint en eindigt met parkeren en is dus een vast onderdeel van onze mobiliteit. Met deze Nota Parkeernormen creëren we grip op het aantal parkeerplaatsen voor een diversiteit aan functies, zoals woningen, bedrijven of voorzieningen. Daarmee is deze Nota Parkeernormen een belangrijke knop om aan te draaien om de mobiliteitskeuze in de gemeente Montferland te beïnvloeden. We moeten ons wel realiseren dat de auto binnen Montferland een belangrijk vervoersmiddel is én blijft. Voor een deel van de bevolking is het gebruik van de auto momenteel noodzakelijk en zal dit op korte- en/of lange termijn niet veranderen. Daar houden we ook in het parkeerbeleid voor bouwontwikkelingen.

1.4 Van parkeernorm naar parkeereis

De parkeernormen binnen deze Nota Parkeernormen worden gebruikt voor het bepalen van de parkeereis van een bouwontwikkeling. De parkeereis geeft het uiteindelijke aantal te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen aan om te voldoen aan de (toekomstige) parkeervraag betreffende de bouwontwikkeling. Onderstaand stappenplan wordt gehanteerd om de parkeernormen naar een daadwerkelijke parkeereis te vertalen. Een gedetailleerde toelichting en onderbouwing van de stappen volgen in de opvolgende hoofdstukken.

Het toepassingskader is in de basis voor zowel auto- als fietsparkeren gelijk. Mochten er specifieke eisen of voorwaarden voor een van deze vervoersmiddelen gelden, dan wordt dit nadrukkelijk benoemd.



Figuur 1 Toepassingskader parkeernormen Montferland

1.5 Leeswijzer

De Nota Parkeernormen is als volgt opgebouwd: de juridische aspecten van de parkeernormen worden behandeld binnen het juridisch kader in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 komen de uitgangspunten voor de parkeernormen Montferland aan bod, waarbij onderscheid tussen parkeernormen voor de auto en fiets wordt toegepast. Vervolgens geeft hoofdstuk 4 toelichting op de bepaling van de parkeervraag bij bouwontwikkelingen. Hoofdstuk 5 beschrijft de mogelijkheden voor het toepassen van een parkeerreductie op de parkeereis voor autoparkeren. Daarna worden in hoofdstuk 6 de mogelijkheden geschetst welke toepasselijk zijn om invulling te geven aan de parkeervraag. De bijpassende kwaliteitseisen waarin de parkeeroplossing voor de auto en fiets moeten voldoen worden in hoofdstuk 7 uiteengezet. Hoe laden en lossen moet worden geregeld is benoemd in hoofdstuk 8. Tot slot volgt in hoofdstuk 9 hoe de juridische borging van parkeeroplossingen wordt verkregen.

In de bijlagen zijn diverse documenten opgenomen welke integraal onderdeel uitmaken van deze Nota Parkeernormen:

Bijlage nr.	Inhoud
1.	Definities
2.	Stedelijkheidsgraad en autobezit per huishouden
3.	Gebiedsindelingen
4.	Autoparkeernormen
5.	Fietsparkeernormen
6.	Maximaal acceptabele loopafstanden
7.	Aanwezigheidspercentages voor auto en fiets
8.	Correctiefactoren parkeerplaatsen op eigen terrein
9.	Kwaliteitseisen voor fietsparkeren
10.	Rekenvoorbeelden

2 Juridisch kader

De toepassing van auto- en fietsparkeernormen kent een aantal belangrijke juridische aspecten. Binnen dit hoofdstuk wordt toelichting gegeven op het juridisch kader voor deze Nota Parkeernormen Montferland.

2.1 Juridische basis via bestemmingsplan en omgevingsvergunning

De parkeernormen voor auto en fiets in deze Nota Parkeernormen gelden voor bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is of wanneer een wijziging van het vigerende bestemmingsplan aangevraagd wordt.

De introductie van de Omgevingswet

Op 1 januari is de Omgevingswet in werking getreden. De introductie van de Omgevingswet heeft tot veel veranderingen geleid in de manier waarop de processen rondom bouwontwikkelingen verlopen. Centraal binnen de Omgevingswet staat het bundelen en vereenvoudigen van regels over alles wat met de leefomgeving te maken heeft. Deze regels zijn vastgelegd in een omgevingsplan.

De juridische basis van deze Nota Parkeernormen ligt in het Omgevingsplan gemeente Montferland (2024). Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit met betrekking tot een bouwwerk, dienen voor de toetsing aan het omgevingsplan in ieder geval 'de inrichting van parkeervoorzieningen op het eigen terrein' verstrekt te worden. ¹

2.2 Nota parkeernormen als toetsingskader

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt op 'parkeren' getoetst aan de hand van de beleidsregels uit deze Nota Parkeernormen. Voor parkeren wordt in de omgevingsvergunning de auto- en fietsparkeereis opgenomen. Deze eis geeft de hoeveelheid parkeerplaatsen aan welke door de ontwikkelaar beschikbaar gesteld moeten worden. De parkeereis volgt uit het doorlopen van het stappenplan uit hoofdstuk 4 t/m 6 van deze Nota Parkeernormen. Wanneer de ontwikkelaar in de aanvraag van een

¹) Omgevingsloket_Regels op de kaart_Omgevingsplan gemeente Montferland: <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/viewer/>

omgevingsvergunning aantoonbaar voldoet aan de parkeereis die hoort bij de bouwontwikkeling, dan is er voor het onderdeel 'parkeren' geen belemmering om de omgevingsvergunning te verlenen. Wanneer de aanvraag van een omgevingsvergunning niet (volledig) voldoet aan deze Nota Parkeernormen, dan is dat een reden om de omgevingsvergunning niet te verlenen. In bijzondere gevallen kan er middels uitvoerige onderbouwing (gedeeltelijk) van een dergelijke parkeereis worden afgeweken.

Afwijkingsgronden van de parkeereis voor auto en fiets

Uitgangspunt van deze Nota Parkeernormen is dat parkeren en laden & lossen op eigen terrein plaatsvindt. Dit is juridisch vastgelegd in hoofdstuk 3 van het Facetplan Parkeren en alle bestemmingsplannen met dezelfde parkeerregeling.

De beleidsregels betreffende afwijkmogelijkheden voor parkeren (hoofdstuk 6) en laden & lossen (hoofdstuk 8) worden binnen deze Nota Parkeernormen verder beschreven.

2

Bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit met betrekking tot een bouwwerk, worden voor de toetsing aan het omgevingsplan in ieder geval de volgende gegevens en bescheiden verstrekt:

- Het ruimtelijk programma van zowel de huidige- als de geplande situatie (bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functiesoort);
- De berekening van de parkeervraag voor de auto en de fiets (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in de uitgevoerde berekeningen;
- Ontwerptekeningen van de te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen, waarin het aantal beschikbare auto- en fietsparkeerplaatsen is aangegeven (inclusief maatvoering);

2.3 Hardheidsclausule

Het college van Burgemeester en Wethouders kan van de in deze Nota Parkeernormen opgenomen bepalingen afwijken als sprake is van een onredelijk gevolg van het toepassen van deze beleidsregels. In dat geval zijn de gevolgen van het toepassen van de beleidsregels niet in lijn met de bedoeling van deze Nota Parkeernormen.

2.4 Overgangsregeling

Bij inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen wordt rekening gehouden met de lange doorlooptijd van bouwontwikkelingen. Om te voorkomen dat de realisatie van lopende ontwikkelingen ter discussie komt te staan door nieuwe, mogelijk striktere eisen, is een overgangsregeling opgenomen. Deze overgangsregeling is van toepassing wanneer de parkeernormen al zijn vastgesteld en vóór de inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen:

- een omgevingsvergunning is aangevraagd;
- intentie-, samenwerkings- of anterieure overeenkomsten zijn gesloten met de gemeente Montferland;
- het college van Burgemeester en Wethouders of de gemeenteraad van Montferland een ontwerpbesluit, ruimtelijk kader of ruimtelijk ontwerp hebben vastgesteld.

Het staat initiatiefnemers vrij om voor plannen welke binnen de overgangsregeling vallen toch de uitgangspunten uit deze Nota Parkeernormen te hanteren. Alle omgevingsvergunningen welke na de inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen worden ingediend, worden per definitie aan de hand van de meest actuele beleidsregels getoetst, zijnde de beleidsregels binnen deze Nota Parkeernormen.

2.5 Inwerkingtreding en citeertitel

Deze Nota Parkeernormen treedt de dag na bekendmaking in werking en wordt aangehaald als: 'Nota Parkeernormen Montferland 2024'.

3 Uitgangspunten voor Montferlandse auto- en fietsparkeernormen

Een parkeernorm wordt gebruikt om te bepalen welk aantal parkeerplaatsen minimaal nodig is voor een bouwontwikkeling. Parkeernormen worden uitgedrukt als een verhouding in het aantal parkeerplaatsen per eenheid (zoals per vierkante meter vloeroppervlak of per wooneenheid). Dus, aan de hand van parkeernormen worden nauwkeurige prognoses van de parkeervraag van bouwontwikkelingen verkregen. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor het opstellen van parkeernormen voor auto en fiets beschreven. Deze uitgangspunten gelden als basis in de bepaling van de parkeernormen

2) Facetplan parkeren Montferland: http://gismontferland.info/NL.IMRO.1955.bpgggmtalgparkeren-on01/r_NL.IMRO.1955.bpgggmtalgparkeren-on01.html

welke voor gemeente Montferland in deze Nota Parkeernormen vastgesteld zijn. Een volledig overzicht van de normen is per functie opgenomen in bijlage 4 (Autoparkeernormen) en bijlage 5 (Fietsparkeernormen).

3.1 Van parkeerkencijfers naar parkeernormen

De Montferlandse parkeernormen voor auto en fiets zijn afgeleid van de meest recente parkeerkencijfers³, afkomstig van het CROW-kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. De CROW-kencijfers worden gezien als de landelijke standaard en vormen daarmee een goed startpunt in het opstellen van de Montferlandse parkeernormen. Echter zijn de geraadpleegde kencijfers nog niet direct bruikbaar als parkeernormen. Daarom zijn onderstaande stappen doorlopen om de vertaalslag naar parkeernormen te maken.



3.1.1 Stedelijkheidsgraad als basis voor parkeernormen

In de eerste stap wordt de mate van stedelijkheid bepaald. Deze stedelijkheidsgraad geeft een beeld van de mate van concentratie van menselijke activiteiten en geeft daarmee een indicatie voor het autobezit en -gebruik in een gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer (tabel 1)⁵. De toename van compactheid van een gemeente zorgt voor een toenemende nabijheid van voorzieningen en dat zorgt voor minder grote reisafstanden voor het maken van dagelijkse verplaatsingen. Daardoor zijn inwoners minder afhankelijk van de auto.

In de gemeente Montferland bestaat een diversiteit aan kernen – met elk een ander karakter. Vandaar dat is gekozen om bij de bepaling van de stedelijkheidsgraad onderscheid te maken tussen de kernen. Kern 's-Heerenberg wordt met een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 985 adressen per vierkante kilometer⁶ gecategoriseerd als *weinig stedelijk*. Echter wordt door de verwachte groei van deze kern, betreffende 1.490 extra woningen in gemeente Montferland in de termijn 2022-2030, gekozen voor de categorie matig stedelijk. Om dezelfde reden is deze keuze ook gemaakt voor kern Didam, welke met een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 990 adressen per vierkante kilometer⁷ in de categorie *matig stedelijk* wordt geschaald. De overige kernen in de bebouwde komen hebben allemaal een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van minder dan 500 adressen per vierkante kilometer, en worden daarmee gecategoriseerd als niet stedelijk. Zie ook bijlage 2.

Stedelijkheid categorie	Gemiddelde omgevingsadressendichtheid
Zeer sterk stedelijk	2500 of meer adressen per km ²
Sterk stedelijk	1500 tot 2500 adressen per km ²
Matig stedelijk	1000 tot 1500 adressen per km ²
Weinig stedelijk	500 tot 1000 adressen per km ²
Niet stedelijk	Minder dan 500 adressen per km ²

Tabel 1 CBS Stedelijkheid (van een gebied)

3.1.2 Keuze binnen de bandbreedte

De landelijke parkeerkencijfers vanuit het CROW bevatten een bandbreedte – variërend tussen, laag, gemiddeld en hoog. Nadat de stedelijkheidsgraad is bepaald, is de volgende stap het maken van onderbouwde keuzes binnen de CROW-parkeerkencijfer bandbreedte. Hierbij wordt afzonderlijk gekeken naar de verschillende gebieden zoals bepaald in paragraaf 3.1.2. Om de keuze binnen de bandbreedte te bepalen, wordt het gemiddelde autobezit per huishouden van kernen met dezelfde stedelijkheidsgraad afgezet tegen het landelijk gemiddelde autobezit per huishouden binnen diezelfde stedelijkheidsgraad⁸ (bijlage 2). Dus, kernen in dezelfde stedelijkheidsgraad matig stedelijk - Didam en 's-Heerenberg – en

3) CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering': <https://www.crow.nl/publicaties/parkeerkencijfers-2024>

4) CROW-Fietsberaad: <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsparkeerkencijfers-2019>

5) CBS_Stedelijkheid (van een gebied): <https://www.cbs.nl/nl-nl/onz-diensten/methoden/begrippen/stedelijkheid-van-een-gebied-->

6) Gegevens 's-Heerenberg: <https://allecijfers.nl/woonplaats/s-heerenberg/>

7) Gegevens Didam: <https://allecijfers.nl/woonplaats/didam/>

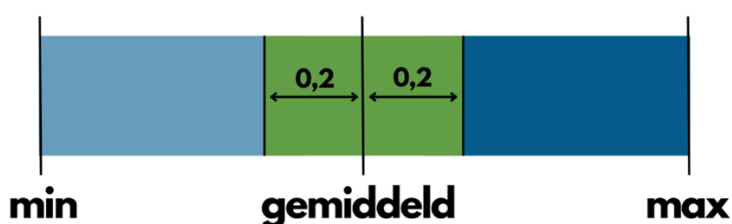
8) CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering': <https://www.crow.nl/publicaties/parkeerkencijfers-2024>

de kernen in dezelfde stedelijkheidsgraad niet stedelijk – overige kernen – worden afgezet tegen de landelijke gemiddeldes. De keuze in de bandbreedte wordt als volgt bepaald.

Wanneer het gemiddelde autobezit per huishouden van kernen met dezelfde stedelijkheidsgraad (matig stedelijk of niet stedelijk):

Lager ligt dan het landelijk gemiddelde ($<0,2$), dan wordt de lage zijde van de landelijke CROW-parkeerkcijfers bandbreedte gekozen;
Min of meer gelijk is aan het landelijk gemiddelde (marge $0,2$), dan wordt het gemiddelde van de landelijke CROW-parkeerkcijfers bandbreedte gekozen;
Hoger ligt dan het landelijk gemiddelde ($>0,2$), dan wordt de hoge zijde van de landelijke CROW-parkeerkcijfers gekozen.

CROW PARKEERKENCIJFER BANDBREEDTE



Dit resulteert zowel voor kernen in de stedelijkheidsgraad matig stedelijk (1,1 versus 1,3 landelijk) als kernen in de stedelijkheidsgraad niet stedelijk (1,5 versus 1,6 landelijk) in gebruik van de gemiddelde CROW-parkeerkcijfers (bijlage 2).

3.1.3 Vertaling naar gebiedsgerichte parkeernormen

Om tot parkeernormen te komen, zal in de volgende stap ingespeeld worden op het eigen karakter en de dynamiek binnen de diverse kernen van Montferland. De diversiteit binnen kernen vraagt in sommige gevallen namelijk om gebiedsgerichte parkeernormen in plaats van algemene parkeernormen voor de kernen als geheel. Bij het bepalen van de gebiedsgerichte parkeernormen is uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. Daarnaast is ook rekening gehouden met het gemiddelde daadwerkelijke autobezit van het desbetreffende gebied, kwaliteit van het openbaar vervoer en het fietsnetwerk, aanwezigheid van dagelijkse voorzieningen en de manier waarop regulering van parkeren in de openbare ruimte geregeld is. Aangezien de stedelijkheidsgraad een beeld geeft van de mate van concentratie van menselijke activiteiten en te reflecteren is op het autobezit en -gebruik in een gemeente, wordt deze categorisering nadrukkelijk gebruikt in de gebiedsbepaling.

De kernen 's-Heerenberg en Didam hebben met de categorie matig stedelijk een hogere concentratie van menselijke activiteiten ten opzichte van de andere kernen in gemeente Montferland. Daarom wordt in deze kernen de gebiedsaanduiding centrum toegepast zoals deze in eerdere bestemmingsplannen van de kernen gedefinieerd waren – Gebied A. Rondom de centrumgebieden van 's-Heerenberg en Didam is geen sprake van een overloopgebied of schil, zoals dat wel vaak het geval is rondom centra met een hogere stedelijkheidsgraad. De overige bebouwde kom van de kernen 's-Heerenberg en Didam kennen dezelfde parkeernormen – Gebied B. In de overige kernen is geen sprake van een centrum met een sterke concentratie winkels en voorzieningen. Daarom geldt voor de bebouwde kom buiten de centrumgebieden van 's-Heerenberg en Didam overall dezelfde parkeernormen – Gebied C. Voor locaties buiten de bebouwde kom zijn aparte parkeernormen opgenomen – Gebied D.

Dus, de locatie van een bouwontwikkeling bepaalt welk autoparkeernormen van toepassing zijn en is daarmee gebiedsafhankelijk. Er wordt onderscheid gemaakt middels onderstaande gebiedsindeling (zie ook bijlage 3):

Gebied	Kernen
A	Centrum kernen 's-Heerenberg en Didam
B	Overige bebouwde kom kernen 's-Heerenberg en Didam
C	Bebouwde kom kernen Azewijn, Beek, Braamt, Kilder, Lengel, Loerbeek, Loil, Nieuw-Dijk, Stokkum & Zeddam

D	Buiten bebouwde kom
---	---------------------

In tegenstelling tot de autoparkeernormen zijn de fietsparkeernormen niet gebiedsafhankelijk. Omdat we het gebruik van de fiets in de gehele gemeente willen stimuleren, is de fietsparkeernorm die voor een functie geldt overal in gemeente Montferland gelijk.

3.1.4 Autobezit per huishouden in relatie tot de autoparkeernorm van woonfuncties

Als laatste stap wordt voor woonfuncties nog nauwkeuriger gekeken naar het daadwerkelijke autobezit per huishouden. Deze stap geldt dus NIET voor de overige functies. Binnen de gebiedsindelingen (paragraaf 3.1.3) is gekeken naar het daadwerkelijke autobezit per huishouden, afgesplitst naar woningtype. Mocht blijken dat het autobezit voor specifieke woningtypes lager ligt dan het verkozen gemiddelde van de CROW bandbreedte, dan wordt het daadwerkelijke autobezit gehanteerd als de parkeernorm. Met de keuze om het daadwerkelijke autobezit leidend te maken in de bepaling van de autoparkeernormen, zorgen we dat er niet teveel maar ook niet te weinig parkeerplaatsen worden aangelegd. Als we willen groeien en gelijktijdig leefbare en ruimtelijk kwalitatieve wijken en kernen willen, welke voor iedereen bereikbaar zijn, is het faciliteren van overcapaciteit namelijk niet wenselijk.

Tegelijkertijd kan het ook voorkomen dat het daadwerkelijke autobezit per huishouden, afgesplitst per woningtype, in bepaalde gebieden hoger ligt dan het gemiddelde van de CROW bandbreedte. In dat geval wordt er in de gebieden A en B (centrum en overige bebouwde kom, Didam en 's-Heerenberg) gekozen om vast te houden aan het uitgangspunt gemiddelde van de CROW bandbreedte. Deze keuze heeft alles te maken met de eerder bepaalde stedelijkheidsgraad en de mate van nabijheid van voorzieningen en de (relatief) lagere reisafstanden betreffende dagelijkse verplaatsingen. Tevens is in deze gebieden sturend beleid gepast om de schaarste aan ruimte nauwkeurig te verdelen. Daarnaast is in deze gebieden de vrijheid in het maken van andere mobiliteitskeuzes reëler dan in de overige gebieden. In de gebieden C en D (bebouwde kom overige kernen en buiten bebouwde kom) is de schaarste aan ruimte van een andere orde, en daarmee kiezen we in deze gebieden om het daadwerkelijke autobezit te hanteren als de parkeernorm. Deze keuzes worden gezien als passend bij de huidige vraag naar autoparkeerplaatsen betreffende bouwontwikkelingen in de kernen en de omliggende gebieden.

3.1.5 Fietsparkeren

De kencijfers voor fietsparkeerplaatsen zijn anders opgebouwd dan die van de auto. De landelijke CROW kencijfers voor fietsparkeernormen zijn representatief voor een bandbreedte varieert tussen laag, gemiddeld en hoog fietsgebruik. Om fietsgebruik in gemeente Montferland te faciliteren en te stimuleren, kiezen we voor fietsparkeernormen waarbij een hoog fietsgebruik het uitgangspunt is. Dit uitgangspunt sluit aan op de Mobiliteitsvisie Montferland en past daarmee bij de te verwachten vraag naar fietsparkeerfaciliteiten in Montferland. Voor een klein aantal functies geldt de gemiddelde bandbreedte als uitgangspunt, omdat dit voor deze functies leidt tot een meer realistische parkeernorm.

3.2 Parkeernormen gelden als minimumnorm

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

3.3 Parkeernormen voor verschillende functies

De hoogte van de parkeernormen varieert per functie. Hierbij onderscheiden we parkeernormen voor woonfuncties (woningen) en niet-woonfuncties (kantoren, bedrijven, winkels, etc.). De parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners, werknemers, etc.) en een bezoekersdeel. Onderstaand volgt toelichting op de verschillende parkeernormen binnen de variatie aan functies.

3.3.1 Autoparkeernormen voor woonfuncties

Het woningaanbod in Montferland kent een zekere mate van variatie in woningtypen. Om deze woningtypen te categoriseren maken we in eerste instantie onderscheid naar woninggrootte. De omvang van een woning wordt uitgedrukt in bruto vloeroppervlak (BVO)⁹. Zo kan al in een vroeg stadium bij bouwontwikkelingen de parkeervraag worden geïndiceerd. De parkeernorm zelf geldt per woning.

9) De BVO wordt gemeten op basis van de NEN 2580, een Nederlandse norm voor de oppervlakte en inhoud van gebouwen. Het bruto vloeroppervlak is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek. De oppervlaktes van gebouw gebonden buitenruimten zoals balkons, dakterrassen en galerijen worden niet tot BVO van een gebouw gerekend. Ook tellen niet-of moeilijk toegankelijke zolders en vloeroppervlakte met een hoogte lager dan 1,5 meter niet mee bij bepaling van het BVO.

Voor reguliere woningen houden we de volgende categorieën aan:

- Woningen kleiner dan 30 m² BVO (alleen van toepassing op huurwoningen)
- Woningen tussen 30 en 75 m² BVO (bij koopwoningen geldt kleiner dan 75 m² BVO)
- Woningen tussen 75 en 100 m² BVO
- Woningen tussen 100 en 125 m² BVO
- Woningen groter dan 125 m² BVO

Naast de reguliere woningen zijn er ook een aantal woningtypen toebedeeld aan specifieke woondoelgroepen. Voor deze woningtypen worden aparte parkeernormen gebruikt welke in lijn zijn met het autobezit van desbetreffende woondoelgroepen:

- **Sociale huurwoningen**
Een sociale huurwoning kent een begrensde huur. Dit wil zeggen dat de huur nooit hoger mag zijn dan een bepaald bedrag, zijnde de liberalisatiegrens. Dus, een woning wordt aangemerkt als sociale huurwoning wanneer de aanvangshuur (de huur die in het huurcontract staat) op of onder de liberalisatiegrens ligt. Dit betreft kale huur, waarbij servicekosten, gas/water/licht en dergelijke buiten beschouwing blijven. Voor zulke sociale huurwoningen geldt een aparte parkeernorm ten opzichte van reguliere woningen in de vrije sector, waarbij een onderscheid gemaakt is tussen appartementen en rijwoningen.
- **Kamerverhuur, niet-zelfstandig**
Een woonvorm waarbij sprake is van een woonruimte die via een gemeenschappelijke ingang toegankelijk is en geen eigen huisnummer heeft. Daarnaast zijn de bewoners buiten hun gehuurde woonruimte afhankelijk van één of meerdere gezamenlijke dagelijkse voorzieningen, zoals keuken, douche en/of toilet.
- **Serviceflat of aanleunwoning**
Een zelfstandige woning waarbij zorg voor hulpbehoevenden binnen handbereik is. Deze woningen zijn blijvend geschikt of eenvoudig geschikt te maken voor bewoners van alle leeftijden met een zorgvraag. De voornaamste doelgroep betreft ouderen en mindervaliden.
- **Tiny house**
Een kleine maar zelfstandige eenpersoonswoning welke grondgebonden is. Veelal worden dergelijke woningen bewoond door jongeren, zowel studenten als niet-studenten. Deze woningtype betreft zowel huur- als koopwoningen. De voornaamste doelgroep voor deze woningtype zijn niet-studenten in het betaalbare segment. Het bepalen van de parkeervraag van kleine eenpersoonswoningen blijft alleen ter aller tijden maatwerk omdat deze doelgroep een grote variëteit kan kennen in mobiliteitskeuzes.

Bezoekersparkeernorm bij woonfuncties voor de auto

Bij woningen moet er, naast parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners, ook parkeergelegenheid voor bezoekers worden gefaciliteerd. Voor deze parkeerplaatsen geldt een bezoekersparkeernorm. De hoogte van de bezoekersnorm is voor de auto gebiedsafhankelijk:

Gebied	Bezoekersparkeernorm auto	Stedelijkheidsgraad
A	0,1 per woning	Matig stedelijk
B	0,15 per woning	Matig stedelijk
C	0,2 per woning	Niet stedelijk
D	0,3 per woning	Niet stedelijk

Tabel 2 Stedelijkheidsgraad- en gebiedsafhankelijke bezoekersparkeernorm voor auto's in Montferland

Afwijking in gebiedsafhankelijke bezoekersparkeernorm voor auto's

In de nieuwe landelijke kencijfers over het bezoekersparkeren (CROW, kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 744, 2024) gaan uit van een lagere bezoekersparkeernorm dan eerdere publicaties. Ervaring uit de praktijk en onderzoek heeft doen blijken dat voorgaande parkeernormen voor bezoekersparkeren te hoog waren. De parkeervraag van bezoekers is, naast kenmerken van de bezoeker zelf, namelijk ook afhankelijk van locatie-specifieke factoren op het adres van de bewoner die bezoek ontvangt. Dit resulteert in een diversiteit in de bezoekersnorm per woning, waarbij de stedelijkheidsgraad en de gebiedsindeling bepalend zijn.

3.3.2 Fietsparkeernormen voor woonfuncties

Fietsparkeernormen voor woonfuncties hebben niet dezelfde wettelijke basis als autoparkeernormen. Bij nieuw te bouwen woningen zijn de richtlijnen voor fietsparkeren opgenomen in het Besluit bouwen leefomgeving 2024 – artikel 4.172¹⁰. Dit besluit verplicht initiatiefnemers om bij nieuwe woningen aan de volgende eisen te voldoen:

1. Een woonfunctie heeft als nevengebruiksfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare berging met 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.
2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² de berging gemeenschappelijk zijn als de vloeroppervlakte van de berging ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.
3. Een berging als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.

In gemeente Montferland zien we als gelijkwaardig alternatief liever een gezamenlijke fietsparkeervoorziening. De capaciteit van een dergelijke parkeervoorziening wordt bepaald op basis van de fietsparkeernormen uit deze Nota Parkeernormen. Hierbij is de optiek dat bewoners een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening beter zullen gebruiken dan een individuele berging leidend. Aangezien de berging, naast het parkeren van fietsen, ook bedoeld is voor het opbergen van andere eigendommen of spullen, moet er bij het realiseren van een gezamenlijke fietsparkeervoorziening ook een bergingsruimte van minimaal 2,7m² per wooneenheid worden gerealiseerd.

In de praktijk zijn individuele fietsbergingen bij grondgebonden woningen de meest logische oplossing. Bij niet-grondgebonden woningen wordt veelal een gezamenlijke fietsparkeervoorziening verkozen.

Richtlijn voor fietsparkeren bij functiewijziging naar woningen

Het Besluit bouwen leefomgeving 2024 geeft geen voorschriften voor een fietsparkeervoorziening bij functiewijziging van bestaande gebouwen. De initiatiefnemer moet minimaal voldoen aan de regels zoals van toepassing was op moment van realisatie van het gebouw. Als er toen geen fietsparkeerplaatsen waren voorgeschreven, dan kan dit niet afgedwongen worden op een later moment.

Echter, gemeente Montferland zou het op prijs stellen als initiatiefnemers bij functiewijzigingen van gebouwen alsnog voorzien in voldoende en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen. Ook in dergelijke situatie gaat de voorkeur uit naar gezamenlijke fietsenstalling.

Bezoekersparkeernorm voor de fiets bij woonfunctie appartement

Bij gestapelde wooneenheden moet er, naast parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners, ook parkeergelegenheid voor bezoekers worden gefaciliteerd. Voor appartementen is daarom verkozen dat de hoogte van de bezoekersnorm voor de fiets ten minste 0,5 fietsparkeerplaatsen per wooneenheid bedraagt. Deze norm geldt voor woonfunctie appartement in alle parkeergebieden in gemeente Montferland. Voor grondgebonden woningen zijn geen aparte fysieke fietsparkeerplaatsen voor bezoekers nodig.

3.3.3 Auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties

Naast parkeernormen voor woonfuncties zijn auto- en fietsparkeernormen opgenomen voor een groot aantal andere functies. Voor niet-woonfuncties zijn geen voorschriften voor fietsparkeren opgenomen in het Besluit bouwen leefomgeving 2024. Voor niet-woonfuncties passen we daarom fietsparkeernormen toe om te zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen bij dergelijke bouwontwikkelingen. Om onnodig overlast te voorkomen zal de gemeentelijke Algemene Plaatselijke Verordening (APV) ingezet worden om fietsparkeren te reguleren in bestaande gebieden, zoals op specifieke plekken bij treinstations of winkelgebieden.

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

- Werken
- Winkelen en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijf)recreatie

¹⁰ Besluit bouwen leefomgeving 2024 – artikel 4.172: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0041297/2024-01-01>

- Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs

Het kan voorkomen dat een te realiseren functie niet in deze Nota Parkeernormen is opgenomen. In dat geval wordt de parkeernorm van de meest vergelijkbare functie toegepast. Als dit niet voldoet, zal de gemeente Montferland een aparte berekening (laten) uitvoeren om de bijbehorende parkeervraag te bepalen.

4 Het bepalen van de parkeervraag

Aan de hand van de parkeernormen wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn om de parkeervraag van een bouwontwikkeling te faciliteren. In de berekening van de parkeervraag worden een aantal stappen doorlopen. Deze systematiek voor het bepalen van de parkeervraag is gelijk voor de auto en fiets. Onderstaand volgt toelichting op de verschillende stappen.



4.1 De normatieve parkeervraag berekenen

De eerste stap is het bepalen van de normatieve parkeervraag van een bouwontwikkeling. Dat doen we door de bruto vloeroppervlakte (paragraaf 3.3.1) van de functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende auto- en fietsparkeernorm. Bij het bepalen van de parkeervraag wordt, als dat van toepassing is, een onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag voor vaste gebruikers (zoals bewoners, medewerkers, etc.) en bezoekers.

Wanneer binnen één bouwontwikkeling verschillende functies komen, dan bereken we de parkeervraag door de bruto vloeroppervlaktes van de losse functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende functie-gebonden parkeernormen en vervolgens deze waarden bij elkaar op te tellen.

Resultaat stap 1: de normatieve parkeervraag is bepaald voor alle functies die binnen de bouwontwikkeling worden gerealiseerd.

4.2 Rekening houden met de voormalige parkeersituatie (salderen)

Soms zijn er bij een bouwontwikkeling (openbare) parkeerplaatsen welke bestemd waren om de parkeervraag van de voormalige functie te faciliteren. Wanneer deze parkeerplaatsen bestemd blijven om de parkeervraag van de nieuwe functie te faciliteren, hoeven alleen nog parkeerplaatsen te worden gerealiseerd ten behoeve van de extra parkeervraag welke ontstaat door de functiewijziging. De parkeerplaatsen uit de voormalige situatie worden in dat geval hergebruikt om de parkeervraag van de nieuwe functie (gedeeltelijk) te faciliteren. Dit hergebruik valt onder de noemer 'salderen'.

Om de extra parkeervraag welke ontstaat door de functiewijziging te bepalen, trekken we de parkeervraag van de voormalige functie af van de parkeervraag van de nieuwe functie. Slechts voor de extra parkeervraag hoeven nieuwe parkeerfaciliteiten gerealiseerd te worden. Salderen is landelijke praktijk op basis van jurisprudentie.

Resultaat stap 2: de parkeervraag van de voormalige functie is in mindering gebracht op de normatieve parkeervraag.

Uitgangspunten bij het salderen van de parkeervraag

Bij het salderen van de parkeervraag van de volgende uitgangspunten van toepassing:

- De meest actuele parkeernormen worden gebruikt om de parkeervraag van zowel de nieuwe- als de voormalige functie te bepalen.
- Voor het berekenen van de parkeervraag in de voormalige situatie gaan we uit van de meest recente (legale) functie.
- Salderen mag alleen als het desbetreffende gebouw minder dan 3 jaar leegstand of een gebrek aan functie heeft gekend. Anders is het niet realistisch dat de parkeerplaatsen (in de openbare ruimte), welke oorspronkelijk de parkeervraag van de voormalige functie faciliteerden, nog altijd beschikbaar zijn. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt de termijn van 3 jaar niet, mits de beschikbaarheid van desbetreffende parkeerplaatsen is gegarandeerd.

- Bij salderen moet rekening gehouden worden met een verschuiving van het maatgevend moment waarop de nieuwe functie een parkeervraag heeft ten opzichte van de voormalige functie. De parkeervraag van de voormalige en nieuwe functie wordt daarom voor ieder dagdeel tegen elkaar afgezet. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeervraag. Parkeerplaatsen die exclusief hoorden bij de voormalige functie kunnen op alle dagdelen worden gesaldeer.
- Bij salderen kan nooit aanspraak worden gemaakt op een groter aantal parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) dan in de voormalige situatie op acceptabele loopafstand aanwezig zijn.
- Als de parkeervraag na saldering gelijk is of zelfs afneemt, dan hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gemaakt.

4.3 Vaststelling van de parkeervraag

Bij het berekenen van de parkeervraag wordt er tussentijds niet afgerond. Pas in de laatste stap van de berekening wordt de parkeervraag rekenkundig afgerond op hele parkeerplaatsen. Daarbij wordt in gemeente Montferland altijd naar boven afgerond op gehele parkeerplaatsen.

Bij de vaststelling van het aantal benodigde parkeerplaatsen is tot dusver geen rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit zal gebeuren op het moment dat bekend is hoe en waar (op eigen terrein of privaat/openbaar) de parkeerplaatsen beschikbaar komen (paragraaf 6.1.2). Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan de parkeereis mogelijk naar beneden worden bijgesteld.

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

5 Het beïnvloeden van de parkeervraag

Met het doorlopen van de stappen uit voorgaand hoofdstuk is de parkeervraag voor auto en fiets bepaald. Voor sommige bouwontwikkelingen maken we het mogelijk om de bijbehorende mobiliteitsbehoefte niet alleen te beantwoorden met fysieke autoparkeerplaatsen, maar ook (deels) met het stimuleren en faciliteren van alternatieven op de eigen auto. Naast het faciliteren van fietsparkeerplaatsen bestaan er andere mogelijkheden om de autoparkeervraag te beïnvloeden. Onderstaand volgt de toelichting op de mogelijkheden welke van toepassing zijn op gemeente Montferland.

5.1 Toepassing van een mobiliteitscorrectie (optioneel)

Het is onder voorwaarden mogelijk een mobiliteitscorrectie toe te passen op de autoparkeervraag van een bouwontwikkeling waarin woonfuncties worden gerealiseerd. Middels de aanwezige kansen voor andere mobiliteit dan de auto wordt voor de verschillende kernen, buurten en wijken van Montferland gekeken naar een vermindering van de benodigde autoparkeerplaatsen. Om het risico op ongewenst parkeeroverlast in de openbare ruimte te voorkomen, dan wel te beperken, is er een maximum gesteld aan het deel van de parkeervraag dat met een alternatieve en duurzame vorm van mobiliteit mag worden ingevuld. De mobiliteitscorrectie geldt alleen voor de autoparkeervraag van bewoners en wordt dus niet toegepast op het bezoekersdeel.

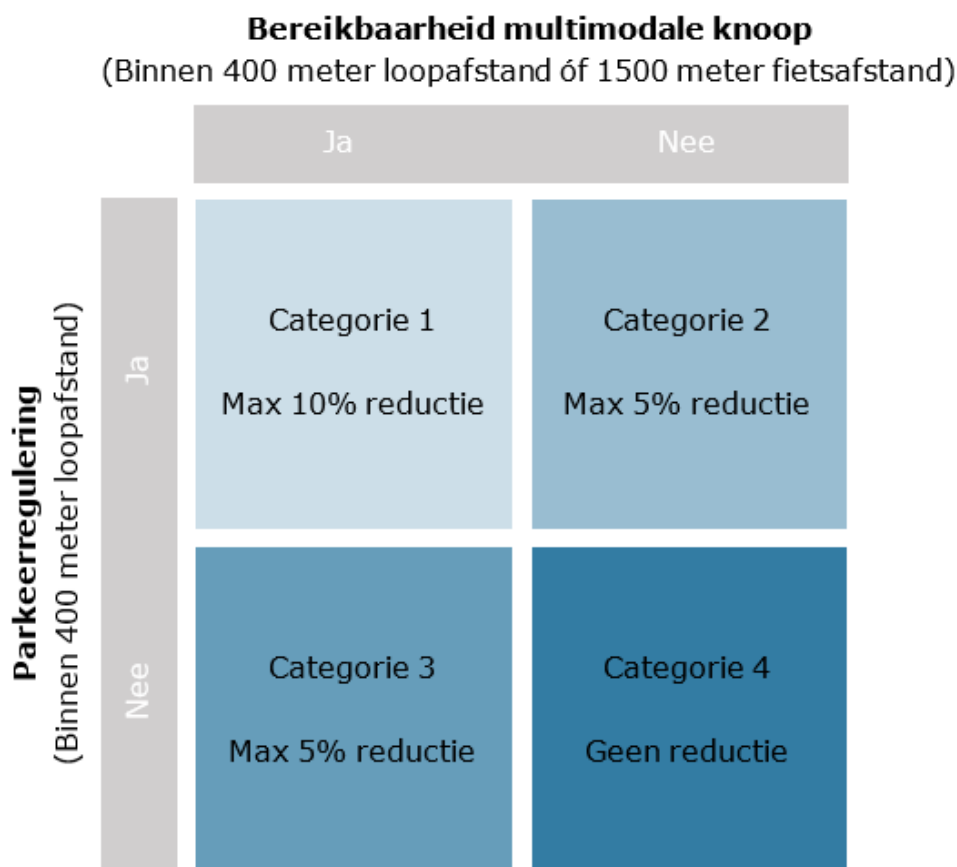
Het toepassen van een mobiliteitscorrectie is een optionele stap. De initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate wordt ingezet op een mobiliteitscorrectie. De correctiefactoren gelden hierbij dus als een maximum.

5.2 Mobiliteitscorrectie Montferland: Nabijheid van een multimodale knoop

Een multimodale knoop is een plaats waar voet, fiets en (meerdere soorten) openbaar vervoer samenkomen met een goede bereikbaarheid per auto. Treinstation Didam biedt als multimodale knoop de mogelijkheid als duurzaam alternatief op de auto. Door de nabijheid van openbaar vervoer hebben mensen gemiddeld genomen een ander mobiliteitspatroon en daarmee kan ook de vraag naar autoparkeerplaatsen aantoonbaar lager zijn. Dat effect is vooral merkbaar op de kortere loop- en fietsafstanden. Om aansluiting te vinden op de Mobiliteitsvisie Montferland 2024, wordt de nabijheid van het treinstation daarom meegenomen als optionele mobiliteitscorrectie.

Voor bouwontwikkelingen in de directe nabijheid van een multimodale knoop of OV-knooppunt worden gerealiseerd, kunnen correctiefactoren worden gehanteerd. Met nabijheid doelen we op korte afstanden welke lopend of met de fiets te behappen zijn. Om het OV te laten concurreren met de auto, is een beperkte reistijd naar een station of halte een voorwaarde. Daarnaast dient het station of halte in frequente en relevante ritten te voorzien. Het OV wordt daadwerkelijk verkozen boven autogebruik wanneer deze voorwaardes in zekere mate op orde zijn en aansluiten op de mobiliteitsbehoefte van reizigers. Als in-

indicator wordt de nabijheid van een multimodale knoop of OV-knooppunt in Montferland geschaald op een bruto reistijd van maximaal 5 minuten per fiets of te voet. Dit komt neer op ca. 1500 meter als maximale fietsafstand en 400 meter als maximale loopafstand. De andere indicator is de nabijheid van parkeerregulering als gevolg van een aangescherpte parkeernorm. Wanneer men geen parkeerfaciliteit ter beschikking heeft, zal er getracht worden om af te wijken naar de openbare ruimte. Dit ongewenste gedrag kan voorkomen worden middels de aanwezigheid van vormen van parkeerregulering. Daarmee zal het parkeren in de openbare ruimte over het algemeen als minder vanzelfsprekend worden ervaren. De mobiliteitskeuze voor OV zal in dat geval mogelijk als alternatief worden verkozen waarmee het de mobiliteitscorrectie op de parkeervraag ten goede komt. De indicatoren en bijpassende correctiefactoren worden beschreven in onderstaand figuur.



De mobiliteitscorrectie zoals in bovenstaand figuur omschreven, geldt voor alle type functies die onderdeel zijn van een bouwontwikkeling.

Resultaat stap 4: de reductie op de parkeervraag door het toepassen van mobiliteitscorrecties met betrekking tot nabijheid van een multimodale knoop of OV-knooppunt of het implementeren van deelmobiliteit.

6 Het invullen van de parkeervraag

Op basis van vorige hoofdstukken kan de parkeervraag van een bouwontwikkeling bepaald worden. De parkeervraag vertalen we via een aantal stappen naar de uiteindelijke parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat fysiek beschikbaar moet zijn ten behoeve van een bouwontwikkeling. Daarbij is het uitgangspunt dat de parkeereis volledig op eigen terrein gerealiseerd wordt.



6.1 Randvoorwaarden voor het invullen van de parkeervraag

Bij het invullen van de parkeervraag ten behoeve van auto en fiets komen een aantal randvoorwaarden kijken. Onderstaand volgt toelichting op dergelijke randvoorwaarden, welke van toepassing zijn op alle in hoofdstuk 6 benoemde parkeeroplossingen.

6.1.1 Parkeerplaatsen binnen maximaal acceptabele loopafstanden

De auto- en fietsparkeerplaatsen die worden ingezet voor een bouwontwikkeling moeten op een acceptabele loopafstand liggen. Voor fietsparkeerplaatsen gelden voor héél Montferland dezelfde maximale loopafstanden. Voor autoparkeerplaatsen zijn de loopafstanden wel gebiedsafhankelijk. In gemeente Montferland gelden de maximale loopafstanden zoals opgenomen in bijlage 6.

De loopafstanden zijn afgeleid van de loopafstanden uit de recente publicatie van het CROW. Deze maximale loopafstanden worden gemeten voor de kortste looproute over de openbare weg, dus niet hemelsbreed. Dit betreft de afstand vanaf de dichtstbijzijnde toegang van het gebouw tot aan desbetreffende parkeerplaats, parkeergarage of parkeerterrein.

6.1.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Het kan voorvallen dat binnen een bouwontwikkeling een verscheidenheid aan functies wordt gecombineerd. De verscheidenheid van deze functies is terug te zien in de bijpassende maximale parkeervraag op desbetreffende maatgevende momenten. In andere woorden, niet alle functies hebben op hetzelfde moment van de dag of week hun maximale parkeervraag. Mocht dit het geval zijn, dan zou het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door verschillende gebruikersgroepen mogelijk zijn. Wanneer dubbelgebruik toepasbaar blijkt, kan de parkeereis vaak naar beneden worden bijgesteld. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gebruikt, zoals opgenomen in bijlage 7. Dubbelgebruik is zowel van toepassing op auto- als fietsparkeerplaatsen.

Binnen een bouwontwikkeling zal in beeld gebracht moeten worden welke gebruikersgroepen op welke momenten gebruik zullen maken van de parkeeroplossingen en of daarmee dubbelgebruik mogelijk is. Dit betreft alle parkeerplaatsen welke onderdeel uitmaken van de parkeeroplossing. In de beoordeling van de optie tot dubbelgebruik wordt gekeken naar het maatgevend moment; het dagdeel waarop de parkeervraag van alle functies tezamen het hoogst bedraagt.

Dubbelgebruik is alleen mogelijk als de parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor alle (beoogde) gebruikersgroepen. Parkeerplaatsen welke exclusief voor één gebruikersgroep zijn gereserveerd (zoals vaste parkeerplaatsen voor bewoners, gehandicaptenparkeerplaatsen, artsenparkeerplaatsen, etc.) worden dus buiten de systematiek van dubbelgebruik gehouden.

6.1.3 Voldoen aan minimale kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen

Er zijn een aantal minimale kwaliteitseisen verbonden aan parkeerplaatsen welke deel uitmaken van de parkeeroplossing. Deze minimale kwaliteitseisen hebben onder andere te maken met de toegankelijkheid, beschikbaarheid en afmeting van de parkeerplaatsen. Verdere toelichting op de minimale kwaliteitseisen voor auto- en fietsparkeerplaatsen kan geraadpleegd worden in hoofdstuk 7.

6.2 Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt

Deze Nota Parkeernormen stelt dat elke bouwontwikkeling in Montferland moet voorzien in voldoende auto- en fietsparkeerplaatsen. Het uitgangspunt is dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden, al dan niet in pandig. Dit geldt zowel voor de parkeerplaatsen ten behoeve van vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) als voor bezoekers.

Als er door de bouwontwikkeling voormalige parkeerplaatsen verdwijnen op eigen terrein die publiekelijk toegankelijk waren (gebruik door derden), of in de openbare ruimte, dan moet het 'verlies' aan parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt door de bouwontwikkeling wordt aan de hoeveelheid parkeerplaatsen van de parkeereis toegevoegd.

Wat is parkeren op eigen terrein?

Het parkeren moet worden opgelost op het terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, zijnde de bouwkaai. Parkeerplaatsen welke binnen acceptabele loopafstand (paragraaf 6.1.1) worden aangelegd, waarbij de kosten volledig worden gedekt door de initiatiefnemer, worden gelijkgesteld aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Met name in gebiedsontwikkelingen worden vaak nieuwe auto- en fietsparkeerplaatsen gerealiseerd welke, na afronding van de gebiedsontwikkeling, tot de openbare parkeercapaciteit zullen behoren. Binnen dit stappenplan worden dergelijke parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein beschouwd.

6.2.1 Correctiefactor gebruik autoparkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen

In de praktijk blijkt dat een deel van de parkeerplaatsen op eigen terrein ten behoeve van bewoners niet als zodanig worden gebruikt. In dergelijke situatie parkeren bewoners hun auto veelal in de openbare ruimte in plaats van in de daarvoor gerealiseerde parkeerfaciliteiten op eigen terrein. Dit resulteert vervolgens in een hogere parkeerdruk in de openbare ruimte. Om te anticiperen op dit effect op de parkeerdruk in de openbare ruimte, wordt een correctiefactor gebruikt. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein meetelt op de parkeerbalans, worden de correctiefactoren in bijlage 8 gebruikt. Hierbij is de keuze gemaakt dat de breedte van de oprit leidend is ten opzichte van de diepte van de oprit, waarmee een enkele oprit ongeacht de lengte wordt berekend als één parkeerplaats. Wanneer een dubbele oprit 5,0 meter of breder is (paragraaf 7.2), dan wordt deze berekend als twee parkeerplaatsen. De correctiefactor betreft het parkeeraanbod van de functie wonen.

Resultaat stap 5: het aantal op eigen terrein te realiseren auto- en fietsparkeerplaatsen is voor de bouwontwikkeling bepaald.

6.3 Op andere wijze voorzien in parkeren

Soms is het bij een bouwontwikkeling onmogelijk om voldoende auto- en/of fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren dan wel beschikbaar te stellen. Er zijn dan verschillende opties om op een andere wijze te voorzien in parkeren. De afwijkingsmogelijkheden voor auto- en fietsparkeren zijn als volgt:

Afwijkingsmogelijkheden per modaliteit	Auto	Fiets
Benutten van particuliere parkeerplaatsen	✓	x
Benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte	✓	✓

Bij het toepassen van één of meerdere afwijkingsmogelijkheden wordt allereerst gekeken naar het benutten van bestaande parkeerplaatsen, zijnde parkeerplaatsen op particulier terrein en in de openbare ruimte. Het is ter beoordeling van de gemeente Montferland of de afwijking van de parkeereis voldoet. Mocht dat niet het geval zijn, dan moet de volledige parkeereis voor auto en fiets op eigen terrein worden gerealiseerd.

6.3.1 Benutten van particuliere parkeerplaatsen (optioneel)

De eerste afwijkingsmogelijkheid voor het vinden van een andere wijze om te voorzien in parkeren is het huren of kopen van bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein. Wanneer particuliere parkeerplaatsen worden benut, dan moet een koop- of huurcontract worden overlegd betreffende een periode van ten minste 10 jaar. Daarnaast moet de initiatiefnemer aantonen dat desbetreffende parkeerplaatsen ook daadwerkelijk ter beschikking zijn op alle momenten gedurende de week, afhankelijk van de functie (theoretisch en praktisch). Hiervoor dient een rapportage over de bezetting van de parkeervoorziening (parkeeronderzoek) overlegd te worden. Het uitgangspunt is dat de bezettingsgraad van de particuliere parkeerplaatsen, inclusief de extra begrote parkeervraag van de bouwontwikkeling, niet hoger mag zijn dan 95%.

Resultaat stap 6: Het is middels rapportage inzichtelijk of een deel van de parkeereis kan worden opgelost door het benutten van bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein.

6.3.2 Benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte (optioneel)

Het lukt niet altijd om de (volledige) parkeereis op te lossen op eigen terrein of door het benutten van bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein. In sommige gevallen bestaat dan de mogelijkheid om auto- en/of fietsparkeereis (deels) in te vullen door bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte te benutten. Daarbij is het uitgangspunt dat bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte primair bedoeld zijn voor bezoekers, en daarna voor vaste gebruikers, zoals bewoners of werknemers.

Parkeeronderzoek

Wanneer aanspraak wordt gemaakt op bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zal er voldaan moeten worden aan de rapportageplicht omtrent bezettingsgraad. De initiatiefnemer moet aantonen dat desbetreffende parkeerplaatsen ook daadwerkelijk ter beschikking zijn op maatgevende momenten, afhankelijk van de functie. Hiervoor dient een rapportage over de bezetting van de parkeervoorziening (parkeeronderzoek) te worden overlegd. Het uitgangspunt is dat de bezettingsgraad van de openbare

parkeerplaatsen, inclusief de extra parkeervraag van de bouwontwikkeling, niet hoger mag zijn dan 85%.

Eisen aan een parkeeronderzoek

Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van bestaande parkeerplaatsen is een parkeeronderzoek nodig. De rapportageplicht en de bijpassende kosten van een parkeeronderzoek liggen bij de initiatiefnemer. De methodiek die in het parkeeronderzoek wordt toegepast (het meten van de parkeercapaciteit en de bezettingsgraad) moet bij de gemeente Montferland ter goedkeuring worden ingediend. Aan het parkeeronderzoek worden de volgende (minimale) eisen gesteld:

- Een parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk bureau uitgevoerd;
- Het parkeeronderzoek moet representatief zijn, waarbij rekening wordt gehouden met werkzaamheden, vakantieperiodes, etc.;
- Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de maximale acceptabele loopafstand welke voor desbetreffende functies binnen de bouwontwikkeling en het gebied van kracht zijn, zoals benoemd in paragraaf 6.1.1;
- Er wordt in twee verschillende weken gemeten op dagen en dagdelen waarop de parkeervraag vanuit de ontwikkeling het hoogst is. Deze maatgevende momenten worden bepaald aan de hand van de *aanwezigheidspercentages* voor desbetreffende functie(bijlage 7).

Resultaat stap 7: Helder is of een deel van de parkeereis kan worden opgelost door het benutten van bestaande (of nieuw aan te leggen) parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

6.4 Wat als parkeren niet kan worden opgelost?

Het sluitend maken van een parkeerbalans is soms complexer dan de theorie het laat blijken. Het kan voorkomen dat de parkeereis zowel niet op eigen terrein als middels andere wijzen om te voorzien in parkeren (volledig) kan worden ingevuld. Dit kan bijvoorbeeld komen door een gebrek aan fysieke ruimte op eigen terrein.

In eerste instantie ligt de verantwoordelijkheid bij de initiatiefnemer om een oplossing aan te dragen, door bijvoorbeeld het herzien van het bouwprogramma om aan een lagere parkeereis te moeten voldoen. Lukt het de initiatiefnemer niet om tot een oplossing te komen, dan is maatwerk mogelijk mits er een goede onderbouwing aan te pas komt. Op basis van zo'n onderbouwing kan het college van Burgemeester en Wethouders van Montferland in zeer uitzonderlijke gevallen besluiten om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan. In dit geval wordt de hardheidsclausule toegepast. Wanneer de onderbouwing van maatwerk niet akkoord wordt bevonden, dan geldt het niet voldoen aan de parkeereis als weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

Resultaat stap 8: College van B&W doet uitspraak of de onderbouwing van maatwerk voldoende is om af te wijken van de parkeereis. Zo niet, dan geldt dit als weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

7 Kwaliteit van de parkeeroplossing

Bij het raadplegen van parkeernormen wordt veelal gedacht en gesproken over kwantiteit: de aantallen benodigde parkeerplaatsen voor auto en fiets. Echter moet bij de realisatie van parkeerplaatsen ook voldaan worden aan een kwaliteitseis om de toegankelijkheid en bruikbaarheid van dergelijke auto- en fietsparkeerplaatsen te waarborgen. Daarom worden er eisen aan de kwaliteit van de parkeeroplossingen gesteld.

7.1 Kwaliteitseisen voor fietsparkeren

Het gebruik van fietsparkeerplaatsen hangt sterk af van de bijbehorende kwaliteit, de toegankelijkheid, de bruikbaarheid en het comfort ervan. Ook de routing, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik.

Om ondermaatse kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen tegen te gaan, hanteert gemeente Montferland kwaliteitseisen betreffende fietsparkeerplaatsen ten behoeve van bouwontwikkelingen (zie bijlage 9). Omdat brom- en snorfietsen, bakfietsen en scootmobiele ook kwalitatief en kwantitatief volwaardige parkeervoorzieningen behoeven, is in dezelfde kwaliteitseisen voor fietsparkeren speciaal aandacht besteed aan twee- en driewielers met afwijkende maten.

7.1.1 Aanleg van laadinfrastructuur ten behoeve van elektrische tweewielers

De afgelopen jaren is het bezit van elektrische fietsen sterk gestegen. Daarom moeten fietsparkeervoorzieningen voortaan voorzien zijn van laadinfrastructuur om de accu van de elektrische fiets op te laden (tegen betaling naar gebruik).

7.2 Kwaliteitseisen voor autoparkeren

Om een autoparkeerplaats toegankelijk en bruikbaar maken, moeten de afmetingen op orde zijn. Daarom wordt de kwaliteit van autoparkeerplaatsen beoordeeld op basis van de volgende publicaties:

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

7.2.1 Aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Het is belangrijk dat iedereen zo zelfstandig mogelijk kan meedoen in gemeente Montferland. Om mindervaliden met een beperking in hun mobiliteitsbehoefte te ondersteunen, zullen er daarom bij bouwontwikkelingen voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Gemeente Montferland sluit hierbij aan op de landelijke richtlijnen betreffend het thema *gehandicaptenparkeerplaatsen*.

Voor bouwontwikkelingen waarin publieke functies (waarbij de parkeervraag voor meer dan 50% ten behoeve van bezoekers is) worden gerealiseerd, moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden gereserveerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Daarbij is de realisatie van één algemene gehandicaptenparkeerplaats het gestelde minimum. De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zo dicht als mogelijk bij de ingang van desbetreffende functie aangelegd worden. Dit moet te allen tijde binnen een maximale loopafstand van 100 meter zijn.

7.2.2 Aanleg van laadinfrastructuur ten behoeve van elektrische auto's

Vanwege de groei in het aantal elektrische en hybride auto's is het belangrijk om de eisen van de parkeerfaciliteit in gemeente Montferland hierin mee te laten groeien. Om voldoende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen beschikbaar te stellen, worden verschillende voorwaarden gekoppeld aan het realiseren van parkeerfaciliteiten op eigen terrein en in de openbare ruimte. Parkeerplaatsen welke bij bouwontwikkelingen op eigen terrein worden gerealiseerd, moeten volgens landelijke wet- en regelgeving (Bbl 2024) voorbereid zijn op de plaatsing en aansluiting van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen:

- Bij een nieuw woongebouw dat binnen of buiten (op hetzelfde bouwwerkperceel) meer dan 10 parkeervakken heeft, moet ieder parkeervak een leidingdoorvoer voor oplaadpunten hebben (artikel 4.160b, lid 1 Bbl)
- Bij een nieuw utiliteitsgebouw dat binnen of buiten (op hetzelfde bouwwerkperceel) meer dan 10 parkeervakken heeft, moet er minimaal 1 oplaadpunt zijn. Ook moet minimaal één op de vijf parkeervakken een leidingdoorvoer voor oplaadpunten hebben (artikel 4.160b, lid 2 Bbl).
 - Stel dat er 15 parkeervakken zijn, dan moet er dus 1 oplaadpunt en 3 leidingdoorvoeren voor oplaadpunten zijn (waarvan er 1 bij desbetreffend oplaadpunt zit).
- Laadpunten in de openbare ruimte zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente Montferland.
- Laadpunten in nieuwe parkeergarages moeten voldoen aan mode 3 of mode 4 van NEN 1010 (artikel 4.199, lid 2 Bbl)
- De parkeergarage moet een voorziening hebben die de oplaadpunten tegelijkertijd kan uitschakelen (artikel 4.230a, Bbl)
- Alle laadpunten moeten voldoen aan de NEN 1010 standaard

8 Laden en lossen

Naast het parkeren van auto's en fietsen, moet er bij specifieke bouwontwikkelingen ook voldoende ruimte gerealiseerd worden ten behoeve van laden en lossen van goederen. Het gaat hierbij om bedrijfsmatig laden en lossen, dus op frequente basis. Met name bij bouwontwikkelingen met beoogde functies als detailhandel, horeca of andere bedrijfsmatige functies is dit aan de orde. Voor incidentele laad- en losmomenten, zoals bijvoorbeeld verhuizingen of het laden en lossen van goederen bij een woning, zijn geen aparte voorzieningen nodig.

8.1 Laden en lossen op eigen terrein

Bij een bestemming en/of functie van een gebouw waar laden en lossen noodzakelijk is, moet een geschikte laad- en losvoorziening beschikbaar zijn. Laden en lossen vindt volledig op eigen terrein plaats, bij voorkeur inpandig. Ook het manoeuvreren van vrachtverkeer moet op eigen terrein gebeuren.

De initiatiefnemer moet aannemelijk maken dat de aangewezen ruimte voldoet en op een veilige wijze voorziet in de logistieke aan- en afvoer van goederen.

8.2 Afwijken in bijzondere omstandigheden

Er kunnen binnen een bouwontwikkeling bijzondere omstandigheden zijn waardoor er geen mogelijkheid is voor een veilige laad- en losvoorziening op eigen terrein. In dat geval kan er worden afgeweken van de eis om (volledig) te voorzien in voldoende laden en lossen op eigen terrein. Onderstaand volgt toelichting op de afwijkingsmogelijkheden.

Als er voor het laden en lossen op eigen terrein géén verkeersveilig- en maatschappelijk acceptabel alternatief wordt gevonden, dan geldt dat als weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

8.2.1 Afwijkingsmogelijkheid 1: Geen noodzaak voor apart laden en lossen

Afwijken is mogelijk als aantoonbaar is dat voor de logistieke aan- en afvoer van goederen géén aparte laad- en losvoorziening noodzakelijk is. Bijvoorbeeld al laden en lossen gebeurt met kleine (vracht)voertuigen welke in een 'normaal' parkeervak (paragraaf 7.2) passen. Voor het laden en lossen kunnen dan reguliere (bezoekers)parkeerplaatsen worden gebruikt. Desbetreffende parkeerplaats wordt wel gereserveerd ten behoeve van laden en lossen en dient in de parkeerbalans als aparte post te worden meegenomen.

8.2.2 Afwijkingsmogelijkheid 2: Op andere wijze voorzien in laden en lossen

Wanneer laden en lossen op eigen terrein aantoonbaar onmogelijk is, is afwijken mogelijk door aantoonbaar te maken dat op een andere manier kan worden voldaan aan de eis om voldoende laad- en losvoorzieningen beschikbaar te hebben. Het laden en lossen kan bijvoorbeeld in de openbare ruimte worden opgelost door gebruik te maken van een bestaand laad- en losvak of het realiseren van een nieuw laad- en losvak in de openbare ruimte. De aanlegkosten hiervoor zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Als er gebruik wordt gemaakt van een bestaand laad- en losvak, dienen de venstertijden van het laad- en losvak aan te sluiten bij de momenten van aan- en afvoer van goederen van de nieuwe functie. Ook moet er rekening worden gehouden met het aantal reguliere leveranciers en de duur van hun laad- en losmomenten om verstoringen in het gebruik van het laad- en losvak door reguliere leveranciers te voorkomen.

Structureel laden en lossen op de rijbaan wordt niet als geldige andere manier van laden en lossen gezien. Onder structureel laden en lossen wordt verstaan minimaal 1 keer per dag laden en lossen waarbij de tijdsduur van het laden en lossen elke keer minimaal 5 minuten bedraagt.

Het op andere wijze voorzien in laden en lossen is alleen toegestaan als er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- De openbare ruimte;
- De parkeersituatie;
- De verkeersveiligheid;
- De woon- en leefsituatie.

Functiewijziging van voormalig laad- en losvak behoevende functie

Wanneer bij een functiewijziging het voormalige openbare laad- en losvak in de nieuwe situatie niet langer nodig blijkt te zijn, dan kan deze openbare laad- en losvoorziening een andere bestemming verkrijgen. Dit is alleen mogelijk wanneer desbetreffende openbare laad- en losvoorziening exclusief door de voormalige functie gebruikt werd. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als een winkelpand wordt getransformeerd naar woningen. Aangezien dit openbare ruimte betreft, is het aan de gemeente om te bepalen welke nieuwe bestemming wordt verkozen.

9 Borgen van de parkeeroplossing

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

9.1 Juridische borging: parkeren ook in de toekomst goed geregeld

Voor de juridische borging van de parkeeroplossing bij een bouwontwikkeling maakt gemeente Montferland gebruik van de omgevingsvergunning. In sommige gevallen komt er tevens een privaatrechtelijke overeenkomst aan te pas.

9.1.1 Vastlegging in de omgevingsvergunning

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

- Het aantal te realiseren en in stand te houden auto- en fietsparkeerplaatsen;
- De parkeerlocatie(s) waar de parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld;
- Hoe de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen op eigen terrein door de verschillende gebruikersgroepen is geregeld;
- Beperking voor uitgifte van parkeervergunningen en/of abonnementen;

9.1.2 Vastlegging van privaatrechtelijke overeenkomst

Wanneer de parkeereis bij een bouwontwikkeling (deels) wordt opgelost door het huren of kopen van particuliere parkeerplaatsen, dan moet een overeenkomst worden gesloten tussen initiatiefnemer en de eigenaar van desbetreffende particuliere parkeerplaatsen. Het is van belang dat middels een kettingbeding de afspraken over het gebruik en onderhoud van de particuliere parkeerplaatsen goed worden doorgelegd, ongeacht de eigendomssituatie. Zo is de overeenkomst, welke door de initiatiefnemer en de voormalige eigenaar van de particuliere parkeerplaatsen is gesloten, ook bindend voor de volgende eigenaar.

Wanneer de parkeervraag (gedeeltelijk) niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, en de parkeervraag wordt ingevuld middels bestaande particuliere parkeerplaatsen, dan moet vóór het verlenen van de omgevingsvergunning een koop- of huurcontract worden overlegd. In zo'n koop- of huurcontract moeten ten minste de volgende zaken zijn aangegeven:

- De locatie(s) van de parkeerplaatsen;
- Het gebruik van het aantal parkeerplaatsen;
- De daarbij horende gebruikerstijd;
- De termijn (een periode van minimaal 10 jaar);
- De mate van kettingbeding.

9.2 Beperkt recht op parkeervergunning helder vastgelegd

Het uitgangspunt is dat bouwontwikkelingen in gemeente Montferland de parkeervraag op eigen terrein faciliteren. Daarom worden er in principe géén parkeervergunningen verstrekt aan huurders, kopers of gebruikers van bouwontwikkelingen. Als de gehele autoparkeereis op eigen terrein is ingevuld, of op grond van een afwijkmogelijkheid een passende alternatieve parkeeroplossing is gevonden, komen gebruikers van een bouwontwikkeling niet of beperkt in aanmerking voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte. Voor deze gebruikers geldt de BROP-regeling (Beperkt Recht Op Parkeren). Op deze manier wordt het ruimtebeslag van parkeren op de openbare ruimte verminderd.

De BROP-regeling geldt voor alle bouwontwikkelingen in gemeente Montferland, ongeacht of een ontwikkellocatie in gereguleerd gebied ligt of daarbuiten.

Uitzondering voor het verstrekken van autoparkeervergunningen

Een uitzondering voor het toepassen van de BROP-regeling betreft situaties waarin het autoparkeren van bouwontwikkelingen (gedeeltelijk) in de openbare ruimte is opgelost. In dat geval kan een bouwontwikkeling wel recht hebben op een (beperkt) aantal parkeervergunningen. Voorbeelden zijn wanneer er in de voormalige situatie al in de openbare ruimte werd geparkeerd of als gemeente Montferland akkoord is gegaan met het benutten van openbare parkeerplaatsen omdat de restcapaciteit in de openbare ruimte toereikend was.

9.3 Communicatie naar de eindgebruiker

Het is belangrijk dat iedere koper of huurder als eindgebruiker op de hoogte is van de afspraken welke gemaakt zijn voor de bouwontwikkeling betreffende parkeren. De afspraken moeten daarom actief en transparant gecommuniceerd worden in koop- en huurcontracten, verkoopbrochures en andere te gebruiken communicatiekanalen. De initiatiefnemer is verplicht om toekomstige gebruikers, verhuurders en eventuele tussenpersonen (zoals makelaars) vooraf voldoende te informeren over de (on)mogelijk-

heden omtrent parkeren en parkeervergunningen. Hiervoor wordt een clause opgenomen in de omgevingsvergunning en/of privaatrechtelijke overeenkomst.

10 Bijlages

Bijlage 1 – Definities

Begrip	Definitie
Aanwezigheids-percentage	De aanwezigheidspercentages, zoals opgenomen in bijlage 7, waarmee kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden gebruikt (dubbelgebruik van parkeerplaatsen).
Anterieure overeenkomst	Een privaatrechtelijke overeenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente die tot doel heeft om de afspraken met betrekking tot de gestelde parkeereis en de daaraan verbonden voorwaarden (beschikbaarheid e.d.) en eventuele kosten (die door de gemeente moeten worden gemaakt maar voor rekening van de initiatiefnemer komen) vast te leggen, voor zover deze afspraken niet binnen het publiekrechtelijk kader kunnen worden geborgd.
Autoparkeerplaats	Een ruimte die exclusief gebruikt wordt voor het parkeren van een (motor)voertuig die qua maatvoering voldoet aan de meest actuele versie van norm NEN-2443: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.
Bouwontwikkeling	Een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.
BROP-regeling	Afkorting voor 'Beperkt Recht Op Parkeren'. Een door gemeente Meierijstad opgesteld en actueel gehouden overzicht met adressen waarvan de gebruikers en bezoekers (deels) zijn uitgesloten van het recht op een parkeervergunning.
BVO	Het Bruto Vloeroppervlak (BVO) wordt gemeten op basis van de <u>NEN 2580</u> , een Nederlandse norm voor de oppervlakte en inhoud van gebouwen. Het bruto vloeroppervlak is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek. De oppervlakte van gebouw gebonden buitenruimten zoals balkons, dakterrassen en galerijen worden niet tot BVO van een gebouw gerekend. Ook tellen niet-of moeilijk toegankelijke zolders en vloeroppervlakte met een hoogte lager dan 1,5 meter niet mee bij bepaling van het BVO.
Deelmobiliteitsplan	Een plan waarin is vastgelegd en toegelicht welk deelmobiliteitsconcept (kwaliteiten en kwantiteiten) ingezet wordt om in de (gedeeltelijke) mobiliteitsbehoefte van de (toekomstige) bewoners te voorzien.
Dubbelgebruik	Het beoordelen of dezelfde parkeerplaats door meer dan één gebruikersgroep op verschillende momenten kan worden gebruikt.
Eigen terrein	Terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, alsmede een aansluitend of ergens anders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschappen heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstanden zoals beschreven in bijlage 6.
Fietsparkeerplaats	De ruimte gereserveerd is voor het parkeren van een fiets met de volgende minimale afmetingen: 200 cm lang, 120 cm hoog & 65 cm breed.
Functiewijziging	Er is sprake van een functiewijziging als een bestaand pand een andere functie krijgt, zoals de wijziging van detailhandel naar woning. Benodigde inpandige verbouwingen aan een bestaand pand om de wijziging te realiseren, of het verhogen van een bestaand pand met één of meerdere verdiepingen, geldt niet als nieuwbouw.
Gereguleerd gebied	Het gebied waar conform de vigerende Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting en het vigerende Aanwijzingsbesluit betaald parkeren van de gemeente Meierijstad sprake is van betaald parkeren en/of belanghebbenden-parkeren.
Initiatiefnemer	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand)

Maatgevende parkeervraag	Het moment in de tijd waarop de parkeervraag van de te realiseren functies samen maximaal is. De maatgevende parkeervraag per functie wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages conform bijlage 7.
Nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing, een pand wordt gebouwd op een perceel naast bestaande bebouwing of wanneer een pand (gedeeltelijk) wordt gesloopt en op de beschikbaar gekomen grond een pand wordt gebouwd.
Normatieve parkeervraag	Het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling nodig is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. In de normatieve parkeervraag wordt onderscheid gemaakt tussen een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. De normatieve parkeervraag wordt berekend op basis van de parkeernormen in bijlagen 4 en 5.
Parkeerdruk	De bezetting van parkeerplaatsen in verhouding tot de totaal beschikbare capaciteit aan parkeerplaatsen (kwantitatief). In de gemeente Meierijstad wordt gesproken over een hoge parkeerdruk in de openbare ruimte wanneer de bezetting op straat 85% of meer bedraagt. In openbare parkeergarages ligt deze grens op 95%. Op openbare parkeerterreinen met meer dan 50 parkeerplaatsen geldt een grens van 90%. Bij particuliere parkeerterreinen wordt de grens van 95% gehanteerd.
Parkeereis	Het aantal fysiek te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen voor auto en fiets.
Parkeernormen	Normen voor het berekenen van de parkeervraag bij bouwontwikkelingen gerelateerd aan de gebruiksfunctie en de locatie van desbetreffende bouwontwikkelingen, zoals voor de auto opgenomen in bijlage 4 en voor de fiets in bijlage 5.
Restcapaciteit	Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment niet bezet is (beschikbaar). Er is sprake van restcapaciteit als de parkeerdruk in de openbare ruimte voor straat parkeren onder de 85% ligt, voor openbare parkeergarages onder de 95% ligt en voor openbare parkeerterreinen met meer dan 50 parkeerplaatsen onder de 90% ligt. Op particuliere terreinen moet de bezetting van parkeren onder de 95% blijven.
Sloop/nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gesloopt en op dit perceel een nieuw pand wordt gebouwd.
Stedelijkheidsgraad	De stedelijkheidsgraad geeft een beeld van de mate van concentratie van menselijke activiteiten en is te reflecteren op het autobezit en -gebruik in een gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer.
Tiny house	Een kleine, volwaardige en vrijstaande eenpersoonswoning maximaal 50 m2 BVO, verplaatsbaar (op wielen) of permanent (op een vaste fundering).

Bijlage 2 – Stedelijkheidsgraad en autobezit per huishouden

KERN	STEDELIJKHEIDS-GRAAD	OMGEVINGS-ADRESSEN-DICHTHEID (PER KM2) ¹¹	AUTOBEZIT PER HUISHOUDEN	CROW GE-MIDDELDE AUTOBEZIT	Keuze CROW bandbreedte
Didam	Matig stedelijk	990	1,1	1,3	Gemiddelde
's-Heerenberg	Matig stedelijk	985			
Braamt	Niet stedelijk	189			
Azewijn	Niet stedelijk	73			
Beek	Niet stedelijk	251			
Kilder	Niet stedelijk	174			
Lengel	Niet stedelijk	398	1,5	1,6	Gemiddelde
Loerbeek	Niet stedelijk	97			
Loil	Niet stedelijk	404			
Nieuw-Dijk	Niet stedelijk	239			
Stokkum	Niet stedelijk	176			

¹¹)Allecijfers – Statistieken gemeente Montferland: <https://allecijfers.nl/gemeente/montferland/>

Zeddam	Niet stedelijk	304			
--------	----------------	-----	--	--	--

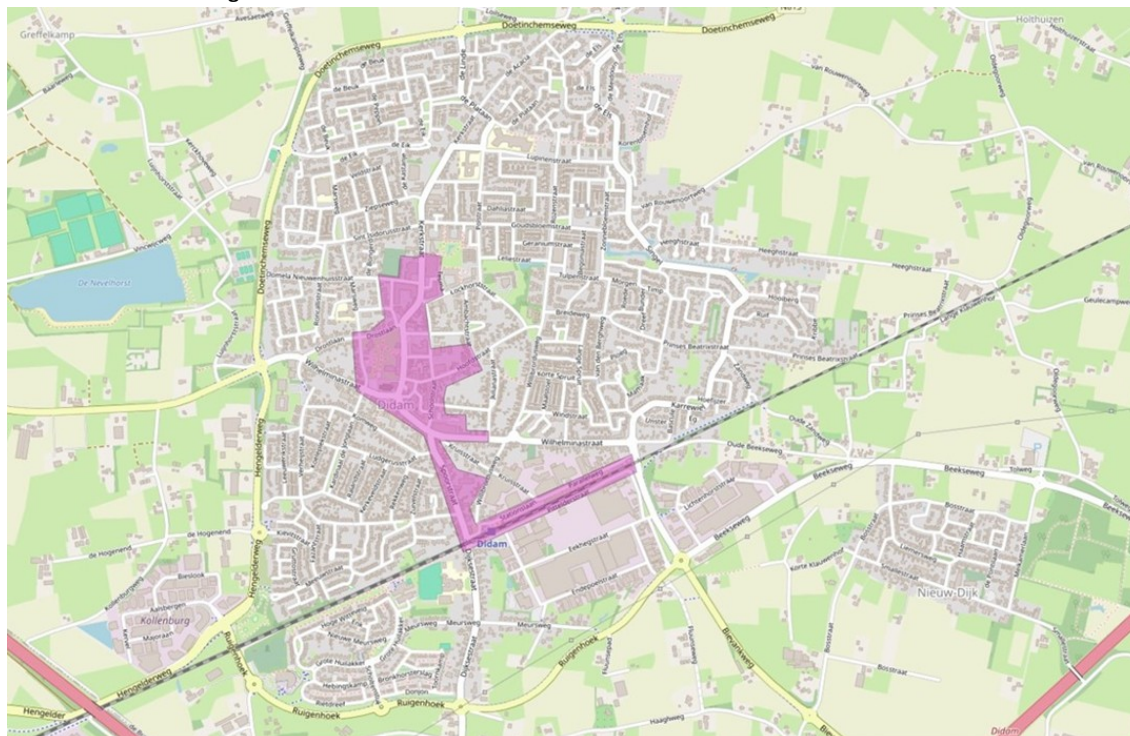
Tabel 2. Autobezit en autogebruik naar stedelijkheidsgraad (2022)

	autobezit per huishouden	autogebruik, bestuurders
		totaal
zeer sterk stedelijk	0,71	24%
sterk stedelijk	1,08	32%
matig stedelijk	1,31	35%
weinig stedelijk	1,52	38%
niet stedelijk	1,61	40%

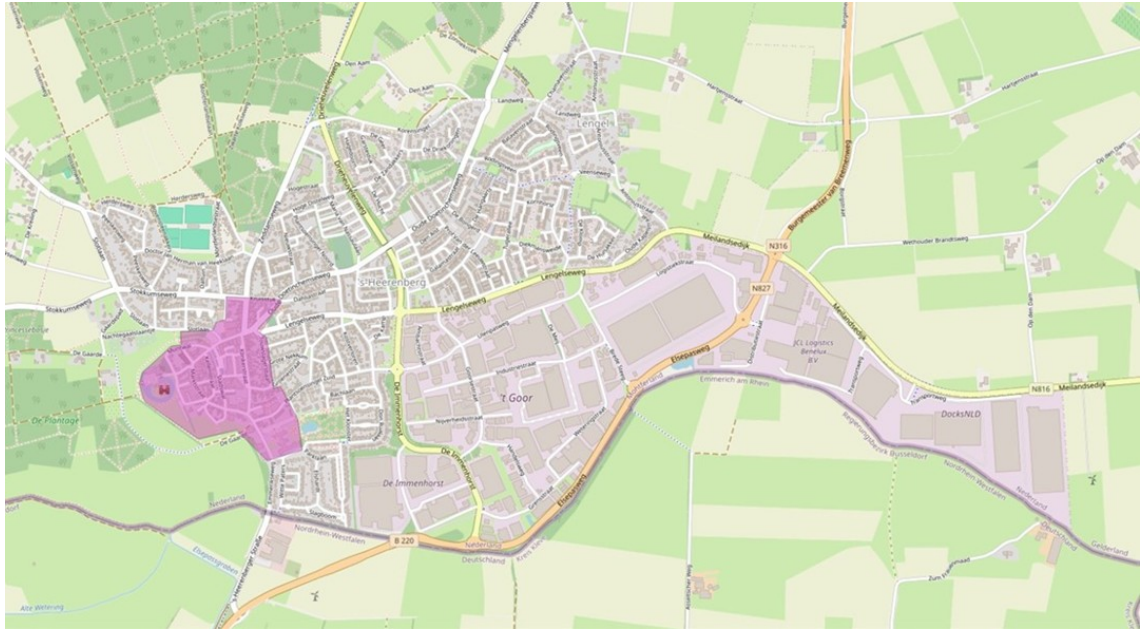
12

Bijlage 3 - Gebiedsindeling

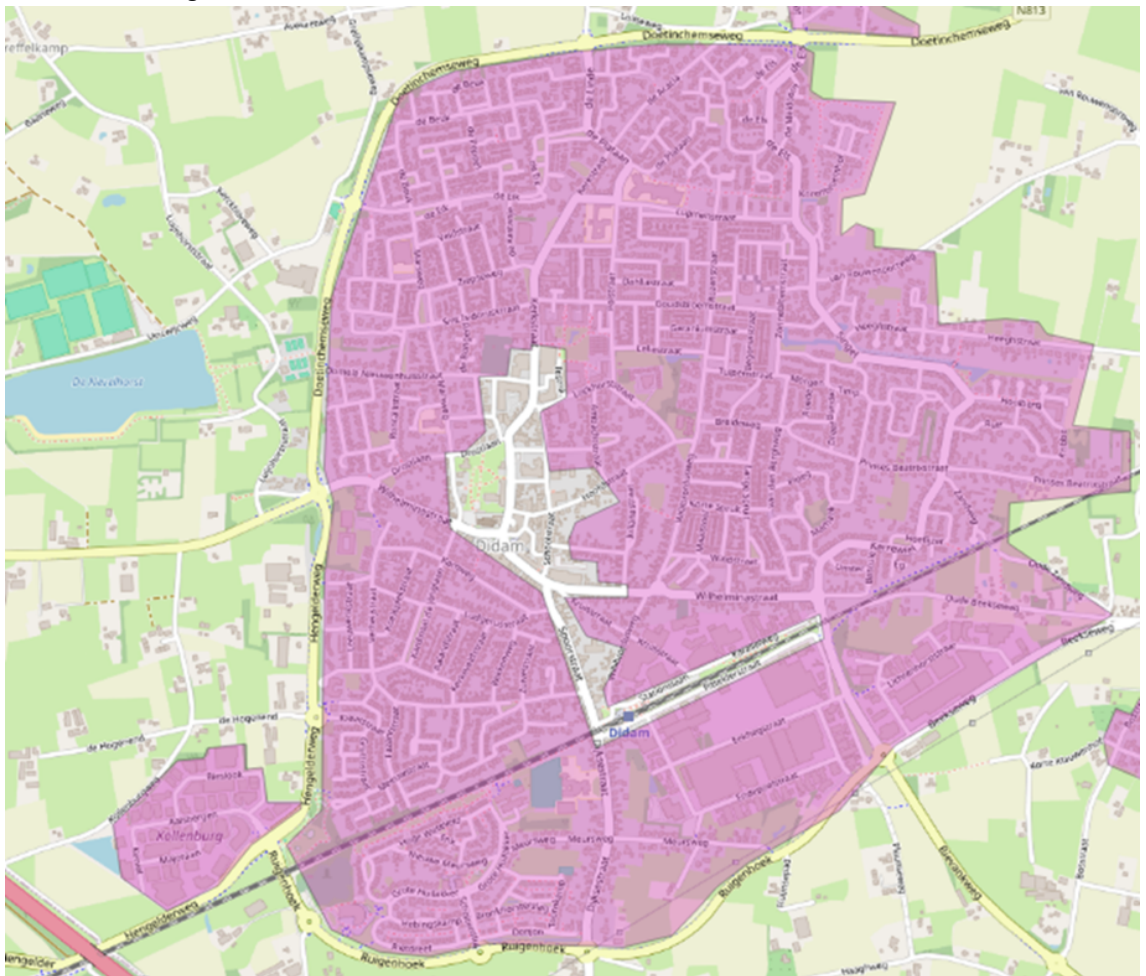
Gebied A: Centrumgebied Didam



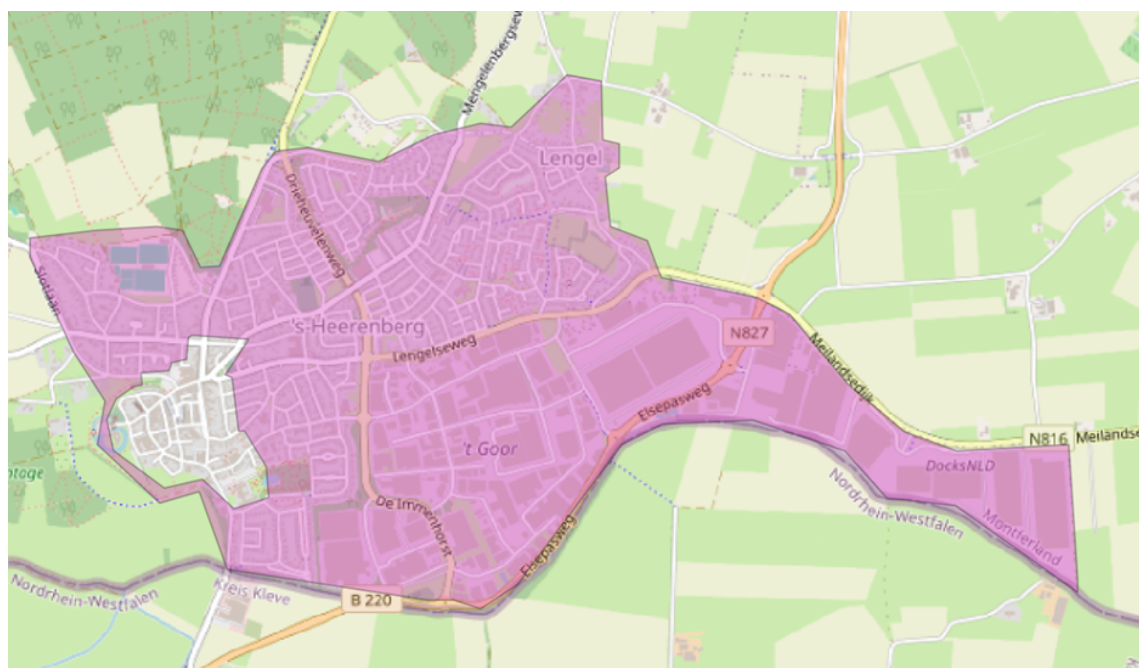
Gebied A: Centrumgebied 's-Heerenberg



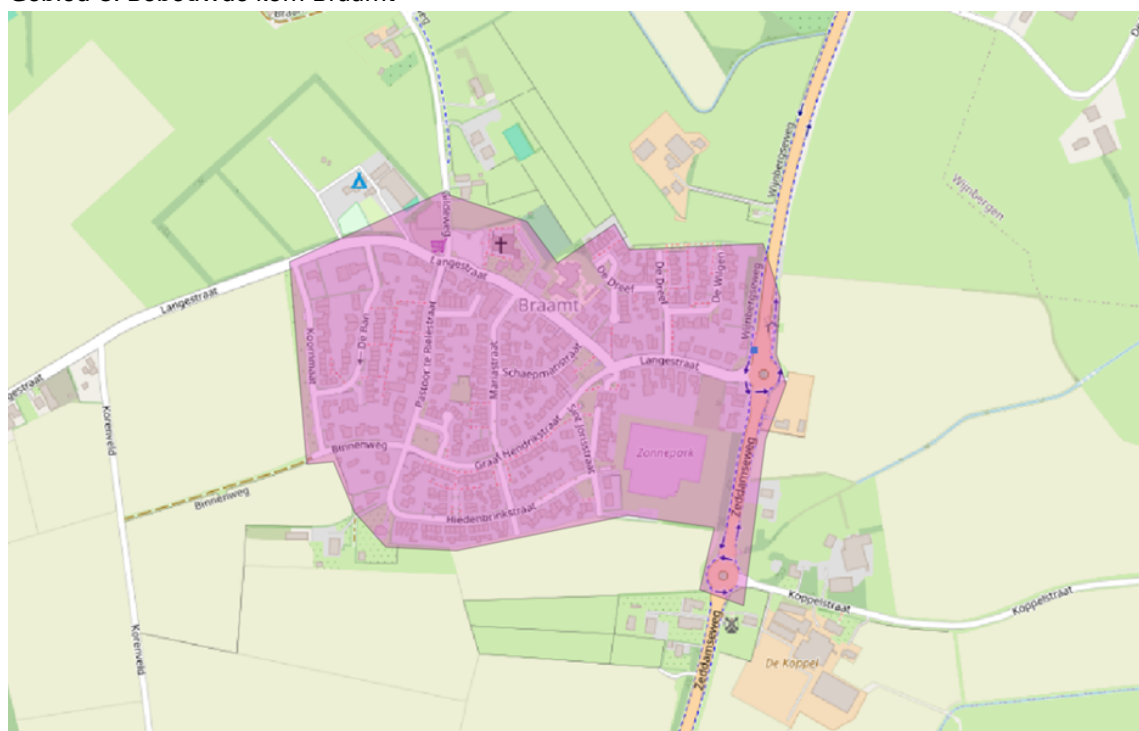
Gebied B: Overige bebouwde kom Didam



Gebied B: Overige bebouwde kom 's-Heerenberg

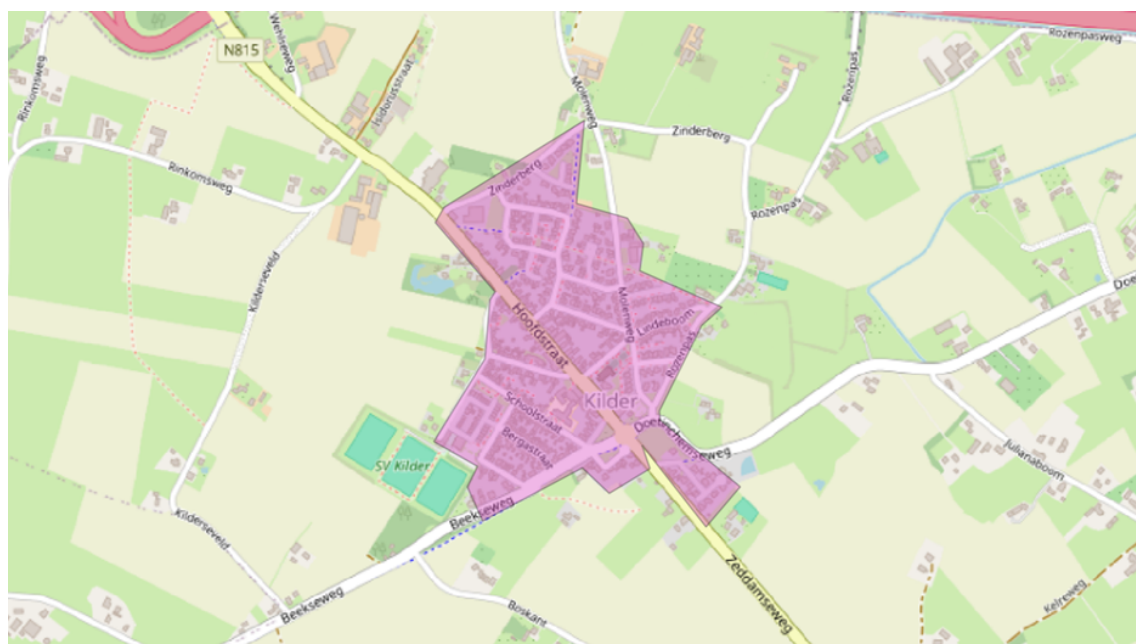


Gebied C: Bebouwde kom Braamt

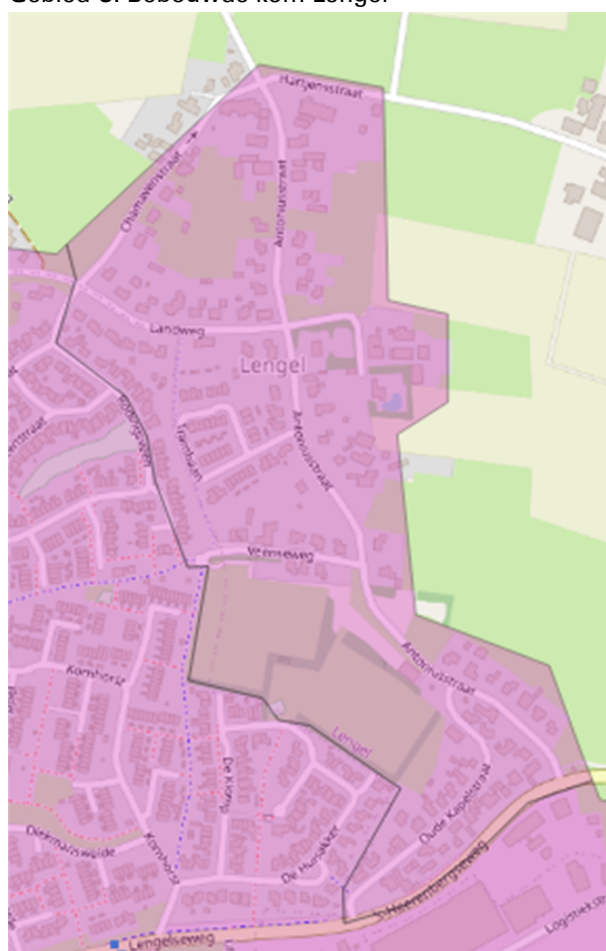


Gebied C: Bebouwde kom Azewijn

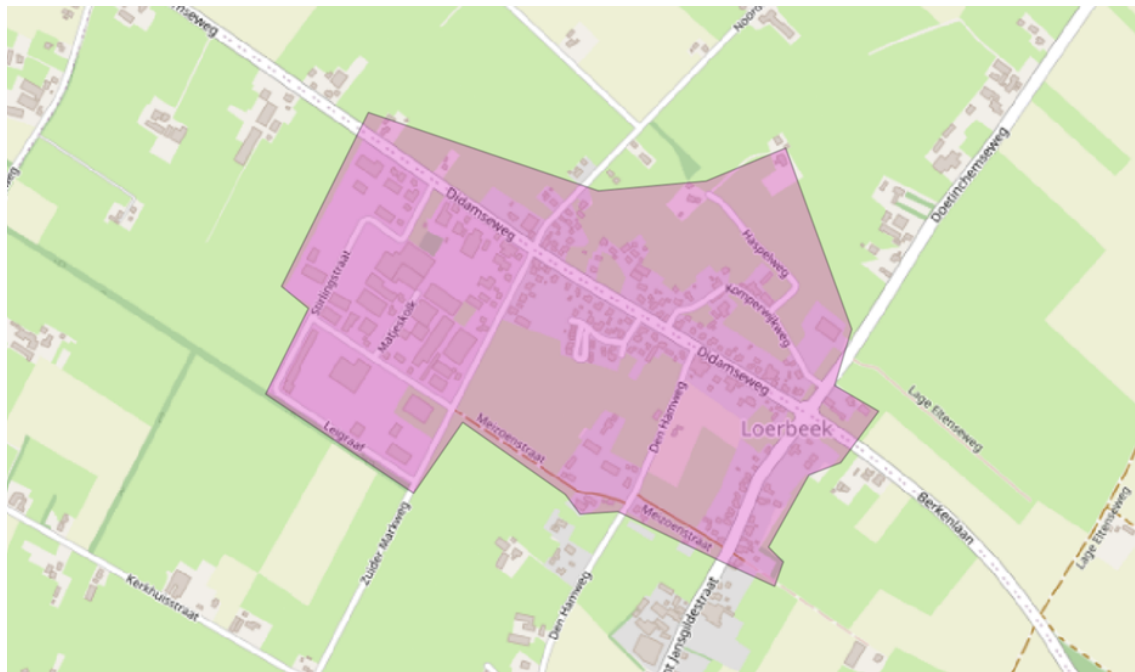
Gemeentebld 2025 nr. 404681 18 september 2025



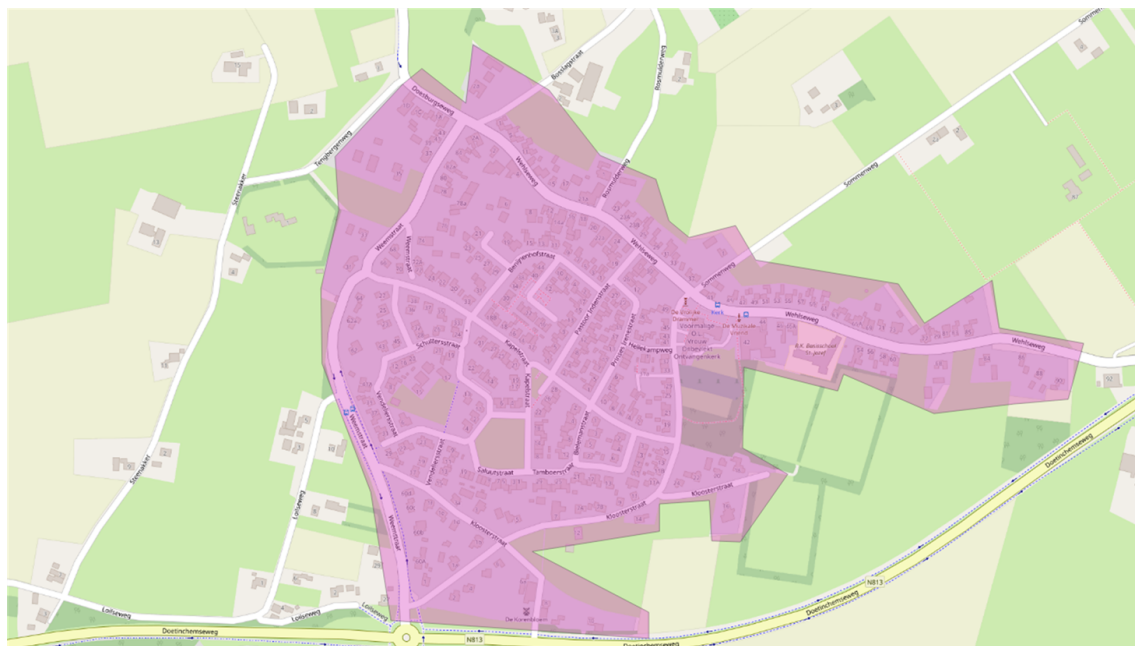
Gebied C: Bebouwde kom Lengel



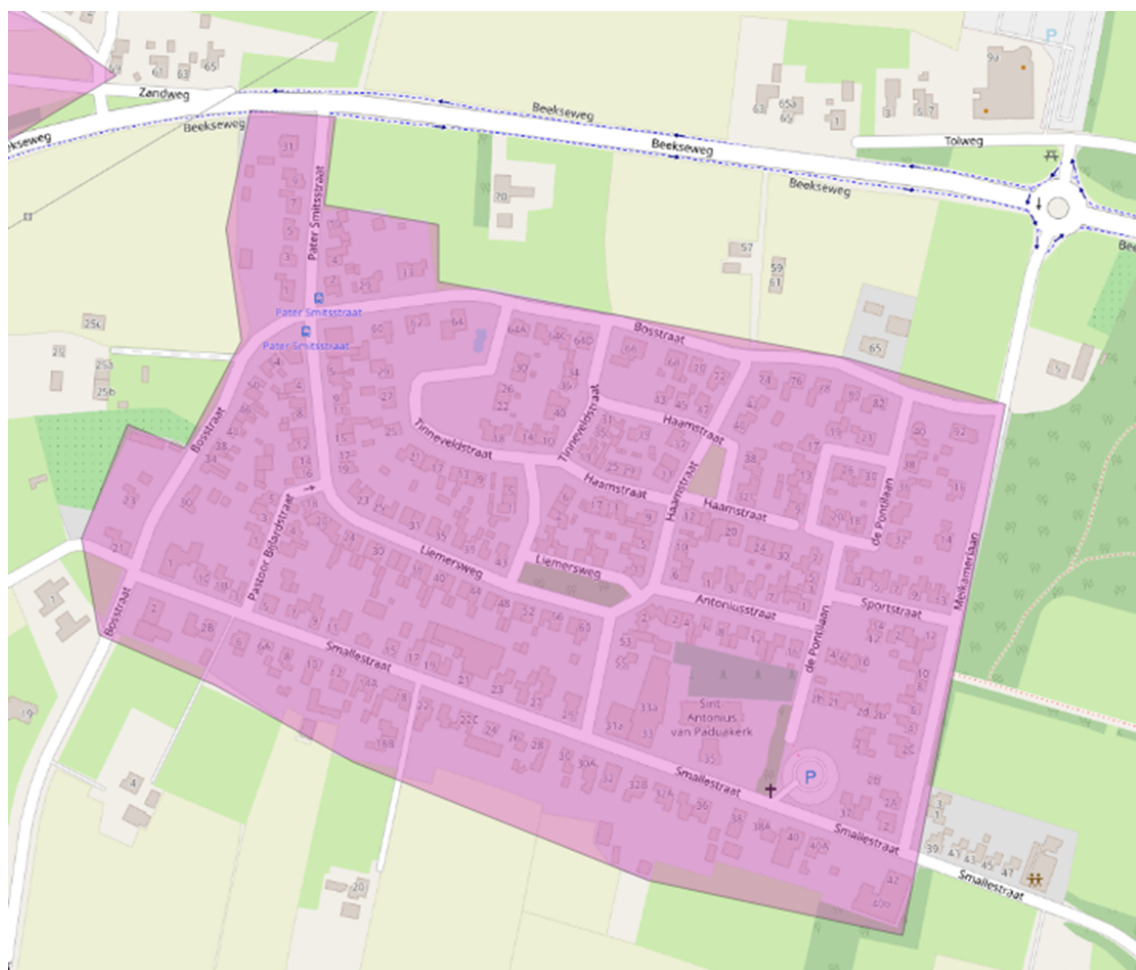
Gebied C: Bebouwde kom Loerbeek



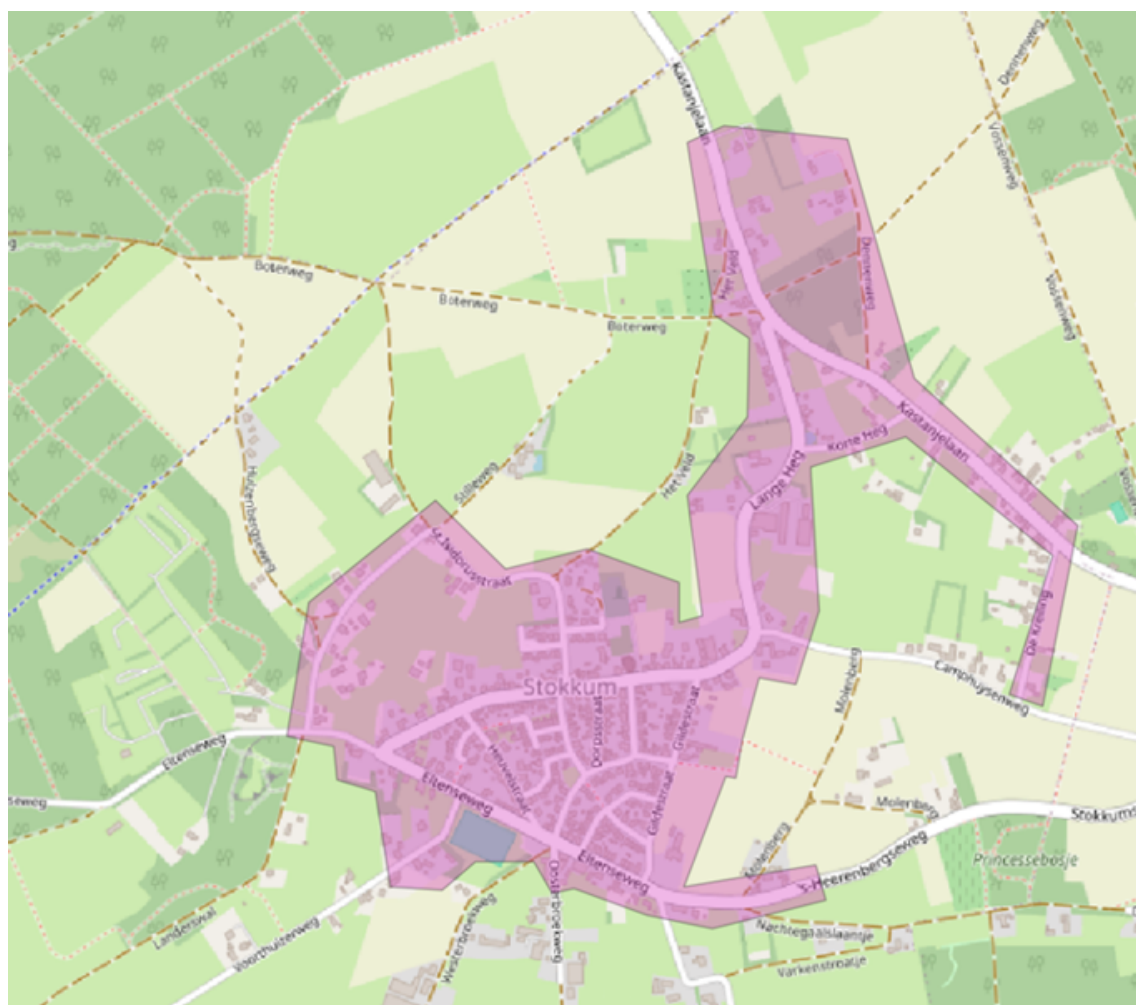
Gebied C: Bebouwde kom Loil



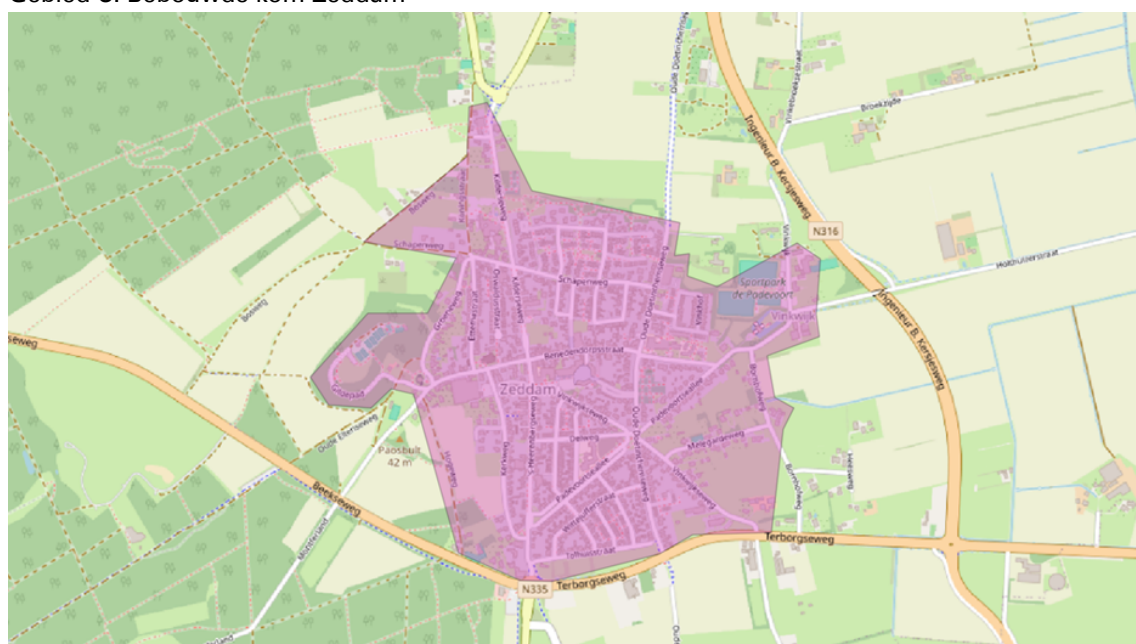
Gebied C: Bebouwde kom Nieuw-Dijk



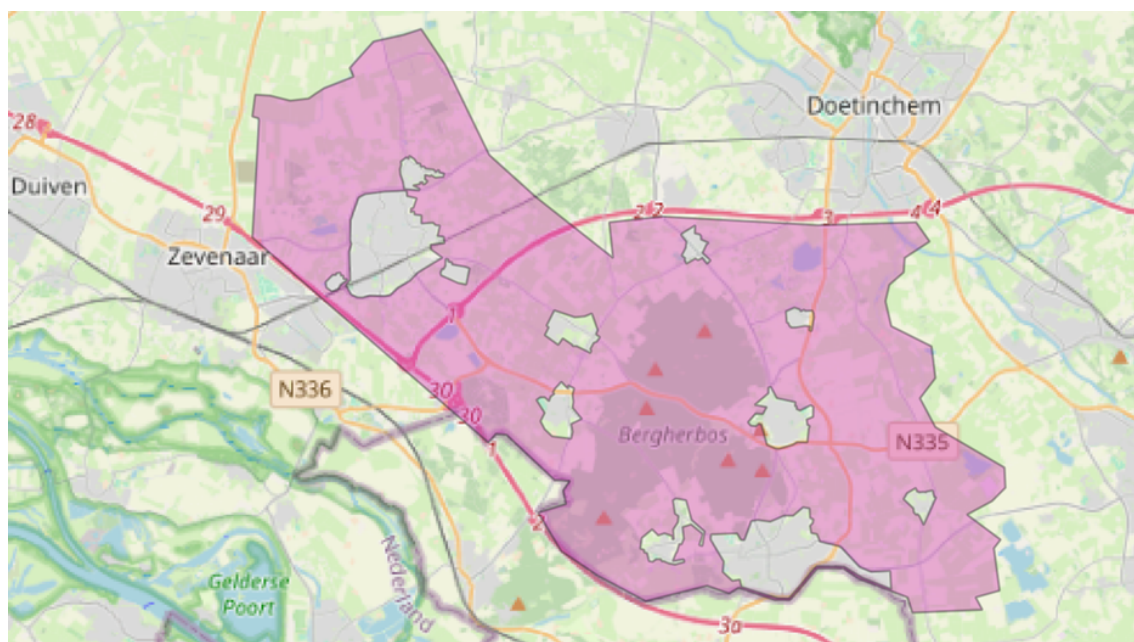
Gebied C: Bebouwde kom Stokkum



Gebied C: Bebouwde kom Zeddam



Gebied D: Buitengebied



Bijlage 4. Autoparkeernormen

KOOPWONINGEN	GEBIED A		GEBIED B		GEBIED C		GEBIED D	
Functie	Bewo- ners	Bezo- kers	Bewo- ners	Bezo- kers	Bewo- ners	Bezo- kers	Bewo- ners	Bezo- kers
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND								
Woning	1,50	0,10	1,70	0,15	1,80	0,20	2,10	0,30
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP								
Woning	1,30	0,10	1,60	0,15	1,70	0,20	1,80	0,30
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK								
Woning	1,20	0,10	1,40	0,15	1,60	0,20	1,60	0,30
KOOP, APPARTEMENT								
Woning kleiner dan 75 m2 BVO	0,80	0,10	0,80	0,15	0,90	0,20	1,30	0,30
Woning tussen 75 - 100 m2 BVO	0,80	0,10	0,90	0,15	0,90	0,20	1,40	0,30
Woning tussen 100 - 125 m2 BVO	0,90	0,10	1,10	0,15	0,90	0,20	1,80	0,30
Woning groter dan 125 m2 BVO	1,00	0,10	1,10	0,15	1,30	0,20	1,80	0,30
OVERIGE TYPE WONINGEN								
Tiny house	0,25	0,10	0,40	0,15	0,40	0,20	0,40	0,30

HUURWONINGEN	GEBIED A		GEBIED B		GEBIED C		GEBIED D	
Functie	Bewo- ners	Bezo- kers	Bewo- ners	Bezo- kers	Bewo- ners	Bezo- kers	Bewo- ners	Bezo- kers
HUUR, HUIS, VRIJE SECTOR								
Vrijstaand	1,00	0,10	1,30	0,15	1,40	0,20	1,40	0,30

Twee-onder-een-kap woning	1,00	0,10	1,20	0,15	1,40	0,20	1,40	0,30
Rijwoning	0,60	0,10	1,10	0,15	1,40	0,20	1,20	0,30
HUUR, HUIS, SOCIALE HUUR								
Rijwoning	0,80	0,10	1,00	0,15	1,00	0,20	1,10	0,30
HUUR, APPARTEMENT, VRIJE SECTOR								
Woning kleiner dan 30 m2 BVO	0,35	0,10	0,50	0,15	0,50	0,20	0,50	0,30
Woning kleiner dan 75 m2 BVO	0,50	0,10	0,50	0,15	0,60	0,20	0,90	0,30
Woning tussen 75 - 100 m2 BVO	0,50	0,10	0,70	0,15	1,00	0,20	1,00	0,30
Woning tussen 100 - 125 m2 BVO	0,80	0,10	1,00	0,15	1,40	0,20	1,30	0,30
Woning groter dan 125 m2 BVO	0,80	0,10	1,00	0,15	1,40	0,20	1,40	0,30
HUUR, APPARTEMENT, SOCIALE HUUR								
Woning kleiner dan 30 m2 BVO	0,35	0,10	0,50	0,15	0,50	0,20	0,50	0,30
Woning kleiner dan 75 m2 BVO	0,35	0,10	0,50	0,15	0,50	0,20	0,70	0,30
Woning tussen 75 - 100 m2 BVO	0,50	0,10	0,60	0,15	0,50	0,20	0,90	0,30
Woning tussen 100 - 125 m2 BVO	0,50	0,10	0,90	0,15	1,00	0,20	1,00	0,30
Woning groter dan 125 m2 BVO	0,60	0,10	0,90	0,15	1,00	0,20	1,00	0,30
OVERIGE TYPE WONINGEN								
Kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten	0,05	0,10	0,15	0,15	0,25	0,20	0,40	0,30
Serviceflat/aanleunwoning	0,75	0,10	0,80	0,15	0,80	0,20	0,90	0,30
Tiny house	0,25	0,10	0,40	0,15	0,40	0,20	0,40	0,30

HOOFDCATEGORIE WERKEN	Eenheid	GEBIED A	GEBIED B	GEBIED C	GEBIED D	bezoekers
						aandeel
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m2 BVO	1,5	2,1	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefuncties)	per balie	2,1	2,9	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 BVO	1,5	2,4	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m2 BVO	0,7	1,1	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 BVO	1,3	1,9	2,0	2,0	20%
Opslagruimte (particulier)	per vestiging	n.v.t.	n.v.t.	10,0	10,0	-

HOOFDCATEGORIE WINKE- LEN EN BOODSCHAPPEN	Eenheid	GEBIED A	GEBIED B	GEBIED C	GEBIED D	bezoekers
						aandeel
Buurtsupermarkt	per 100 m2 BVO	1,9	3,5	4,3	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	per 100 m2 BVO	3,4	5,2	6,2	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	per 100 m2 BVO	6,0	7,7	8,8	n.v.t.	84%
Groothandel specialist (zoals levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	5,9	6,8	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	per 100 m2 BVO	n.v.t.	6,4	7,4	n.v.t.	80%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	per 100 m2 BVO	n.v.t.	3,7	4,1	n.v.t.	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	4,5	5,0	n.v.t.	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	5,1	5,6	n.v.t.	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	5,7	6,2	n.v.t.	81%
Kringloopwinkel	per 100 m2 BVO	n.v.t.	1,9	2,0	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 BVO	4,0	7,9	8,2	9,3	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 BVO	1,3	1,9	2,0	2,0	91%
Woonwarenhuis (zeer groot - gebaseerd op vestiging van circa 25.000 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	5,1	5,2	5,2	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,4	2,5	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	per 100 m2 BVO	n.v.t.	4,2	4,5	n.v.t.	94%
Outletcentrum	per 100 m2 BVO	n.v.t.	10,1	10,4	10,4	94%
Bouwmarkt	per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,4	2,4	2,5	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,6	2,7	2,9	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,6	2,7	2,9	89%

HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING	Eenheid	GEBIED A	GEBIED B	GEBIED C	GEBIED D	bezoekers
						aandeel
Bibliotheek	per 100 m2 BVO	0,5	1,2	1,2	1,4	97%
Museum	per 100 m2 BVO	0,6	1,1	1,1	n.v.t.	95%
Bioscoop	per 100 m2 BVO	3,2	11,1	11,2	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	per 100 m2 BVO	2,6	7,9	7,9	9,9	97%
Theater/schouwburg (100 zitplaatsen is 300 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	7,4	9,8	9,8	12,0	87%
Musicaltheater (100 zitplaatsen is 840 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	2,9	4,0	4,0	5,1	86%
Casino	per 100 m2 BVO	5,7	6,5	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	per tafel	0,9	1,4	1,4	1,8	87%
Dansstudio	per 100 m2 BVO	1,6	5,5	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m2 BVO	1,4	4,8	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	per 100 m2 BVO	1,7	6,3	6,3	7,4	90%

Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m2 bassin	n.v.t.	9,3	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	per 100 m2 bassin	2,5	6,7	6,7	7,3	99%
Sporthal	per 100 m2 BVO	1,6	2,9	2,9	3,5	96%
Sportzaal	per 100 m2 BVO	1,2	2,8	2,9	3,6	94%
Tennishal	per 100 m2 BVO	0,3	0,5	0,5	0,5	87%
Padelhal	per 100 m2 BVO	0,4	0,7	0,7	0,7	87%
Squashhal	per 100 m2 BVO	1,6	2,7	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	n.v.t.	11,5	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	n.v.t.	12,9	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs	per 100 m2 bassin	n.v.t.	4,0	4,0	4,0	99%
Sportveld (exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten)	per hectare netto terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion	per zitplaats	0,1	0,1	0,1	n.v.t.	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 BVO	1,3	1,9	1,9	2,1	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,6	2,6	2,8	98%
Ski- snowboardhal (exclusief oefenpistes)	per 100 m2 sneeuw	n.v.t.	2,6	2,6	n.v.t.	98%
Jachthaven	per ligplaats	0,6	0,6	0,6	0,6	-

HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING	Eenheid	GEBIED A	GEBIED B	GEBIED C	GEBIED D	bezoekers
						aandeel
Golfoefencentrum (pitch en putt - uitgaande van circa 6 hectare)	per centrum	n.v.t.	51,1	51,1	56,2	93%
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60 hectare	n.v.t.	96,0	96,0	118,3	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100 m2 BVO	3,1	4,7	4,7	5,1	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100 m2 BVO	3,7	5,6	5,6	6,1	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100 m2 BVO	3,9	5,8	5,9	6,4	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gemiddelde boerderij	3,1	4,7	4,7	5,1	97%
Manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Dierenpark	per hectare netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
Attractie- en pretpark	per hectare netto terrein	n.v.t.	8,0	8,0	8,0	99%
Volkstuin	per 10 tuinen	n.v.t.	1,4	1,4	1,5	100%
Plantentuin (botanische tuin)	per gemiddelde tuin	n.v.t.	10,5	10,5	13,5	99%

HOOFDCATEGORIE HORECA EN (VERBLIJFS) RECREATIE	Eenheid	GEBIED A	GEBIED B	GEBIED C	GEBIED D	bezoekers
						aandeel

Camping (kampeerterrein) - exclusief 10% voor gasten en bezoekers	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (huisjes-complex)	per bungalow	n.v.t.	1,7	1,7	2,1	91%
1* hotel	per 10 kamers	0,4	2,4	2,5	4,5	77%
2* hotel	per 10 kamers	1,4	4,1	4,3	6,3	80%
3* hotel	per 10 kamers	2,2	5,0	5,2	6,8	77%
4* hotel	per 10 kamers	3,4	7,2	7,5	9,0	73%
5* hotel	per 10 kamers	5,3	10,6	11,0	12,6	65%
Cafe/bar/cafetaria	per 100 m2 BVO	5,0	6,0	7,0	n.v.t.	90%
Restaurant	per 100 m2 BVO	5,0	6,0	7,0	9,0	80%
Discotheek	per 100 m2 BVO	6,9	20,8	20,8	20,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 BVO	5,5	8,5	8,5	n.v.t.	99%

HOOFDCATEGORIE GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN	Eenheid	GEBIED A	GEBIED B	GEBIED C	GEBIED D	bezoekers
						aandeel
Huisartsenpraktijk(-centrum)	per behandelkamer	2,1	3,0	3,3	3,3	57%
Apotheek	per apotheek	2,3	3,2	3,4	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,3	1,8	2,0	2,0	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,4	1,9	2,2	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	1,9	2,0	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,6	2,4	2,6	2,7	47%
Gezondheidscentrum - exclusief parkeren i.r.t. apotheek indien aanwezig	per behandelkamer	1,6	2,2	2,5	2,5	55%
Ziekenhuis - exclusief bezoekers en medewerkers	per 100 m2 BVO	1,4	1,7	1,9	2,0	29%
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	30,1	30,1	30,1	99%
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	31,6	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,7	3,3	3,3	3,7	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	-
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%

HOOFDCATEGORIE ONDERWIJS	Eenheid	GEBIED A	GEBIED B	GEBIED C	GEBIED D	bezoekers
						aandeel
Kinderdagverblijf (crèche) - exclusief kiss&ride	per 100 m2 BVO	1,0	1,4	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs - exclusief kiss&ride	per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	48%
Middelbare school (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9	4,9	11%
ROC (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	4,7	5,8	5,9	5,9	7%

Hogeschool (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	9,3	10,7	10,9	10,9	72%
Universiteit (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	14,0	16,1	16,4	16,4	68%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (bezoekers zijn studenten)	per 10 studenten	13,2	16,5	16,8	16,8	48%

Bijlage 5. Fietsparkeernormen

In het Bouwbesluit staan de minimale eisen waaraan voldaan moet worden bij nieuwbouw of verbouwingen. Wanneer voor een gelijkwaardig (collectief) alternatief wordt gekozen, wordt het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen op eigen terrein vastgesteld aan de hand van onderstaande tabellen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijke CROW-parkeerkcijfers bandbreedte voor de fiets, variërend tussen laag, gemiddeld en hoog. Montferland kiest ervoor om de hoge zijde van de landelijke CROW-fietsparkeerkcijfers te verkiezen. Met deze fietsparkeernormen wordt het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen bepaald waar bouwontwikkelingen in Montferland in moeten voorzien. Een aantal functies zijn hierop een uitzondering, waarvoor is gekozen het gemiddelde van de bandbreedte toe te passen. Dit geldt voor de functies (musical)theater/schouwburg, kantoor met/zonder baliefunctie, sportveld en basisschool (personeel).

HOOFDCATEGORIE WONEN	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Bewoners	Bezoekers
Woning kleiner dan 30 m ² BVO	per woning	2,0	0,5
Woning kleiner dan 75 m ² BVO	per woning	2,0	0,5
Woning tussen 75 – 100 m ² BVO	per woning	3,0	0,5
Woning tussen 100 – 125 m ² BVO	per woning	3,0	0,5
Woning groter dan 125 m ² BVO	per woning	5,0	0,5
Woning sociale huur	per woning	3,0	0,5
Serviceflat/aanleunwoning	per woning	1,0	0,5
Kamerverhuur	per kamer	1,0	0,5
Tiny house	per woning	2,0	0,5

HOOFDCATEGORIE WERKEN	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m ² BVO	2,0	
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefuncties)	per balie	6,0	

HOOFDCATEGORIE WINKELN EN BOODSCHAPPEN	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		(inclusief bezoekers)	
Winkel	per 100 m ² BVO	4,0	
Supermarkt	per 100 m ² BVO	4,3	
Bouwmarkt	per 100 m ² BVO	0,4	
Tuincentrum	per 100 m ² BVO	0,4	

HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		(inclusief bezoekers)	
Bibliotheek	per 100 m ² BVO	5,0	
Museum	per 100 m ² BVO	1,4	

Bioscoop	per 100 m2 BVO	12,0	
Filmtheater/filmhuis	per 100 m2 BVO	24,0	
Theater/schouwburg (100 zitplaatsen is 300 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	24,0	
Musicaltheater (100 zitplaatsen is 840 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	24,0	
Casino	per 100 m2 BVO	1,4	
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	3,9	
Biljart-/snookercentrum	per tafel	3,9	
Dansstudio	per 100 m2 BVO	8,5	
Fitnesscentrum	per 100 m2 BVO	8,5	
Sauna, hammam	per 100 m2 bassin	3,9	
Sporthal	per 100 m2 BVO	3,9	
Sportzaal	per 100 m2 BVO	6,2	
Zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	20,0	
Zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	28,0	
Sportveld (exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten)	per hectare netto terrein	50,0	
Stadion	per 100 zitplaatsen	14,0	

HOOFDCATEGORIE HORECA EN (VERBLIJFS) RECREATIE	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		(inclusief bezoekers)	
1* hotel	per 10 kamers	Maatwerk	
2* hotel	per 10 kamers	Maatwerk	
3* hotel	per 10 kamers	Maatwerk	
4* hotel	per 10 kamers	Maatwerk	
5* hotel	per 10 kamers	Maatwerk	
Cafe/bar/cafetaria	per 100 m2 BVO	10,0	
Restaurant (afhankelijk van type restaurant, van eenvoudig tot luxe)	per 100 m2 BVO	4,0 tot 20,0	

HOOFDCATEGORIE GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		(inclusief bezoekers)	
Huisartsenpraktijk(-centrum)	per behandelkamer	3,7	
Apotheek	per apotheek	17,0	
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	3,7	
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	3,7	
Gezondheidscentrum - exclusief parkeren i.r.t. apotheek indien aanwezig	per behandelkamer	3,7	
Ziekenhuis - exclusief bezoekers en medewerkers	per 100 m2 BVO	1,4	
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	8,0	
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	8,0	
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,4	
Religiegebouw	per zitplaats	62,0	

HOOFDCATEGORIE ONDERWIJS	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Personeel	Leerlingen
Basisonderwijs <250 leerlingen	per 10 leerlingen	0,4	5,0
Basisonderwijs 250-500 leerlingen	per 10 leerlingen	0,4	5,8
Basisonderwijs >500 leerlingen	per 10 leerlingen	0,4	7,2
Middelbare school (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	1,1	16,0
ROC (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	1,0	14,0
Hogeschool (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	Maatwerk	Maatwerk
Universiteit (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	Maatwerk	Maatwerk
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (bezoekers zijn studenten)	per 10 studenten	Maatwerk	Maatwerk

Bijlage 6. Maximaal acceptabele loopafstanden

De auto- en fietsparkeerplaatsen die worden ingezet voor een bouwontwikkeling moeten op een acceptabele loopafstand liggen. Voor fietsparkeerplaatsen gelden voor héél Montferland dezelfde maximale loopafstanden. In gemeente Montferland gelden de maximale loopafstanden zoals opgenomen in onderstaande tabel:

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

De loopafstanden zijn afgeleid uit de landelijke kencijfers van het CROW. Deze maximale loopafstanden worden gemeten voor de kortste looproute over de openbare weg, dus niet hemelsbreed. Dit betreft de afstand vanaf de dichtstbijzijnde toegang van het gebouw tot aan desbetreffende parkeerplaats, parkeergarage of parkeerterrein. Voor het centrum is het uitgangspunt dat binnen 300 meter alle parkeervoorzieningen toegankelijk zijn.

Bijlage 7. Aanwezigheidspercentages voor auto en fiets

Met onderstaande aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de auto- en fietsparkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden (dubbel) gebruikt. Deze aanwezigheidspercentages zijn afgeleid uit landelijke kencijfers van het CROW (publicatie 741).

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Och-tend	Mid-dag	Avond	Nacht	Avond ¹	Mid-dag	Avond	Mid-dag	Avond	Middag
woningen bewo-ners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoek-ers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ²	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ³	60%

grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ³	0% ⁴
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	50%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/etc.	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuismedewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant ⁵	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

¹ Indien sprake van een traditionele koopavond

² Indien op zaterdag open: 100%

³ Indien 's avonds open: 70%

⁴ Indien koopzondag: 100%

⁵ Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk.

Bijlage 8. Correctiefactor parkeerplaatsen op eigen terrein

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

- Voor parkeerplaatsen op een enkele of dubbele oprit worden de 'NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages' & 'ASVV 2021, Aanbevelingen voor ver-

keersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' gehanteerd, afgetopt met 0,5 meter aan 'beweegruiimte' rondom de parkeervakken (voor zaken zoals doorgang naar de voordeur of doorgang naar de garage).

- Enkele oprit: 2,5 meter breedte parkeervak, 0,5 meter breedte 'beweegruiimte' = totaal 3,0 meter.
- Dubbele oprit: 2 maal 2,5 meter breedte parkeervak, 0,5 meter breedte 'beweegruiimte' = totaal 5,5 meter.
- Dus, per oprit wordt 1 maal de 'beweegruiimte' ingetekend.

Bijlage 9. Kwaliteitseisen voor fietsparkeren

Het gebruik van een fietsparkeervoorziening hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort van die voorziening. Ook de routing binnen de voorziening, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en FietsParkeur gaan in op kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen die leidend zijn voor het ontwerp en de inrichting van fietsparkeervoorzieningen bij bouwontwikkelingen in gemeente Montferland:

Positionering

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

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een toegankelijke fietsparkeervoorziening zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de fietsparkeervoorziening duidelijk zichtbaar en herkenbaar.
- De fietsparkeervoorziening heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand mag maximaal circa 50 meter zijn van de fietsparkeervoorziening tot de hoofd-/ neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de fietsparkeervoorziening is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een fietsparkeervoorziening op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen, scootmobiel 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 maximaal 18%, met een aantrede van 50 cm en een optrede van 9 cm of met een aantrede van 60 cm en een optrede van 10 cm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een fietsparkeervoorziening waar ook scooters, bakfietsen, scootmobiel en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen, scootmobiel en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden.
- Een gebruiker moet de toegang van een fietsparkeervoorziening gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of kaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

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

- De fietsparkeervoorziening moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsparkeervoorziening naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kunnen gebruikers vanuit de fietsparkeervoorziening rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de fietsparkeervoorziening.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een fietsparkeervoorziening openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de fietsparkeervoorziening kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 40 cm.

- De minimale vrije hoogte in een gebouwde fietsparkeervoorziening is 290 cm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 230 cm zijn, omdat dubbellaags rekken ongeschikt zijn 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 40 cm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de fietsparkeervoorziening zijn minimaal 210 cm breed en een hoofdgang is minimaal 300 cm breed, zowel voor fiets als scooter.
- Een parkeersysteem waarin naast standaard fietsen 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 of scootmobiel kunnen worden gestald.
- Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, scootmobiel, bakfietsen of andere soorten fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 cm breed).
- Minimaal 50% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 50 cm).

Bijlage 10. Rekenvoorbeelden

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

Rekenvoorbeeld 1 | Toets op dubbelgebruik

Een bouwontwikkeling omvat 700 m² BVO kringloopwinkel met daarboven 6 koopappartementen van elk 65 m² BVO. De ontwikkeling ligt in de rest bebouwde kom van Didam, Gebied B.

Stap 1 – Berekenen normatieve parkeervraag (per functie)

Functie Koopwoningen_Koop appartement_Woning kleiner dan 75 m² BVO

KOOPWONINGEN Functie	GEBIED A		GEBIED B		GEBIED C		GEBIED D	
	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND								
Woning	1,50	0,10	1,70	0,15	1,80	0,20	2,10	0,30
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP								
Woning	1,30	0,10	1,60	0,15	1,70	0,20	1,80	0,30
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK								
Woning	1,20	0,10	1,40	0,15	1,60	0,20	1,60	0,30
KOOP, APPARTEMENT								
Woning kleiner dan 75 m ² BVO	1,00	0,10	0,90	0,15	1,30	0,20	1,30	0,30
Woning tussen 75 - 100 m ² BVO	0,80	0,10	0,60	0,15	0,90	0,20	1,40	0,30
Woning tussen 100 - 125 m ² BVO	0,90	0,10	1,10	0,15	0,80	0,20	1,80	0,30
Woning groter dan 125 m ² BVO	0,90	0,10	1,10	0,15	0,80	0,20	1,80	0,30

tabel is exclusief opslag 8-10% grijze en buitenlandse kentekens

tabel is exclusief bezoekersparkeren

$$6 \text{ koopappartementen} * (0,90 \text{ bewonersparkeernorm} + 0,15 \text{ bezoekersparkeernorm}) = 6 * (0,90 + 0,15) = 6,3 \text{ parkeerplaatsen}$$

Functie Kringloopwinkel

HOOFDCATEGORIE WINKELN EN BOODSCHAPPEN	Eenheid	GEBIED A	GEBIED B	GEBIED C	GEBIED D	bezoekers aandeel
Buurtsupermarkt	per 100 m2 BVO	1,9	3,5	4,3	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	per 100 m2 BVO	3,4	5,2	6,2	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	per 100 m2 BVO	6,0	7,7	8,8	n.v.t.	84%
Groothandel specialist (zoals levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	5,9	6,8	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	per 100 m2 BVO	n.v.t.	6,4	7,4	n.v.t.	80%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	per 100 m2 BVO	n.v.t.	3,7	4,1	n.v.t.	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	4,5	5,0	n.v.t.	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	5,1	5,6	n.v.t.	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	5,7	6,2	n.v.t.	81%
Kringloopwinkel	per 100 m2 BVO	n.v.t.	1,9	2,0	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 BVO	4,0	7,9	8,2	9,3	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 BVO	1,3	1,9	2,0	2,0	91%
Woonwarenhuis (zeer groot - gebaseerd op vestiging van circa 25.000 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	5,1	5,2	5,2	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,4	2,5	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	per 100 m2 BVO	n.v.t.	4,2	4,5	n.v.t.	94%
Outletcentrum	per 100 m2 BVO	n.v.t.	10,1	10,4	10,4	94%
Bouwmarkt	per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,4	2,4	2,5	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,6	2,7	2,9	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,6	2,7	2,9	89%

700 m2 BVO winkeloppervlak / 100 m2 BVO functie eenheid * 1,9 parkeernorm =
700 / 100 * 1,9 = 13,3 parkeerplaatsen

Normatieve parkeervraag: 6,3 + 13,3 = 20 parkeerplaatsen

Stap 2 – Rekening houden met bestaande parkeersituatie

In de bestaande situatie zijn er geen parkeerplaatsen gerelateerd aan de huidige functie (braakliggend terrein).

Stap 3 – Vaststelling van de parkeervraag

Dus, de parkeervraag voor deze bouwontwikkeling bedraagt 20 parkeerplaatsen.

Stap 4 – Mobiliteitscorrectie om de (auto)parkeereis te verlagen

De bouwontwikkeling ligt niet in een nabijheid van 400 meter loopafstand of 1500 meter fietsafstand van een multimodale knoop, in dit geval het treinstation Didam. Daarom wordt het GEEN verlagen op de (auto)parkeereis in de vorm van een mobiliteitscorrectie toegepast.

Stap 5 – Parkeerplaatsen op eigen terrein als uitgangspunt

Aangezien een mix van functies gerealiseerd zal worden binnen deze bouwontwikkeling, is een toets op dubbelgebruik toepasselijk. Met de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de functies wonen en detailhandel is de parkeereis per moment van de week te bepalen.

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond ¹	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	60%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ²	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ³	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ³	0% ⁴
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	50%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/etc.	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuismedewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant ⁵	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

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

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Och- tend	Mid- dag	Avond	Nacht	Avond	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
Bewoners	3,2	3,2	4,9	5,4	4,3	3,8	3,8	4,1	4,3	4,1
Bezoekers	0,4	0,5	0,7	0,0	0,6	0,5	0,9	0,9	0,9	0,8
Kringloop- winkel	4,0	8,0	1,3	0,0	10,0	8,0	8,0	13,3	0,0	8,0
Totaal	7,6	11,7	6,9	5,4	14,9	12,3	12,7	18,3	5,2	12,8

Uit dit rekenvoorbeeld volgt de zaterdagmiddag als het maatgevende moment met een parkeereis van 19 autoparkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld 2 | Toepassing saldering

In een bestaand kantoorpand in het centrumgebied, Gebied A, worden 25 appartementen van 40 m2 BVO gerealiseerd. Het gebouw heeft een oppervlakte van 1.500 m2 BVO.

Stap 1 – Berekenen normatieve parkeervraag (per functie)

Functie Koopwoningen_Koop appartement_ Woning kleiner dan 75 m2 BVO

KOOPWONINGEN Functie	GEBIED A		GEBIED B		GEBIED C		GEBIED D	
	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND								
Woning	1,50	0,10	1,70	0,15	1,80	0,20	2,10	0,30
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP								
Woning	1,30	0,10	1,60	0,15	1,70	0,20	1,80	0,30
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK								
Woning	1,20	0,10	1,40	0,15	1,60	0,20	1,60	0,30
KOOP, APPARTEMENT								
Woning kleiner dan 75 m2 BVO	1,00	0,10	0,90	0,15	1,30	0,20	1,30	0,30
Woning tussen 75 - 100 m2 BVO	0,80	0,10	0,60	0,15	0,90	0,20	1,40	0,30
Woning tussen 100 - 125 m2 BVO	0,90	0,10	1,10	0,15	0,80	0,20	1,80	0,30
Woning groter dan 125 m2 BVO	0,90	0,10	1,10	0,15	0,80	0,20	1,80	0,30

tabel is exclusief opslag 8-10% grijze en buitenlandse kentekens
tabel is exclusief bezoekersparkeren

25 koopappartementen * (1,00 bewonersparkeernorm + 0,10 bezoekersparkeernorm) =
25 * (1,00 + 0,10) = 27,5 parkeerplaatsen

Normatieve parkeervraag = 28 parkeerplaatsen

Stap 2 – Rekening houden met bestaande parkeersituatie

De oude functie heeft een parkeernorm van 1,5 per 100 m2 BVO.

HOOFDCATEGORIE WERKEN	Eenheid	GEBIED A	GEBIED B	GEBIED C	GEBIED D	bezoekers aandeel
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m2 BVO	1,5	2,1	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefuncties)	per balie	2,1	2,9	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 BVO	1,5	2,4	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m2 BVO	0,7	1,1	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 BVO	1,3	1,9	2,0	2,0	20%
Opslagruimte (particulier)	per vestiging	n.v.t.	n.v.t.	10,0	10,0	-

Dit wil zeggen dat er voor de kantoorfunctie parkeerplaatsen beschikbaar zijn:

1.500 m2 BVO kantooroppervlak / 100 m2 BVO functie eenheid * 1,5 parkeernorm =
1.500 / 100 * 1,5 = 22,5 parkeerplaatsen

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

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond ¹	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	60%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ²	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ³	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ³	0% ⁴
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	50%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/etc.	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuismedewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant ⁵	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

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

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Och-tend	Mid-dag	Avond	Nacht	Avond	Mid-dag	Avond	Middag	Avond	Middag
Nieuw										
Bewoners	15,0	15,0	22,5	25,0	20,0	17,5	17,5	18,8	20,0	18,8
Bezoekers	1,0	1,3	1,9	0,0	1,8	1,5	2,5	2,5	2,5	2,3
Oud										
Kantoor	-22,5	-22,5	-1,1	-0,0	-1,1	-13,5	-13,5	-0,0	-0,0	-0,0
Parkeereis na saldering	-6,5	-6,3	23,3	25,0	20,6	5,5	6,5	21,3	22,5	21,0

Ten opzichte van de huidige situatie neemt de parkeervraag op de werkdagochtenden en werkdagmiddagen af door de bouwontwikkeling. Op de overige momenten van de week ontstaat een hogere parkeervraag. Uit dit rekenvoorbeeld volgt de werkdagnacht als het maatgevende moment met een parkeereis van 25 autoparkeerplaatsen voor de nieuwe bouwontwikkeling.

Stap 3 – Vaststelling van de parkeervraag

Dus, de parkeervraag voor deze bouwontwikkeling bedraagt 25 parkeerplaatsen.

Stap 4 – Mobiliteitscorrectie om de (auto)parkeereis te verlagen

De bouwontwikkeling ligt niet in een nabijheid van 400 meter loopafstand of 1500 meter fietsafstand van een multimodale knoop, in dit geval het treinstation Didam. Daarom wordt het GEEN verlagen op de (auto)parkeereis in de vorm van een mobiliteitscorrectie toegepast.

Stap 5 – Parkeerplaatsen op eigen terrein als uitgangspunt

Aangezien de parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd zullen worden en exclusief toegankelijk zijn voor bewoners en hun bezoekers, is dubbelgebruik niet mogelijk.

Uit dit rekenvoorbeeld volgt de werkdagnacht als maatgevend moment met een parkeereis van 25 autoparkeerplaatsen. Vanuit de bestaande situatie kunnen 23 autoparkeerplaatsen aangesproken worden (salderen). De resterende 2 parkeerplaatsen (25 – 23) gelden als de nog te realiseren (door ontwikkelaar) parkeereis.

Rekenvoorbeeld 3 | Toepassing mobiliteitscorrectie

Nabij treinstation Didam, Gebied A, worden 20 koopappartementen gerealiseerd met elk een omvang van 80 m2 BVO.

Stap 1 – Berekenen normatieve parkeervraag (per functie)

Functie Koopwoningen_Koop appartement_Woning tussen 75 - 100 m2 BVO

KOOPWONINGEN	GEBIED A		GEBIED B		GEBIED C		GEBIED D	
	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND								
Woning	1,50	0,10	1,70	0,15	1,80	0,20	2,10	0,30
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP								
Woning	1,30	0,10	1,60	0,15	1,70	0,20	1,80	0,30
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK								
Woning	1,20	0,10	1,40	0,15	1,60	0,20	1,60	0,30
KOOP, APPARTEMENT								
Woning kleiner dan 75 m2 BVO	1,00	0,10	0,90	0,15	1,30	0,20	1,30	0,30
Woning tussen 75 - 100 m2 BVO	0,80	0,10	0,60	0,15	0,90	0,20	1,40	0,30
Woning tussen 100 - 125 m2 BVO	0,90	0,10	1,10	0,15	0,80	0,20	1,80	0,30
Woning groter dan 125 m2 BVO	0,90	0,10	1,10	0,15	0,80	0,20	1,80	0,30

tabel is exclusief opslag 8-10% grijze en buitenlandse kentekens
tabel is exclusief bezoekersparkeren

20 koopappartementen * (0,80 bewonersparkeernorm + 0,10 bezoekersparkeernorm) =
20 * (0,80 + 0,10) = 18,0 parkeerplaatsen

Normatieve parkeervraag = 18 parkeerplaatsen

Stap 2 – Rekening houden met bestaande parkeersituatie

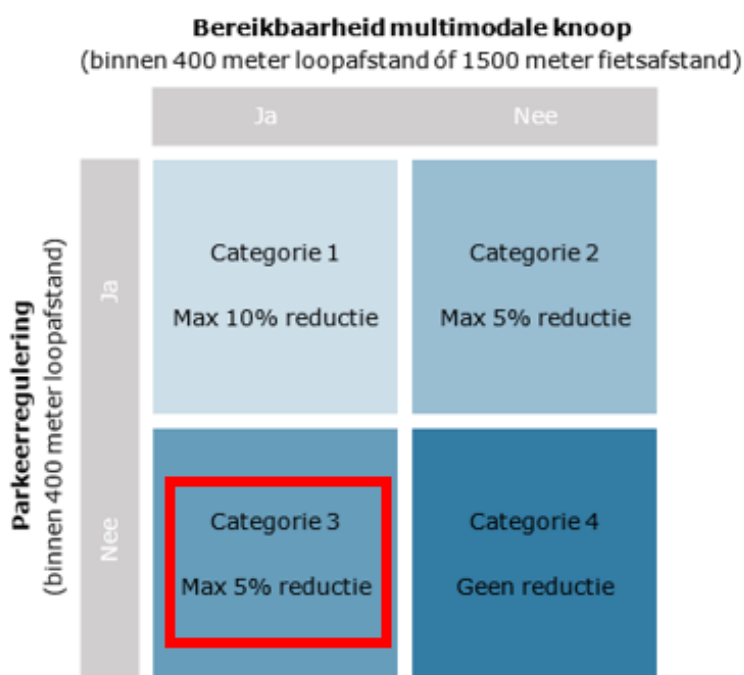
In de bestaande situatie zijn er geen parkeerplaatsen gerelateerd aan de huidige functie (braakliggend terrein).

Stap 3 – Vaststelling van de parkeervraag

Dus, de parkeervraag voor deze bouwontwikkeling bedraagt 18 parkeerplaatsen.

Stap 4 – Mobiliteitscorrectie om de (auto)parkeereis te verlagen

De bouwlocatie ligt binnen een afstand van 150 meter ten opzichte van het station, maar er is geldt geen parkeerregulering in de nabije omgeving. Dit maakt dat een mobiliteitscorrectie van 5% (categorie 3) toegepast kan worden.



Met deze mobiliteitscorrectie komt de parkeereis op $18 * 0,95 = 17$ parkeerplaatsen.

Uit dit rekenvoorbeeld volgt een parkeereis van 17 autoparkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld 4 | Gebruik van bestaande parkeerplaatsen

In het centrum van 's-Heerenberg, Gebied A, worden 10 tussen/hoekwoningen gerealiseerd.

Stap 1 – Berekenen normatieve parkeervraag (per functie)

Functie Koopwoningen_Koop huis tussen/hoek_Woning

KOOPWONINGEN Functie	GEBIED A		GEBIED B		GEBIED C		GEBIED D	
	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND								
Woning	1,50	0,10	1,70	0,15	1,80	0,20	2,10	0,30
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP								
Woning	1,30	0,10	1,60	0,15	1,70	0,20	1,80	0,30
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK								
Woning	1,20	0,10	1,40	0,15	1,60	0,20	1,60	0,30
KOOP, APPARTEMENT								
Woning kleiner dan 75 m2 BVO	1,00	0,10	0,90	0,15	1,30	0,20	1,30	0,30
Woning tussen 75 - 100 m2 BVO	0,80	0,10	0,60	0,15	0,90	0,20	1,40	0,30
Woning tussen 100 - 125 m2 BVO	0,90	0,10	1,10	0,15	0,80	0,20	1,80	0,30
Woning groter dan 125 m2 BVO	0,90	0,10	1,10	0,15	0,80	0,20	1,80	0,30

tabel is exclusief opslag 8-10% grijze en buitenlandse kentekens

tabel is exclusief bezoekersparkeren

10 tussen/hoekwoningen * (1,20 bewonersparkeernorm + 0,10 bezoekersparkeernorm) =
10 * (1,20 + 0,10) = 13,0 parkeerplaatsen

Normatieve parkeervraag = 13 parkeerplaatsen

Stap 2 – Rekening houden met bestaande parkeersituatie

In de bestaande situatie zijn er geen parkeerplaatsen gerelateerd aan de huidige functie (braakliggend terrein).

Stap 3 – Vaststelling van de parkeervraag

Dus, de parkeervraag voor deze bouwontwikkeling bedraagt 13 parkeerplaatsen.

Stap 4 – Mobiliteitscorrectie om de (auto)parkeereis te verlagen

De bouwontwikkeling ligt niet in een nabijheid van 400 meter loopafstand of 1500 meter fietsafstand van een multimodale knoop, in dit geval het treinstation Didam. Daarom wordt het GEEN verlagen op de (auto)parkeereis in de vorm van een mobiliteitscorrectie toegepast.

Stap 5 – Parkeerplaatsen op eigen terrein als uitgangspunt

Op eigen terrein kunnen maar 8 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Na goedkeuring van de gemeente Montferland (middels een parkeerdrukonderzoek) worden de resterende 5 parkeerplaatsen (13 – 8) ingevuld door het gebruik van restcapaciteit in de openbare ruimte.