

Nota parkeernormen Venlo 2026

Nota parkeernormen Venlo 2026

Inhoud

1 Inleiding	4
1.1 Samen werken aan parkeren van morgen	4
1.2 Inhoud en reikwijdte	5
1.3 Leeswijzer	6
2 juridisch kader en beleidscontext	7
2.1 Omgevingsvisie	7
2.2 Ambitiedocument & Uitvoeringsplan parkeren	7
2.3 Omgevingsvergunning	8
2.4 Hardheidsclausule	8
2.5 Overgangsregeling	8
3 Introductie tot parkeernormen	9
3.1 Parkeernormen	9
3.2 Berekening parkeereis	10
3.3 Oplossen parkeerbehoefte	17
3.4 Wat als de parkeerbehoefte niet kan worden opgelost?	20
4 Parkeereis Fiets	21
4.1 Fietsparkeernormen	21
4.2 Fietsparkeernormen woonfuncties	21
4.3 Fietsparkeernormen niet-woonfuncties	22
4.4 Toepassing van de fietsparkeernormen	23
5 Bijlagen	24
5.1 Gebiedsindeling	24
5.2 Aanwezigheidspercentages	27
5.3 Parkeernormen auto	28
5.4 Parkeernormen fiets	36
5.5 Kwaliteitseisen autoparkeren	42
5.6 Kwaliteitseisen fietsparkeren	44
5.7 Loopafstanden	46
5.8 Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein	47
5.9 Rekenvoorbeeld	48

1 Inleiding

1.1 Samen werken aan parkeren van morgen

De gemeenteraad heeft het ambitiedocument 'Samen werken aan het parkeren van morgen' vastgesteld. In dit document is de richting bepaald hoe het fiets- en autoparkeren binnen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet worden opgelost. In het Uitvoeringsplan parkeren is vervolgens beschreven hoe de gemeente Venlo haar ambities vertaalt naar concrete maatregelen. Hierin is onder andere opgenomen dat de gemeente de nu voorliggende 'nota parkeernormen' zou gaan opstellen.



Figuur 1 De Venlose parkeerambities

1.2 Inhoud en reikwijdte

De nota parkeernormen bevat zoals de titel al aangeeft parkeernormen, maar ook de daarbij behorende reken- en toepassingsregels. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen nodig zijn bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van een bepaalde omvang. Bij kleinschalige ontwikkelingen zijn de berekeningen met de parkeernormen en de te doorlopen stappen relatief eenvoudig en overzichtelijk. Bij grotere gebiedsontwikkelingen kan het parkeervraagstuk echter complex zijn.

Dit beleidsstuk staat niet op zichzelf en sluit aan op de het ruimtelijk beleid, onder andere de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsplan en draagt bij aan de daarin opgenomen ambities op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Parkeernormen en mobiliteitsoplossingen worden in samenhang toegepast, zodat zij bijdragen aan een toekomstbestendige leefomgeving.

Deze nota is primair bedoeld voor initiatiefnemers van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit kan een ondernemer zijn die zijn winkelpand wil uitbreiden, een projectontwikkelaar die een omvangrijk appartementencomplex wil ontwikkelen, maar ook een combinatie van ontwikkelaars die werken aan een grootschalige gebiedsontwikkeling. Toch geldt voor iedere ontwikkeling hetzelfde: de verantwoordelijkheid om het fiets- en autoparkeren op een goede, toekomstbestendige manier op te lossen, ligt primair bij de initiatiefnemer. De gemeente Venlo heeft een controlerende rol en beoordeelt in het bijzonder of de bedachte mobiliteits- en parkeeroplossingen in lijn liggen met haar beleid en ambities. Als een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling er niet in slaagt om het fiets- en autoparkeren op te lossen, dan kan dit leiden tot een weigeringsgrond voor een omgevingsvergunning of weigering van het verzoek om een bestemmingsplan (omgevingsplan onder de Omgevingswet) vast te stellen of te wijzigen. De gemeente Venlo adviseert initiatiefnemers dan ook (zeker van meer complexe ontwikkelingen) om een deskundige in te schakelen die zorg draagt voor een correcte toepassing van de nota parkeernormen.

De nota is tevens bedoeld om inwoners en andere belanghebbenden mee te nemen in hoe het fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen wordt opgelost. Welke eisen stelt de gemeente Venlo in

ruimtelijke ontwikkelingen om het fiets- en autoparkeren goed te organiseren? Hoe wordt zo veel mogelijk voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk in de openbare ruimte? Het antwoord op deze vragen, samen met de te gebruiken parkeernormen en de bijbehorende rekensystematiek liggen vast in deze Nota parkeernormen.

De nota parkeernormen heeft een horizon tot 2030. Op dat moment wordt bekeken of de looptijd kan worden verlengd. Mocht blijken dat de nota eerder aan herziening toe is, dan zal dat vanzelfsprekend opgepakt worden.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op het juridisch kader dat geldt voor deze nota parkeernormen. Hoofdstuk 3 geeft gedetailleerd inzicht in hoe gekomen moet worden tot het aantal parkeerplaatsen dat in de basis aangelegd zou moeten worden bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling van een bepaalde omvang. Hoofdstuk 4 doet hetzelfde, maar dan voor het aantal fietsparkeerplaatsen. In hoofdstuk 5 zijn de bijlagen opgenomen die onderdeel uitmaken van deze nota (zie Tabel 1).

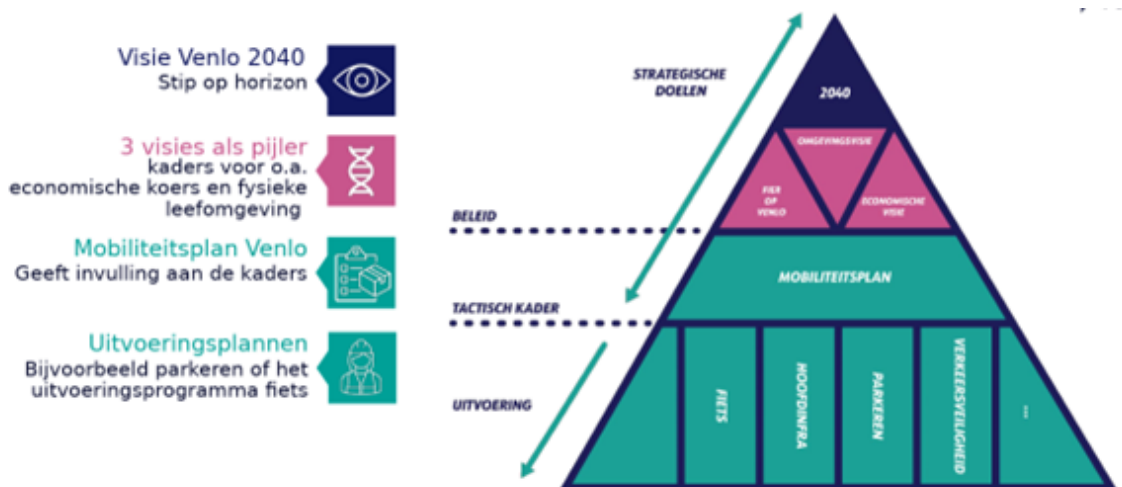
Bijlage	Omschrijving
Bijlage 5.1	Gebiedsindeling
Bijlage 5.2	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 5.3	Parkeernormen auto
Bijlage 5.4	Parkeernormen fiets
Bijlage 5.5	Kwaliteitseisen autoparkeren
Bijlage 5.6	Kwaliteitseisen fietsparkeren
Bijlage 5.7	Loopafstanden
Bijlage 5.8	Rekenwaarde parkeren op eigen terrein
Bijlage 5.9	Rekenvoorbeelden

Tabel 1 Overzicht bijlagen

2 juridisch kader en beleidscontext

2.1 Omgevingsvisie

In de omgevingsvisie heeft de gemeenteraad voor de gehele gemeente haar ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn vastgelegd. De omgevingsvisie geeft richting aan het beleid van de gemeente en dus ook aan het verkeers- en parkeerbeleid (dat verder uitgewerkt zal worden in een nieuw op te stellen gemeentelijk mobiliteitsplan). Dit mobiliteitsplan geeft invulling aan de kaders uit de omgevingsvisie. Deze nota parkeernormen vloeit als uitvoeringsplan hieruit voort. In de omgevingsvisie staat met betrekking tot parkeren aangegeven dat toegewerkt wordt naar een mobiliteitstransitie; een situatie waarbij verplaatsingen te voet, met de fiets, per OV en deelmobiliteit als norm maximaal gefaciliteerd worden. Parkeren in de openbare ruimte moet minder dominant worden. De keuze voor deze benadering past bij de ambitie van Venlo om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de gemeente te verbeteren.



Figuur 2 Relatie tussen de nota parkeernormen en andere relevante beleidsstukken

2.2 Ambitiedocument & Uitvoeringsplan parkeren

De belangrijkste uitgangspunten voor parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals deze uit het ambiedocument en uitvoeringsplan parkeren naar voren komen zijn:

- de parkeereis voor fiets en auto wordt primair op eigen terrein opgelost. Eigen terrein is gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling, danwel in de nabijheid hiervan binnen geldende loopafstanden (zie bijlage 7);
- als vertrekpunt komen nieuwe huisadressen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat of in een openbare parkeergarage;
- als een parkeereis niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, dan is het niet vanzelfsprekend dat het tekort in de openbare ruimte (ten laste van de openbare parkeercapaciteit) opgelost wordt.

2.3 Omgevingsvergunning

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten passen binnen de regels van het bestemmingsplan en het omgevingsplan. Op basis van wetgeving dient voor ontwikkelingen waarin een bouwwerk wordt gebouwd, een omgevingsvergunning te worden aangevraagd. De aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt getoetst door de ambtelijke organisatie van de gemeente Venlo en bij goedkeuring verleend door het College van Burgemeester en Wethouders. Ten aanzien van parkeren moet in de aanvraag voor een omgevingsvergunning in ieder geval het volgende door de initiatiefnemer worden aangegeven:

- de functies die in de ontwikkeling worden gerealiseerd (bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte);
- de berekening van de normatieve parkeerbehoefte voor de fiets en de auto (aan de hand van parkeernormen en aanwezigheidspercentages; een parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten;
- ontwerptekeningen van de te realiseren parkeerplaatsen of de parkeervoorziening, waarin het aantal beschikbare parkeerplaatsen is aangeduid inclusief maatvoeringen;
- Indien van toepassing: gesloten contracten over bijvoorbeeld de inzet van autodeelconcepten of de koop van parkeerplaatsen in privaat eigendom om (gedeeltelijk) te voorzien in de parkeerbehoefte.

2.4 Hardheidsclausule en afwijkingsbevoegdheid

De in deze nota beschreven parkeernormen en werkwijze zijn van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, uitgezonderd ontwikkelingen waarvoor in het Omgevingsplan bij uitzondering andere parkeernormen en/of een andere werkwijze van toepassing is verklaard. Het bestuur handelt overeenkomstig aan de nota, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. Deze inherente afwijkingsbevoegdheid heeft grondslag in art. 4:84, Algemene wet bestuursrecht.

2.5 Overgangsregeling

Planvormingsprocessen kunnen een lange doorlooptijd hebben. De gemeente Venlo wil voorkomen dat al lopende ruimtelijke ontwikkelingen onverwacht aan nieuwe, mogelijk striktere, eisen moeten voldoen dan die eerder in het proces zijn toegepast. Om deze reden is een navolgende overgangsregeling opgenomen voor 'lopende ruimtelijke ontwikkelingen'. Lopende ruimtelijke ontwikkelingen zijn ontwikkelingen waarvoor voor vaststelling van deze nota parkeernormen al een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend, een juridisch planologisch instrument is afgesloten of ontwikkelingen waarvoor het College van Burgemeester en Wethouders een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (of iets soortgelijks) heeft vastgesteld.

Lopende ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan de eisen ten aanzien van fiets- en autoparkeren zoals opgenomen in het GVVP 2017. Het GVVP bevat onder andere een verwijzing naar de meest actuele CROW-parkeerkcijfers.

3 Introductie tot parkeernormen

3.1 Parkeernormen

Parkeernormen wonen en overige functies

Om vooraf een zo goed mogelijke inschatting te kunnen maken van de initiële, normatieve (auto)parkeerbehoefte worden (auto)parkeernormen gebruikt. Parkeernormen geven per eenheid van een functie/voorziening (bijvoorbeeld per 100 m²) de te verwachten parkeerbehoefte (het benodigd aantal autoparkeerplaatsen). In Venlo zijn de parkeernormen voor de te onderscheiden woningtypen gebaseerd op een analyse van het daadwerkelijke autobezit in Venlo (Goudappel, november 2024). Daarmee benadert Venlo de werkelijkheid op straat zo kort mogelijk. De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de meest recente parkeerkcijfers van CROW-publicatie 744: 'Basis voor parkeernormering'.

In bijlage 3 zijn de parkeernormen opgenomen. De parkeernormen per functie zijn geënt op een voor de functie relevante eenheid. Indien voor een functie die binnen het programma van de ruimtelijke ontwikkeling is gepland geen parkeernorm is opgenomen, dan moet door de initiatiefnemer de parkeernorm worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit redelijkerwijs niet mogelijk is, dan bepaalt het bevoegd gezag welke parkeernorm moet worden gebruikt.

Bij de ontwikkeling van woonfuncties moeten er, naast parkeerplaatsen voor de bewoners, ook parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers van bewoners. Bezoekers is hierbij een overkoepelende term voor zowel visite als een annemer of een onderhoudsmonteur. De normering voor bezoekers van woningen is gebaseerd op de meest recente parkeerkencijfers van CROW.

Parkeernormen per gebied

Bij het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt in vier gebieden: het centrum, de schil van het centrum (beide onderdeel van het centraal stedelijk gebied uit de omgevingsvisie), de rest van de bebouwde kom en het buitengebied. De ligging van een ruimtelijke ontwikkeling binnen de gemeente bepaalt welke parkeernormen gehanteerd moeten worden. De gemeente Venlo beslaat een relatief groot en divers grondgebied. In navolgende tabel is de toe te passen gebiedsindeling opgenomen. Deze indeling is in bijlage 1 op kaart weergegeven. Deze kaart geeft de exacte gebiedsgrenzen aan.

Bijlage	Omschrijving
Centrum	Venlo Centrum
Schil centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedssfeer van Venlo Centrum
Rest bebouwde kom	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld, Arcen, Hout-Blerick, Velden, Steyl, Lomm en Boekend.
Buitengebied	Overige gebied buiten de bebouwde kom

Tabel 2 Gebiedsindeling

De parkeernormen verschillen per gebied omdat de autoafhankelijkheid van gebieden binnen de gemeente niet overal gelijk is. In deze nota wordt voor woonfuncties niet gekeken naar de CROW parkeerkencijfers maar naar het daadwerkelijke autobezit. Daarmee kunnen deze cijfers verschillen van CROW. De parkeernormen voor woonfuncties zijn namelijk gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Venlo. Hiermee krijgen we een nauwkeurige parkeernorm voor de meest voorkomende functie wonen die het beste aansluit bij de situatie in Venlo.

Gebiedsontwikkelingen

Bij grote gebiedsontwikkelingen binnen de gemeente is de interactie van de verschillende functies een belangrijk element. Die interactie heeft effect op de totale behoefte aan parkeerplaatsen. Daarom vragen dergelijke ontwikkelingen om anders om te gaan met de parkeerbehoefte. De parkeernormen geven hier nog steeds een indicatie van de te verwachten parkeerbehoefte, maar hier kan en zal in de praktijk anders mee worden omgegaan. Bij een gebiedsontwikkeling heeft het de voorkeur dat in samenspraak tussen gemeente en de initiatiefnemer(s) voor het betreffende gebied een mobiliteits- en parkeervisie wordt opgesteld, die als uitgangspunt dient voor het voorzien in de (toekomstige) parkeerbehoefte. Bij een gebiedsontwikkeling kan daarom gekozen worden om af te wijken van de Beleidsregel Parkeernormen door een specifieke parkeer-/mobiliteitsbeleidsregel op te stellen die alleen van toepassing is bij een specifieke gebiedsontwikkeling. Tijdens de ontwikkelfase van de gebiedsontwikkeling wordt dan daaraan getoetst. Deze parkeer-/mobiliteitsbeleidsregel dient door de raad te worden vastgesteld, zodat dit geldt als een beleidsregel bij het omgevingsplan. In het omgevingsplan zit dan voor die specifieke gebiedsontwikkeling een verwijzing naar de betreffende specifieke beleidsregel in plaats van een verwijzing naar de algemene Beleidsregel Parkeernormen.

3.2 Berekening parkeereis

De gemeente Venlo hanteert voor de toepassing van parkeernormen een vast stappenplan. Navolgende figuur geeft dit stappenplan schematisch weer. Stap 1 tot en met 4 gaat over de berekening van de parkeereis. Het stappenplan kan worden gezien als een rekensom. Met behulp van parkeernormen wordt de normatieve parkeerbehoefte van de toekomstige situatie bepaald. Vervolgens wordt op deze uitkomst de parkeerbehoefte van de eventuele 'oude'/nog bestaande functies vóór de realisatie van de nieuwe situatie in mindering gebracht (salderen). Op deze uitkomst kan door de initiatiefnemer een mobiliteitscorrectie in mindering worden gebracht. Het resultaat dat hieruit volgt is de vastgestelde parkeereis van de ruimtelijke ontwikkeling.

De stappen 5 tot en met 7 gaan over de invulling van de parkeereis, deze werkwijze is toegelicht in paragraaf 3.3. De vastgestelde parkeereis moet in beginsel op eigen terrein worden opgelost. Indien dit niet (volledig) mogelijk is, kan de initiatiefnemer onderzoeken of het mogelijk is om binnen de maximaal acceptabele loopafstand (zie bijlage 7) die geldt voor de functie(s), parkeerplaatsen te kopen bij een

private partij. Als de parkeereis hiermee nog niet volledig is opgelost, kan worden onderzocht of bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte gebruikt kunnen worden.

Afrondingsregel

Bij het toepassen van parkeernormen worden verschillende berekeningen uitgevoerd. Het is van belang om in deze berekeningen niet tussentijds af te ronden. Bij stap 4 (vaststelling van de parkeerbehoefte) moet voor het eerst rekenkundig afgerond worden op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat een parkeerbehoefte kleiner dan 0,49 naar beneden wordt afgerond en een parkeerbehoefte groter of gelijk aan 0,50 naar boven.

Stappenplan	Uitkomst per stap
1. Normatieve parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
2. Saldering van een bestaande parkeerbehoefte	- ... parkeerplaatsen
3. Mobiliteitscorrectie	- ... parkeerplaatsen
4. Vaststelling van de parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
<hr/>	
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	- ... parkeerplaatsen
6. Parkeerplaatsen in privaat eigendom elders	- ... parkeerplaatsen
7. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte	- ... parkeerplaatsen

Figuur 3 Schematische weergave stappenplan

Stap 1: normatieve parkeerbehoefte berekenen

De normatieve parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de autoparkeernormen. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen dient iedere geplande functie te worden vermenigvuldigd met de bijhorende parkeernorm.

Dubbelgebruik

Ruimtelijke ontwikkelingen richten zich vaak op meer dan één doelgroep. Denk bijvoorbeeld aan bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers en bezoekers van winkels. Iedere doelgroep is op verschillende momenten van de dag/week aanwezig. Bij combinaties van meerdere functies in een ontwikkeling ontstaat de kans om dezelfde parkeerplaatsen voor meerdere doelgroepen in te zetten. In de avond en nacht maakt een bewoner van de parkeerplaats gebruik, overdag is een deel van de bewoners niet thuis en is dezelfde parkeerplaats beschikbaar voor bijvoorbeeld een kantoormedewerker. Dit principe staat bekend als dubbelgebruik. Dubbelgebruik geldt zowel voor fiets- als autoparkeren.

Om de kansen op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken wordt een parkeerbalans opgesteld. In een parkeerbalans wordt de parkeerbehoefte voor verschillende dagdelen berekend. Hiervoor zijn in bijlage 2 aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze percentages wordt in een parkeerbalans het dagdeel vastgesteld waarop de gezamenlijke parkeerbehoefte van de geplande functies het hoogst is. Dit wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. In bijlage 9 is een rekenvoorbeeld opgenomen waarin aanwezigheidspercentages zijn toegepast.

Om dubbelgebruik te laten plaatsvinden, moeten parkeerplaatsen (in het bijzonder) aan de volgende eisen voldoen:

- De parkeerplaatsen hebben een openbaar karakter en zijn niet gereserveerd of toegewezen aan specifieke gebruikersgroepen;

- De parkeerplaatsen moeten zich binnen de maximaal acceptabele loopafstand bevinden die geldt voor de betreffende functie(s) en gebruikersgroepen (zie bijlage 7);
- De parkeerplaatsen zijn bereikbaar en fysiek toegankelijk voor alle gebruikersgroepen.

Resultaat stap 1: De som van de normatieve parkeerbehoefte van alle functies die in de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling worden gerealiseerd, al dan niet inclusief dubbelgebruik.

Stap 2: salderen bestaande parkeerbehoefte

In stap 2 wordt de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies, die als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling komen te vervallen, in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). Dit principe wordt salderen genoemd. De hoofdgedachte bij salderen is dat bestaande parkeerplaatsen opnieuw kunnen worden ingezet om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) op te lossen.

De gemeente Venlo hanteert twee beleidsuitgangspunten ten aanzien van salderen. Met deze uitgangspunten is gewaarborgd dat een bestaande parkeerbehoefte op de juiste wijze in mindering wordt gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). Salderen is ook van toepassing op het fietsparkeren als voor de eerdere functie(s) fietsparkeerplaatsen beschikbaar waren:

- Uitgangspunt 1: salderen is mogelijk ongeacht leegstand van een gebouw. Vanuit de Raad van State is vaste jurisprudentie over het salderen van een parkeerbehoefte. Uit deze jurisprudentie komt naar voren dat de bestaande parkeerbehoefte, die op basis van de parkeernorm objectief moet worden vastgesteld, mogelijk is bij een leegstand van maximaal 5 jaar. De gemeente Venlo handelt conform deze jurisprudentie.
- Uitgangspunt 2: verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte. Bij het salderen van de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies kan de situatie zich voordoen dat de functies en bijhorende parkeerbehoefte in de nieuwe situatie veranderen. Bij woningen is de parkeerbehoefte het hoogst in de avonden terwijl bij een kantoor de parkeerbehoefte overdag het hoogst is. Bij een transformatie van kantoren naar woningen kan het daarom zijn dat er alsnog extra parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden omdat er in de avonden nauwelijks parkeerplaatsen te salderen zijn. De parkeerplaatsen kunnen in de praktijk wel degelijk (gedeeltelijk) beschikbaar zijn. Als dit de inschatting is, kan dit worden aangetoond door middel van een parkeertelling (zie stap 7). In het onderstaande kader en in het rekenvoorbeeld in bijlage 9 wordt dit toegelicht.

De correcte werkwijze voor salderen is om de parkeerbehoefte van bestaande en geplande functies per dagdeel te bepalen en te salderen. De grootste toename in de nieuwe situatie geldt als de maatgevende parkeerbehoefte van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

Verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte

Een regelmatig voorkomende ontwikkeling is de transformatie van een kantoor naar woningen. In deze transformatie zijn er twee hoofdgebruikersgroepen: werknemers van het kantoor en toekomstige bewoners. Deze doelgroepen kennen een specifieke aanwezigheid gedurende de dag/week. Werknemers zijn voornamelijk overdag aanwezig en in de avond en in de nacht niet. Bewoners zijn overdag gedeeltelijk aanwezig en in de nacht (in theorie) allemaal thuis.

In een transformatieontwikkeling van kantoor naar woningen is, op basis van de in bijlage 2 opgenomen aanwezigheidspercentages, sprake van een verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte. Het moment waarop de woningen tot hun maximale parkeerbehoefte leiden (de werkdagnacht) is het moment waarop het kantoor tot geen enkele parkeerbehoefte leidt. Dit heeft tot gevolg dat in deze transformatieontwikkeling sprake is van een geheel nieuwe parkeerbehoefte en de saldering niet leidt tot een verminderde parkeereis. De parkeerplaatsen die gebruikt worden door de kantoren kunnen in de praktijk wel degelijk (gedeeltelijk) beschikbaar zijn. Als dit de inschatting is, kan dit worden aangetoond door middel van een parkeertelling (zie stap 7).

Resultaat stap 2: Indien dit mogelijk is wordt de bestaande parkeerbehoefte van één of meerdere functies op de juiste wijze in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe functies, zoals bepaald in stap 1.

Stap 3: toepassing mobiliteitscorrectie

Wanneer de normatieve parkeerbehoefte voor de nieuwe functie(s) is berekend en een eventuele parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functie(s) is gesaldeerd, kan in deze stap een of meerdere

mobiliteitscorrecties worden toegepast. De mobiliteitscorrectie is een optionele stap. De initiatiefnemer bepaalt of en in welke mate wordt ingezet op een of meerdere mobiliteitsconcepten om in (een gedeelte van) de parkeerbehoefte te voorzien. Een voorbeeld van een mobiliteitsconcept is het inzetten van een of meerdere deelauto's (een deelauto is een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met andere particuliere delers van andere huishoudens). De mobiliteitscorrectie kan alleen leiden tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen voor bewoners. De gemeente Venlo heeft de randvoorwaarden die hiermee gepaard gaan in deze nota parkeernormen vastgelegd.

Ligging nabij het station

De eerste correctie heeft betrekking op de ligging van een ruimtelijke ontwikkeling in de directe nabijheid van een station. Op de stations binnen de gemeente Venlo is een combinatie van treinverbindingen en stads- en streekbussen aanwezig. Voor overige bushaltes geldt dat deze niet de kwaliteit hebben om een significant effect te hebben op het autobezit en- gebruik onder bewoners, werknemers en bezoekers. De gemeente Venlo kent dan ook geen correctie toe aan dergelijke bushaltes.

De gemeente Venlo heeft de hoogte van de mobiliteitscorrectie als gevolg van de ligging van een ruimtelijke ontwikkeling nabij het HOV in deze nota parkeernormen vastgelegd. In tabel 3 is per station een correctie opgenomen. De hoogte van de correctie is afhankelijk van de werkelijke loopafstand vanaf de ontwikkeling tot het station. Hiervoor zijn twee categorieën bepaald: van 0 tot 200 meter en van 200 tot 400 meter. De correctie moet worden toegepast op de normatieve parkeerbehoefte van de ontwikkeling (indien van toepassing na salderen).

station	afstand tot entree station	
	0 tot 200 meter	200 tot 400 meter
Station Venlo	15%	10%
Station Blerick en station Tegelen	10%	5%

Tabel 3 Mobiliteitscorrectie ligging nabij hoogwaardig openbaar vervoer.

De correcties opgenomen in tabel 3 zijn van toepassing op iedere functie die in een ontwikkeling wordt gerealiseerd. De initiatiefnemer hoeft feitelijk geen maatregelen te treffen om voor deze correctie in aanmerking te komen. De gemeente Venlo eist wel dat de initiatiefnemer in het op te stellen mobiliteitsplan motiveert hoe de toekomstige bewoners of werknemers maximaal worden gestimuleerd om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Inzet van een autodeelconcept

De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling van woonfuncties kan ervoor kiezen om een autodeelconcept aan te bieden richting de toekomstige bewoners. De hoofdgedachte hierbij is dat het mobiliteitsconcept leidt tot een vermindering van het autobezit en/of ruimtegebruik door de auto. Dit is een concept aangeboden vanuit een commerciële partij, waarbij meerdere huishoudens van dezelfde voertuigen gebruik maken. Een autodeelconcept kan particulier autobezit (1e en/of 2e auto) vervangen, als gevolg hiervan neemt het aantal benodigde parkeerplaatsen af.

Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een autodeelconcept aan te bieden, dan gelden de volgende eisen en randvoorwaarden:

- Een autodeelconcept kan alleen leiden tot een reductie van de parkeerbehoefte van woonfuncties in een gebied met parkeerregulering;
- In een ruimtelijke ontwikkeling kan maximaal 20% van de parkeerbehoefte worden ingevuld met een autodeelconcept (hiermee is de schaalgrootte van het concept in relatie gebracht tot het aantal woningen);
- Het aantal parkeerplaatsen voor deelauto's wordt bepaald middels een vervangingswaarde van 1 op 5[1]. Dat wil zeggen dat voor iedere 5 reguliere parkeerplaatsen minder, één parkeerplaats voor deelmobiliteit gerealiseerd dient te worden.
- Er dienen altijd minstens twee deelauto's beschikbaar gesteld te worden. Er dient door een aanbieder aangetoond te worden hoeveel deelauto's mogelijk zijn voor een reële businesscase. Middels monitoring kan het aantal deelauto's na verloop van tijd eventueel uitgebreid worden zodat sprake is van een ingroeimodel. Met de vervangingswaarde voor het aantal parkeerplaatsen is hiervoor een ruimtereservering opgenomen;
- Voor iedere deelauto wordt op eigen terrein een geormerkte autodeelparkeerplaats aangelegd. Bij een elektrische deelauto is deze parkeerplaats voorzien van een laadpaal;
- De inzet van het autodeelconcept dient structureel te zijn gewaarborgd, dit dient te worden aangetoond middels een ondertekende overeenkomst tussen de initiatiefnemer en partij die het concept zal aanbieden. Dit contract dient te worden overlegd wanneer de aanvraag voor de omgevingsvergunning wordt ingediend. In dit contract dient te zijn opgenomen dat de financiële

- dekking voor het concept is geborgd in de standaard koop- of huurovereenkomst inclusief kettig-beding.
- In de bovengenoemde overeenkomst moet worden vastgelegd hoe het autodeelconcept in stand wordt gehouden wanneer, bijvoorbeeld als gevolg van faillissement, de gecontracteerde partij niet meer in staat is om de deelauto's aan te bieden.
 - Het autodeelconcept moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat de woningen bewoond zijn.
 - De bewoners van de betreffende ontwikkeling worden uitgesloten van een parkeervergunning/ont-heffing voor het openbare gebied.
 - De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het communiceren over de mobiliteitsmogelijkheden richting nieuwe bewoners (informerend over het uitsluiten van parkeervergunningen en de beschikbaarheid van deelmobiliteit).
 - Voor niet-woonfuncties is een autodeelconcept geen standaard onderdeel van deze nota parkeer-normen

[1] Resultaten in (inter)nationale studies over de vervangingsratio lopen sterk uiteen van 1 op 5 tot 1 op 11 (Toolkit autodelen CROW 2024). Daaruit blijkt dat dit mede afhankelijk is van het type autodelen (effecten van free floating en station based lopen uiteen). Door per 5 parkeerplaatsen in mindering één parkeerplaats voor deelmobiliteit te reserveren wordt een conservatieve benadering gehanteerd.

Inzet van hubs/parkeren op afstand

De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling buiten het centrum kan ervoor kiezen om gebruik te maken van hubs/parkeren op afstand. Hiermee dient aantoonbaar te worden gemaakt dat alternatieven vervoerswijzen (deelauto, deelfiets, fiets, OV) aantrekkelijker zijn/eerder zullen worden gebruikt dan de eigen personenauto.

- Parkeren op afstand kan alleen leiden tot een reductie van de parkeerbehoefte van woonfuncties in een gebied met parkeerregulering buiten het centrum.
- In een ruimtelijke ontwikkeling kan maximaal 10% van de parkeerbehoefte worden gereduceerd door parkeren op afstand/parkeren in hubs.
- Het parkeren op afstand moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat de woningen bewoond zijn.
- De bewoners van de betreffende ontwikkeling worden uitgesloten van een parkeervergunning/ont-heffing voor het openbare gebied.
- De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het communiceren over het parkeren op afstand richting nieuwe bewoners.

Resultaat stap 3: indien de initiatiefnemer kiest voor het aanbieden van één of meerdere mobiliteitscon-cepten om de parkeerbehoefte van de ontwikkeling gedeeltelijk te faciliteren, is hiervoor een mobiliteits-plan opgesteld.

Stap 4: vaststelling parkeerbehoefte

Nadat stap 1 t/m 3 zijn doorlopen, wordt de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling vastgesteld. Dit is het aantal benodigde autoparkeerplaatsen dat gerealiseerd dient te worden. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte wordt indien mogelijk dubbelgebruik toegepast (toepassing van aanwezigheids-percentages). Nadat de parkeerbehoefte is vastgesteld, worden in stap 5 t/m 7 door de initiatiefnemer de mogelijkheden onderzocht om de parkeerbehoefte op te lossen. Bij kleine ontwikkelingen kan een vrijstelling op de parkeereis worden verleend.

Vrijstelling bij kleine ontwikkelingen

Bij uitbreiding, verbouw of functiewijzigingen waarbij de parkeerbehoefte (eventueel na afronding) niet groter is dan twee parkeerplaatsen is het niet nodig deze parkeerplaatsen te realiseren. Hierdoor zijn kleine ontwikkelingen eenvoudiger te realiseren. Voor deze vrijstelling geldt wel het uitgangspunt dat voor hetzelfde adres in de afgelopen vijf jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt. Om dit uitgangspunt te waarborgen moet in de Omgevingsvergunning worden opgenomen dat op deze locatie gebruik is gemaakt van de vrijstelling bij kleine ontwikkelingen.

Resultaat stap 4: vastgestelde parkeerbehoefte. Het is niet toegestaan om meer parkeerplaatsen te rea-liseren dan de vastgestelde parkeerbehoefte.

3.3 Oplossen parkeerbehoefte

In stap 4 is de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling vastgesteld. Dit is het aantal benodigde parkeerplaatsen dat beschikbaar moet worden gesteld. In deze paragraaf zijn de drie mogelijkheden die hiervoor bestaan uitgewerkt.

Stap 5: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein

Het eerste uitgangspunt is dat de vastgestelde parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost. Dit geldt voor het aantal parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, kantoormedewerkers, etc.) en voor het aantal bezoekersparkeerplaatsen. Met name in gebiedsontwikkelingen worden vaak nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd die, nadat de ontwikkelingen zijn voltooid, tot de openbare parkeercapaciteit zullen gaan behoren. Binnen dit stappenplan worden deze parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein beschouwd.

Het is van belang om parkeren op eigen terrein (POET) consequent te registreren. De aanwezigheid van POET heeft namelijk consequenties voor het in aanmerking komen voor parkeerrechten in de openbare ruimte. In de meest recente Parkeerverordening Venlo is dit nader uitgewerkt.

Resultaat stap 5: het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is bepaald en in mindering gebracht op de vastgestelde parkeerbehoefte. Als er nog een resterende parkeerbehoefte is, kunnen de volgende stappen doorlopen worden.

Stap 6: gebruik parkeerplaatsen in privaat eigendom elders

De situatie kan zich voordoen dat de vastgestelde parkeerbehoefte niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost. In dit geval kan de initiatiefnemer onderzoeken of de resterende parkeerbehoefte kan worden opgelost door parkeerplaatsen van een private partij te kopen. Dit kan bijvoorbeeld in een private parkeervoorziening zijn. De gemeente stelt hierbij een aantal randvoorwaarden. Met deze randvoorwaarden is de beschikbaarheid en bruikbaarheid van de parkeerplaatsen gewaarborgd:

- De private parkeervoorziening moet gelegen zijn binnen de maximaal acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) zoals opgenomen in de bijlage 7;
- De initiatiefnemer moet bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning inzage geven in de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen op de momenten waarop de te realiseren functie(s) tot een parkeerbehoefte zullen leiden (conform de aanwezigheidspercentages in bijlage 2);
- De initiatiefnemer moet bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning een contract (inclusief kettingsbeding) overleggen waarmee het gebruik van de parkeerplaatsen is gewaarborgd.
- Huisadressen waarvan de parkeerbehoefte wordt gefaciliteerd door het elders kopen of huren van private parkeerplaatsen worden opgenomen in de gemeentelijke POET-regeling.

Resultaat stap 6: het aantal private parkeerplaatsen dat door de initiatiefnemer wordt gekocht is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte.

Stap 7: gebruik bestaande parkeerplaatsen openbare ruimte

Nadat stap 5 en stap 6 zijn doorlopen, kan de situatie zich voordoen dat nog niet aan de volledige parkeereis van de ruimtelijke ontwikkeling kan worden voldaan. In dergelijke gevallen mag door de initiatiefnemer onderzocht worden of er gebruik gemaakt kan worden van in de openbare ruimte aanwezige, ongebruikte parkeercapaciteit. Het gaat hierbij dus uitsluitend om parkeerplaatsen die aantoonbaar beschikbaar zijn op de momenten van de dag/week waarop de functies binnen de ontwikkeling een parkeerbehoefte hebben. In de gemeente Venlo (met uitzondering van het centrum, zoals aangegeven op kaart in bijlage 1) is het mogelijk om gebruik te maken van parkeerplaatsen in het openbare gebied als de parkeerdruk in de eindsituatie niet hoger komt te liggen dan 70%. Uitzonderingen zijn mogelijk als de parkeerdruk in de eindsituatie tussen de 70% en 85% bedraagt. In dat geval moet het College van Burgemeester en Wethouders om toestemming gevraagd worden, waarbij een integrale afweging gemaakt zal worden. De gemeente Venlo is namelijk terughoudend met het ter beschikking stellen van openbare parkeerplaatsen aan ruimtelijke ontwikkelingen. Dit om op voorhand geen (te grote) claim te leggen op andere ruimte-vragende ambities in het openbare gebied (bijvoorbeeld maar niet uitsluitend, op het gebied van vergroening, klimaatadaptie etc.).

Om te kunnen beoordelen of de parkeerdruk in de eindsituatie niet hoger is dan 70%, is actueel inzicht nodig in de bestaande parkeerdruk. De verantwoordelijkheid om de parkeerdruk in kaart te brengen ligt primair bij de initiatiefnemer. Omdat de gemeente Venlo zelf met enige regelmaat parkeerdrukmetingen laat uitvoeren, kan mogelijk van deze gegevens gebruik worden gemaakt. Indien een nieuw parkeerdrukonderzoek uitgevoerd moet worden zal dit in overleg met de gemeente Venlo bepaald worden (inclusief de te hanteren uitgangspunten).

Resultaat stap 7: het aantal bestaande openbare parkeerplaatsen dat ter beschikking wordt gesteld aan de ruimtelijke ontwikkeling is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Middels de maximale parkeerdruk wordt extra ruimte gewaarborgd welke kan worden gebruikt voor het verduurzamen van de openbare ruimte.

Maximaal acceptabele loopafstanden

Het stappenplan dat de gemeente Venlo hanteert voor de toepassing van haar parkeernormen biedt de mogelijkheid om de parkeerbehoefte op afstand van de ontwikkellocatie op te lossen. Dit kan bijvoor-

beeld door de aanleg van parkeerplaatsen op afstand of door het kopen of huren van private parkeer-capaciteit. Venlo heeft op basis van haar ambities op het gebied van duurzaamheid maximaal acceptabele loopafstanden bepaald waarbij rekening gehouden is met:

- Het bieden van voldoende ruimte voor nieuwe ontwikkelingen (parkeren op afstand)
- Het garanderen dat bestaande openbare parkeerfaciliteiten voldoende worden gebruikt (betere benutting parkeervoorzieningen)
- Onderzoeksdata afkomstig uit het CROW ten aanzien van de bereidheid om afstanden te lopen tot de betreffende functie. (duurzame inrichting nieuwe parkeerfaciliteiten)
- Het STOP-principe dat vastgesteld is in de "Integrale Visie Openbare Ruimte". In het STOP-principe wordt het reizen te voet (Stappen), per fiets (Trappen) of het Openbaar vervoer gestimuleerd, boven het gebruik van de auto (duurzame verplaatsingen).

De maximaal acceptabele loopafstanden zijn per gebied/hoofdfunctie verschillend. In stedelijke gebieden is de openbare ruimte over het algemeen schaarser, door een hoger aantal voorzieningen en inwoners per vierkante meter, dan in meer landelijke gebieden. De stedelijke gebieden zijn daarnaast beter bereikbaar met alternatieve vervoerswijzen, waardoor deze minder autoafhankelijk zijn dan meer landelijke gebieden. Hogere loopafstanden worden in stedelijke gebieden daardoor eerder geaccepteerd. De maximaal acceptabele loopafstanden zijn opgenomen in bijlage 7.

De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van de parkeerlocatie naar het bestemmingsadres. De loopafstand wordt bepaald door middel van een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld Google Maps).

3.4 Wat als de parkeerbehoefte niet kan worden opgelost?

De situatie kan zich voordoen dat een initiatiefnemer niet of niet volledig kan voldoen aan de gestelde parkeereis. Zoals opgenomen vormt dit in beginsel een weigeringsgrond voor een omgevingsvergunning. Voordat hier sprake van is, kan de initiatiefnemer nog twee mogelijke oplossingsrichtingen onderzoeken.

Oplossingsrichting 1: wijziging invulling ruimtelijke ontwikkeling

De eerste oplossingsrichting is de meest voor de hand liggende en houdt in dat de initiatiefnemer onderzoekt of de invulling van de ruimtelijke ontwikkeling kan worden gewijzigd. Dit kan een verkleining van het bouwvolume zijn of de realisatie van een ander soort functie (functies met een lagere parkeerbehoefte of functies waarvan de parkeerbehoefte zich op een ander moment van de dag/week voordoet).

Oplossingsrichting 2: bouwen met '0'-norm (sociale woningbouw) binnen gereguleerde gebieden

Wanneer een woningbouwcorporatie (aantoonbaar) voornemens is om te realiseren sociale huurwoningen binnen gereguleerd gebied toe te wijzen aan een doelgroep zonder auto, is het mogelijk om (kosteloos) af te zien van de parkeereis. Bovendien ligt het autobezit onder sociale huurders al relatief laag. Daarmee wordt het gemakkelijker om sociale huurwoningen te realiseren omdat de parkeeropgave zo minder impact heeft op de businesscase die doorgaans onder druk staan. Bij woningen in de vrije sector is het in de praktijk niet mogelijk om woningen toe te wijzen aan mensen zonder auto, daarom geldt deze mogelijkheid alleen voor sociale huurwoningen.

Het uitsluiten van openbare parkeerrechten heeft een grote impact op de eindgebruikers van het gebouw. Voor hen is geen parkeerplaats beschikbaar (niet op eigen terrein, privaat terrein of in de openbare ruimte). Vanwege de impact van deze oplossing, kan het uitsluiten van parkeerrechten alleen als laatsteultieme mogelijkheid worden onderzocht. De gemeente Venlo hanteert de volgende eisen bij het uitsluiten van parkeerrechten:

- De initiatiefnemer heeft aangetoond, voorzien van een duidelijke en door de gemeente toetsbare onderbouwing dat het onmogelijk is om volledig in de parkeerbehoefte te voorzien. Hierbij geldt dat het gehele stappenplan moet zijn doorlopen;
- De initiatiefnemer moet ermee instemmen dat toekomstige gebruikers nooit en te nimmer in aanmerking komen voor openbare parkeerrechten (parkeervergunningen of- ontheffingen in de openbare ruimte en de digitale bezoekersregeling) en draagt de plicht om gebruikers hierover vooraf te informeren en dit vast te leggen in de huurovereenkomst van de woning;
- De huisadressen die worden uitgesloten van parkeerrechten worden als zodanig benoemd in de omgevingsvergunning. Deze uitsluiting dient als voorwaarde te zijn opgenomen in koop- of huurovereenkomsten. Borging vindt plaats doordat de gemeente de betreffende huisadressen toevoegt aan de gemeentelijke POET-regeling. Deze adressen krijgen de aantekening 'geen recht op parkeren (GROP)' waarmee herleidbaar wordt dat deze adressen vanuit het ruimtelijk planvormingsproces zijn uitgesloten van parkeerrechten nu en in de toekomst.

4 Parkeereis Fiets

4.1 Fietsparkeernormen

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen brengen naast een behoefte aan parkeerplaatsen voor auto's ook een behoefte aan parkeerplaatsen voor fietsen met zich mee. Venlo wil het gebruik van de fiets stimuleren. De gemeente Venlo heeft de fiets centraal gesteld in ruimtelijke ontwikkelingen. Het fietsparkeren vormt om deze reden een belangrijk onderdeel van deze nota. De fietsparkeernorm is een harde eis. Dit betekent dat het niet volledig kunnen oplossen van de fietsparkeerbehoefte een weigeringsgrond vormt voor een omgevingsvergunning. Naast de fietsparkeereis gelden ook kwaliteitseisen voor fietsparkeren, deze zijn in bijlage 6 vastgelegd.

4.2 Fietsparkeernormen woonfuncties

Conform het Besluit bouwwerken leefomgeving (Artikel 4.171 – 473) is het bij nieuwbouwwoningen verplicht een afsluitbare bergruimte te realiseren om fietsen of scootmobielen op te bergen voor bewoners. Het voorzien in stallingruimte voor de fiets is hiermee gewaarborgd in het Besluit bouwwerken leefomgeving.

Het Besluit bouwwerken leefomgeving biedt ruimte voor gelijkwaardige oplossingen, zoals een gezamenlijke fietsenstalling in plaats van de voorgeschreven individuele fietsenberging. De gemeente Venlo geeft bij appartementencomplexen de voorkeur aan een collectieve fietsenstalling boven individuele fietsenbergingen.

Gelijkwaardig alternatief voor eis Besluit bouwwerken leefomgeving

Voor het realiseren van een gemeenschappelijke fietsenberging bij appartementencomplexen, als gelijkwaardig alternatief voor de eis uit het Besluit bouwwerken leefomgeving, dient voor bewoners per appartement rekening te worden gehouden met het aantal fietsparkeerplaatsen zoals weergegeven in tabel 4. Deze fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de Amsterdamse Bouwbrief voor fietsparkeren, maar gecorrigeerd voor de Venlose woonsituatie.

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

Omvang appartement	Aantal fietsparkeerplaatsen	Individuele berging
<50 m ² gbo	2,0	geen
50-75 m ² gbo	2,7	2,7 m ²
75-100 m ² gbo	3,3	2,7 m ²
100-125 m ² gbo	4,0	2,7 m ²
>125 m ² gbo	4,7	2,7 m ²

Tabel 4: Aantal fietsparkeerplaatsen per woning voor bewoners (bij een collectieve fietsenstalling)

Fietsparkeernormen voor bezoekers van bewoners

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

Om actieve mobiliteit te stimuleren is het belangrijk dat bij appartementen voldoende, comfortabele fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn voor bezoekers. Er wordt ingezet op een realistisch aantal voorzieningen voor bezoekers, waarbij rekening wordt gehouden met een groei van fietsgebruik in de toekomst. Daarnaast blijft het voor bewoners aantrekkelijker om in een eigen, afgesloten of bewaakte fietsparkeervoorziening te parkeren. Daarom geldt aanvullend voor bezoekers een norm van 0,25 – 0,5 fietsparkeerplaats per appartement:

- In centrum en schil centrum geldt voor de eerste 20 woningen een fietsparkeernorm voor bezoekers van 0,5 fietsparkeerplaats per woning. Vanaf appartement 21 en verder geldt een fietsparkeernorm voor bezoekers van 0,25 fietsparkeerplaats per woning.
- In de rest bebouwde kom en het buitengebied geldt voor alle appartementen een fietsparkeernorm voor bezoekers van 0,25 fietsparkeerplaats per woning.

4.3 Fietsparkeernormen niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen voor deze ontwikkelingen worden de meest recente CROW-fietsparkeerkencijfers (Fietsparkeerkencijfers 2025) gehanteerd. Met deze fietspar-

keercijfers berekent een initiatiefnemer de te verwachten behoefte aan fietsparkeren binnen het plangebied.

CROW gaat uit van cijfers en een bandbreedte voor fietsparkeercijfers. Het fietsgebruik in Venlo blijft enigszins achter op het gemiddelde fietsgebruik in de rest van Nederland. Omdat Venlo streeft naar een groei van het fietsgebruik in de gemeente, wordt verwacht dat het fietsgebruik in de toekomst dichterbij aansluit bij het gemiddelde fietsgebruik in de rest van Nederland. Daarom wordt het gemiddelde in de bandbreedte van de fietsparkeercijfers aangehouden.

De fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn opgenomen in bijlage 4. Waar mogelijk, en gewenst, is het realiseren van meer of ook minder fietsparkeerplaatsen mogelijk. Per functie en ontwikkeling kan de behoefte namelijk variëren. Een beargumenteerde afwijking van de berekende behoefte is daarom mogelijk. De onderbouwing hiervan ligt bij de initiatiefnemer en wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

4.4 Toepassing van de fietsparkeernormen

Het primaire beleidsuitgangspunt is dat het fietsparkeren volledig op eigen terrein wordt opgelost. Dit geldt zowel voor vaste gebruikers (bewoners, werknemers, etc.) als bezoekers. Venlo heeft bij de toepassing van dit uitgangspunt oog voor de praktijk. Met name voor bezoekers geldt dat het niet altijd mogelijk en wenselijk is om hen op eigen terrein te laten parkeren. Concreet hanteert Venlo de volgende werkwijze voor de toepassing van haar fietsparkeernormen:

- Fietsparkeerplaatsen dienen in beginsel op eigen terrein te worden aangelegd. Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers zijn op eigen terrein niet verplicht. Bezoekers dienen wél een plek aangewezen te krijgen binnen loopafstand. De kosten hiervoor zijn in principe voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeente Venlo beoordeelt de mogelijkheden hiertoe op basis van haar relevante beleidskaders.
- Indien het onmogelijk is de (volledige) parkeerbehoefte op eigen terrein te faciliteren, mag de parkeerbehoefte met instemming van de gemeente Venlo in de openbare ruimte worden opgelost. Hiervoor wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van reeds bestaande fietsparkeerplaatsen (gelegen binnen een acceptabele loopafstand).
- Indien er onvoldoende bestaande fietsvoorzieningen binnen loopafstand in de openbare ruimte aanwezig zijn, kunnen nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De kosten hiervoor zijn in principe voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeente Venlo beoordeelt de mogelijkheden hiertoe op basis van haar relevante beleidskaders en betreft hierbij mogelijk externe belanghebbenden zoals bewoners of ondernemers in de directe omgeving.

5 Bijlagen

5.1 Gebiedsindeling

Bij het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt in vier gebieden: het centrum, de schil van het centrum (beide onderdeel van het centraal stedelijk gebied uit de omgevingsvisie), de rest van de bebouwde kom en het buitengebied. De ligging van een ruimtelijke ontwikkeling binnen de gemeente bepaalt welke parkeernormen gehanteerd moeten worden. De gemeente Venlo beslaat een relatief groot en divers grondgebied. Op navolgende kaarten zijn de toe te passen gebiedsindelingen opgenomen.

Gebied	Aanduiding in gemeente Venlo	Begrenzing
Centrum	Venlo Centrum	CBS-buurt: Winkelcentrum, Q4 en Rosarium e.o.[2]
Schil centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedssfeer van Venlo Centrum	CBS-buurt: Binnenstad-Noord, Kazerneterrein, Blerick-Centrum, Maaswaard, Spooringsingel, Sinselveld, Krekelveld, Hogekamp en Tegelen Centrum [3]
Rest bebouwde kom	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Alle overige gebieden die binnen de bebouwde kom liggen[4]
Buitengebied	Overige gebied buiten de bebouwde kom	Alle gebieden die buiten de bebouwde kom liggen

Tabel: gebiedsbenamingen

[2] Dit is het gebied binnen de straten Noord-Buitensingel, Mercatorstraat, Krefeldseweg (N271), Koninginesingel en het gebied binnen het spoor en de Maas.

[3] Aan de zijde van Venlo gaat het om het gebied binnen de Maas en de straten Craneveldstraat, Gasthuiskampstraat, Krefeldseweg (N271), Belletablestraat, Hertog Reinoudsingel, Groenveldsingel, het spoor, Kerkhofweg, Genbroekstraat, Saxenkampstraat, Tegelseweg, Tiberstraat en de Maas. Aan de zijde van Blerick gaat het om het gebied binnen de straten Venrayseweg, Horsterweg, Kazernestraat, Burgemeester Gommansstraat, Scholtis Coopmanstraat, Ruijsstraat, Vliegenkampstraat, de Pastoor Stassenstraat en de Maas. In Tegelen gaat het om het gebied binnen de straten Industriestraat, Muntstraat, Hoogstraat, Erkenkamp, Maasveldstraat, Roermondseweg en de Kruisstraat.



Kaart Tegelen



5.2 Aanwezigheidspercentages

Navolgende aanwezigheidspercentage zijn gebaseerd op de meest recente CROW-publicatie (2024)

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond (1)	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-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%	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%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Soc.-medisch (arts, therapeut, consultatie)	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeg- en verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten (incl. bezoek)	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis medewerkers	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

Houd bij de toepassing van de bovenstaande aanwezigheidspercentages rekening met de (commerciële) openingstijden van functies.

5.3 Parkeernormen auto

Onderstaande parkeernormen voor de hoofdgroep wonen zijn bepaald op basis van daadwerkelijk autobezit voor Venlo. De getallen zijn exclusief de geldende parkeernorm voor bezoekers en exclusief een eventuele mobiliteitscorrectie. Het bezoekersdeel onderaan de tabel dient zodoende bij het bewonersdeel te worden opgeteld voor de totale parkeernorm. Het woningoppervlak wordt uitgedrukt in bruto vloeroppervlak (bvo) van de woning (oppervlakte achter de voordeur, gemeten conform de meetmethoden van NEN2580).

Hoofdgroep wonen

Functie	Eenheid	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedssfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buitengebied
koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,60	1,70	1,8	2,0
koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1,40	1,50	1,6	1,8
koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,30	1,40	1,5	1,7
koop, appartement >100 m ² bvo	Per woning	1,10	1,20	1,3	1,5
koop, appartement 75-100 m ² bvo	Per woning	1,00	1,10	1,2	1,4
koop, appartement <75 m ² bvo	Per woning	0,80	0,90	1,0	1,2
huur, huis, vrije sector	Per woning	0,90	1,00	1,1	1,3
huur, appartement, vrije sector >100 m ²	Per woning	0,90	1,00	1,1	1,3
huur, appartement, vrije sector 75-100 m ²	Per woning	0,70	0,80	0,9	1,1
huur, appartement, vrije sector <75 m ²	Per woning	0,60	0,70	0,8	1,0
huur, huis, sociale huur	Per woning	0,90	1,00	1,1	1,3
huur, appartement, sociale huur >100 m ²	Per woning	0,90	1,00	1,1	1,3
huur, appartement, sociale huur 75-100 m ²	Per woning	0,70	0,80	0,9	1,1

huur, appartement, sociale huur <75 m ²	Per woning	0,50	0,60	0,7	0,9
kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)	Per kamer	0,1	0,2	0,3	0,3
kamerverhuur, studenten	Per kamer	0,0	0,1	0,2	0,2
tiny house (kleine eenpersoonswoning ≤ 30 m ² bvo)	Per woning	-	-	0,3	0,4
bezoekers	Per woning	0,10	0,10	0,15	0,20

Onderstaande parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeercijfers (2024) voor een 'sterk stedelijke' gemeente (wat Venlo is). Daarbij kiest de gemeente ervoor om het gemiddelde CROW-parkeercijfer als parkeernorm te hanteren. De getallen zijn inclusief de geldende parkeernorm voor bezoekers. Het bruto-vloeroppervlakte (bvo) is het vloeroppervlak binnen de muren van een ruimte of gebouw. Inpandige gebouwde parkeer- of laad/los-voorzieningen maken geen deel uit van het bedoelde bvo.

Hoofdgroep: winkelen en boodschappen doen

Funcie	Eenheid	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedsfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buitengebied	Percentage bezoekers
bouwmart	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,75	2,25	2,45	87%
tuincentrum	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,25	2,55	2,85	89%
groencentrum (1)	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,25	2,55	2,85	89%
bruin- en witgoedzaken	pp per 100 m ² bvo	3,65	5,55	7,35	9,25	92%
woonwarenhuis (zeer groot)	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,75	5,15	95%
kringloopwinkel	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,15	1,65	2,25	89%
woonwarenhuis/woonwinkel	pp per 100 m ² bvo	1,15	1,55	1,65	1,95	91%
meubelboulevard/woonboulevard	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,85	2,25	n.v.t.	93%
winkelboulevard	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,45	3,95	n.v.t.	94%
outletcentrum	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	9,20	9,60	10,40	94%
buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,10	3,70	n.v.t.	72%
buurtsupermarkt	pp per 100 m ² bvo	1,90	2,70	3,40	n.v.t.	89%
fullservice supermarkt (2)	pp per 100 m ² bvo	3,30	4,30	5,15	n.v.t.	93%
grote supermarkt (XL)	pp per 100 m ² bvo	5,90	6,80	7,70	n.v.t.	84%
groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	5,65	5,90	n.v.t.	80%
groothandel algemeen	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	6,40	6,40	n.v.t.	80%
weekmarkt (3)	pp per 100 m ² bvo	0,20	0,20	0,20	n.v.t.	85%

1) tuin- en groencentrum: wanneer in de buitenruimte producten worden verkocht (verkoopruimte) dient deze ruimte te worden meegenomen bij de omvang van de functie.

2) fullservice-supermarkt: vloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² vwo.

3) weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum: Van deze functie kunnen alleen zeer globale parkeernormen gegeven worden.

Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. 1 m¹ kraam = 6 m² bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder).

Hoofdgroep werken

Funcie	Eenheid	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedsfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buitengebied	Percentage bezoekers
kantoren (zonder baliefunctie)	pp per 100 m ² bvo	1,15	1,55	1,65	2,55	5%
commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie) (4)	pp per 100 m ² bvo	1,55	1,85	2,25	3,55	20%

bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, la- boratorium, werkplaats) (5)	pp per 100 m ² bvo	1,35	1,75	2,15	2,35	5%
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, op- slag, transportbedrijf) (6)	pp per 100 m ² bvo	0,65	0,75	0,95	1,05	5%
bedrijfsverzamelgebouw	pp per 100 m ² bvo	1,05	1,35	1,55	1,95	5%

4) commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie): hier worden ook functies als een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudie onder beschouwd.

5) bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld industrie, een garagebedrijf, een laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo.

De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren en andere bedrijfsgerelateerde voertuigen.

6) bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: bedrijven zoals een loods, opslag of transportbedrijf.

Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m² bvo.

De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren.

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning (I)

Functie	Eenheid	Venlo Cen- trum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijn- gebieden binnen de in- vloedsfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijn- gebieden binnen de be- bouwde kom, waaronder de dorpskernen Bel- feld en Arcen	Buitenge- bied	Percentage bezoekers
bowlingcentrum	pp per baan	1,60	2,20	2,80	2,80	89%
biljart-/snookercentrum	pp per tafel	0,85	1,05	1,35	1,75	87%
fitnessstudio/sportschool	pp per 100 m ² bvo	1,40	3,40	4,70	6,50	87%
fitnesscentrum	pp per 100 m ² bvo	1,70	4,40	6,20	7,40	90%
dansstudio	pp per 100 m ² bvo	1,50	3,80	5,40	7,40	93%
golfbaan (18 holes) (7)	pp per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	95,60	118,30	98%
golfoefencentrum (pitch and putt) (8)	pp per centrum	n.v.t.	n.v.t.	50,70	56,20	93%
sporthal	pp per 100 m ² bvo	1,45	2,05	2,65	3,45	96%
sportzaal (9)	pp per 100 m ² bvo	1,05	1,85	2,65	3,55	94%
sportveld (10)	pp per ha netto terrein	20,0	20,0	20,00	20,00	95%
stadion	pp per zitplaats	0,12	0,12	0,12	n.v.t.	99%
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	pp per 100 m ² bvo	1,05	1,35	1,65	2,05	98%
kunstijsbaan (400 meter)	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,05	2,35	2,75	98%
ski- en snowboardhal	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	2,35	n.v.t.	98%
indoorspeeltuin (kinderspeel- hal), gemiddeld en kleiner	pp per 100 m ² bvo	2,90	3,70	4,40	5,10	97%
indoorspeeltuin (kinderspeel- hal), groot	pp per 100 m ² bvo	3,50	4,30	5,30	6,10	98%
indoorspeeltuin (kinderspeel- hal), zeer groot	pp per 100 m ² bvo	3,70	4,60	5,50	6,40	98%
tennishal	pp per 100 m ² bvo	0,30	0,40	0,50	0,50	87%
padelhal	pp per 100 m ² bvo	0,35	0,45	0,65	0,65	87%
squashhal	pp per 100 m ² bvo	1,60	2,40	2,70	3,20	84%

7) golfbaan (18 holes): een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 – 70 ha groot,

8) golfoefencentrum (pitch and putt): uitgaande van een omvang van circa 6 ha.

9) sporthal en sportzaal: let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag.

10) sportveld: zeer globale normen (exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten). Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

11) zwembad overdekt & openlucht: bij combinatie zwembad overdekt en openlucht berekenen via verhouding normen overdekt per 100 m² bassin en normen openlucht per 100 m² bassin.

12) zwemparadijs: is vaak onderdeel van een andere voorziening, zoals een vakantiepark. Zeer globale normen. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning (II)

Functie	Eenheid	Venlo Cen- trum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijn- gebieden	Overige woonwijn- gebieden binnen de be-	Buitenge- bied	Percentage bezoekers
---------	---------	--------------------	---	--	-------------------	-------------------------

			ken/gebieden binnen de in- vloedsfeer van Venlo Centrum	bouwde kom, waaronder de dorpskernen Bel- feld en Arcen		
zwembad overdekt (11)	pp per 100 m ² bassin	n.v.t.	10,70	11,50	13,30	97%
zwembad openlucht (11)	pp per 100 m ² bassin	n.v.t.	10,10	12,90	15,80	99%
zwemparadijs (12)	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,00	4,00	99%
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycen- trum)	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,30	10,30	99%
sauna, hammam	pp per 100 m ² bvo	2,50	4,60	6,60	7,30	99%
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycen- trum)	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,30	10,30	99%
bibliotheek	pp per 100 m ² bvo	0,45	0,75	1,05	1,35	97%
museum	pp per 100 m ² bvo	0,40	0,60	0,95	n.v.t.	95%
bioscoop (13)	pp per 100 m ² bvo	3,20	7,90	11,00	13,70	94%
filmtheater/filmhuis	pp per 100 m ² bvo	2,60	5,20	7,70	9,90	97%
theater/schouwburg	pp per 100 m ² bvo	7,10	7,90	9,80	12,00	87%
Musicaltheater	pp per 100 m ² bvo	2,90	3,40	3,90	5,10	86%
Casino	pp per 100 m ² bvo	5,70	7,10	6,50	8,00	86%
Volkstuin	pp per 10 tuinen	n.v.t.	1,25	1,35	1,45	100%
attractie- en pretpark	pp per ha netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,00	8,00	99%
Dierenpark	pp per ha netto terrein	8,00	8,00	8,00	8,00	99%
Jachthaven	pp per ligplaats	0,60	0,60	0,60	0,60	nb
manege (paardenhouderij)	pp per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,40	90%
kinderboerderij (stadsboer- derij)	pp per boerderij	2,90	3,70	4,40	5,10	97%
plantentuin (botanische tuin)	pp per tuin	n.v.t.	7,50	10,50	13,50	99%

13) bioscoop: 1 zitplaats is circa 3 m bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%).
Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.

Hoofdgroep horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Venlo Cen- trum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/ge- bieden binnen de invloedsfeer van Venlo Centrum	Overige woonwij- ken/gebieden bin- nen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buitenge- bied	Percentage bezoekers
bungalowpark (huisjescom- plex)	pp per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,60	2,10	91%
camping (kampeerterrein) (14)	pp per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,20	90%
1* hotel (15)	pp per 10 kamers	0,40	0,80	2,30	4,50	77%
2* hotel (15)	pp per 10 kamers	1,35	2,15	3,85	6,25	80%
3* hotel (15)	pp per 10 kamers	2,00	3,10	4,70	6,80	77%
4* hotel (15)	pp per 10 kamers	3,20	4,90	6,80	9,00	73%
5* hotel (15)	pp per 10 kamers	5,00	7,20	10,10	12,60	65%
discotheek	pp per 100 m ² bvo	6,10	12,30	18,40	20,80	99%
café/bar/cafetaria (15)	pp per 100 m ² bvo	5,00	5,00	6,00	n.v.t.	90%
restaurant (inclusief fast- foodrestaurant) (15)	pp per 100 m ² bvo	5,00	5,00	6,00	8,00	80%
evenementenhal/beursge- bouw/ congresgebouw	pp per 100 m ² bvo	4,00	5,50	7,50	n.v.t.	99%
bungalowpark (huisjescom- plex)	pp per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,60	2,10	91%
camping (kampeerterrein) (14)	pp per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,20	90%

14) camping: exclusief 10% voor gasten van bezoekers.

15) hotel, café/bar/cafetaria en restaurant: terrasruimte dient te worden meegenomen bij de omvang van de functie.

De parkeerbehoefte van deze functie is namelijk in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en van het autogebruik van de bezoekers.

Hoofdgroep: gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedssfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buitengebied	Percentage bezoekers
huisartsenpraktijk (-centrum)	pp per behandelkamer	2,05	2,45	2,95	3,25	57%
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	pp per behandelkamer	1,25	1,45	1,75	1,95	57%
consultatiebureau	pp per behandelkamer	1,25	1,55	1,85	2,15	50%
gezondheidscentrum	pp per behandelkamer	1,55	1,85	2,15	2,45	55%
consultatiebureau voor ouderen	pp per behandelkamer	1,30	1,60	1,90	2,20	38%
tandartsenpraktijk (-centrum)	pp per behandelkamer	1,55	1,95	2,35	2,65	47%
apotheek	pp per apotheek	2,25	2,75	3,15	n.v.t.	45%
ziekenhuis	pp per 100 m ² bvo	1,40	1,60	1,70	2,00	29%
crematorium	pp per gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,10	30,10	99%
begraafplaats	pp per gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,60	31,60	97%
penitentiaire inrichting	pp per 10 cellen	1,65	2,15	3,25	3,65	37%
religiegebouw	pp per zitplaats	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	nb
verpleeg/verzorgingstehuis (16)	pp per wooneenheid	0,60	0,60	0,60	n.v.t.	60%

16) verpleeg- en verzorgingstehuis: normen zijn inclusief parkeren voor personeel.

Hoofdgroep onderwijs

Functie	Eenheid	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedssfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buitengebied	Percentage bezoekers
kinderdagverblijf (crèche) (17)	pp per 100 m ² bvo	0,90	1,10	1,20	1,50	0%
basisonderwijs (18)	pp per lokaal	0,75	0,75	0,75	0,75	48%
middelbare school	pp per 100 leerlingen	3,30	4,00	4,30	4,90	11%
ROC	pp per 100 leerlingen	4,20	4,80	5,20	5,90	7%
HBO	pp per 100 studenten	8,30	8,90	9,50	10,90	72%
universiteit	pp per 100 studenten	11,70	13,50	14,70	16,80	48%
avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (19)	pp per 10 studenten	4,00	5,00	6,00	10,50	95%
kinderdagverblijf (crèche) (17)	pp per 100 m ² bvo	0,90	1,10	1,20	1,50	0%

17) K&R kinderdagverblijven: exclusief Kiss & Ride. Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,2 (indicatief: 50% - 80% wordt met de auto gebracht)

18) K&R basisschool: exclusief Kiss & Ride. Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,3 (indicatief: 20% - 60% wordt met de auto gebracht).

19) Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs: bezoekers zijn studenten en overig is personeel

5.4 Parkeernormen fiets

De parkeernormen zijn gebaseerd op het gemiddelde van de bandbreedte in de CROW- fietsparkeercijfers uit de publicatie 'Fietsparkeercijfers 2025'. Indien CROW nieuwe fietsparkeercijfers publiceert, gelden deze cijfers als basis voor de fietsparkeernormen. Bij eenheid staat de afkorting 'fpp' voor een fietsparkeerplaats/ stallingsplaats. De afkorting 'bvo' staat voor het Bruto-vloeroppervlak. Het Bruto-vloeroppervlak is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw incl. gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo.

Voor winkels is het bruto-vloeroppervlak gemiddeld 1,25 maal het winkelvloeroppervlak. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

Hoofdgroep: winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedsfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buiten-gebied	Percentage bezoekers
bouwmarkt	fpp per 100 m ² bvo	n.v.t.	0,5	0,4	0,3	87%
tuincentrum	fpp per 100 m ² bvo	n.v.t.	0,5	0,4	0,3	89%
groencentrum	fpp per 100 m ² bvo	n.v.t.	0,5	0,4	0,3	89%
bruin- en witgoedzaken	fpp per 100 m ² bvo	0,4	0,4	0,3	0,3	92%
woonwarenhuis (zeer groot)	fpp per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,3	95%
kringloopwinkel	fpp per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,5	1,6	1,3	89%
woonwarenhuis/woonwinkel	fpp per 100 m ² bvo	0,4	0,4	0,3	0,3	91%
meubelboulevard/woonboulevard	fpp per 100 m ² bvo	n.v.t.	0,5	0,4	n.v.t.	93%
winkelboulevard	fpp per 100 m ² bvo	n.v.t.	0,5	0,4	n.v.t.	94%
outletcentrum	fpp per 100 m ² bvo	n.v.t.	0,5	0,4	0,2	94%
buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	fpp per 100 m ² bvo	3,4	3,6	3,0	n.v.t.	72%
buurtsupermarkt	fpp per 100 m ² bvo	3,7	2,7	2,1	n.v.t.	89%
fullservice supermarkt	fpp per 100 m ² bvo	5,4	4,1	3,5	n.v.t.	93%
grote supermarkt (XL)	fpp per 100 m ² bvo	5,4	4,1	3,5	n.v.t.	84%
groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	fpp per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,7	1,4	n.v.t.	80%
groothandel algemeen	fpp per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,7	1,4	n.v.t.	80%
weekmarkt	fpp per 100 m ² bvo	3,6	3,4	3,0	n.v.t.	85%

Hoofdgroep werken

Functie	Eenheid	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedsfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buiten-gebied	Percentage bezoekers
kantoren (zonder baliefunctie)	fpp per 100 m ² bvo	1,7	1,2	1,1	0,8	5%
commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	fpp per 100 m ² bvo	3,0	2,1	1,4	1,1	20%
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	fpp per 100 m ² bvo	1,4	1,1	0,9	0,9	5%
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	fpp per 100 m ² bvo	0,6	0,5	0,4	0,3	5%
bedrijfsverzamelgebouw	fpp per 100 m ² bvo	1,2	0,9	0,8	0,7	5%

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning (I)

Functie	Eenheid	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedsfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buiten-gebied	Percentage bezoekers
bowlingcentrum	fpp per baan	4,5	3,2	2,6	2,5	89%
biljart-/snookercentrum	fpp per tafel	2,5	1,9	1,6	1,2	87%
fitnessstudio/sportschool	fpp per 100 m ² bvo	5,9	3,7	3,0	2,0	87%
fitnesscentrum	fpp per 100 m ² bvo	5,9	3,7	3,0	2,0	90%
dansstudio	fpp per 100 m ² bvo	5,9	3,7	3,0	2,0	93%

golfbaan (18 holes)	fpp per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	17,5	17,5	98%
golfoefencentrum (pitch and putt)	fpp per centrum	n.v.t.	n.v.t.	17,5	17,5	93%
sporthal	fpp per 100 m ² bvo	5,5	3,9	3,0	2,5	96%
sportzaal	fpp per 100 m ² bvo	6,7	3,9	2,7	2,1	94%

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning (II)

Functie	Eenheid	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedssfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buiten-gebied	Percentage bezoekers
sportveld	pp per ha netto terrein	57,5	57,5	57,5	57,5	95%
stadion	pp per zitplaats	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	99%
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	pp per 100 m ² bvo	3,1	2,5	2,1	1,8	98%
kunstijsbaan (400 meter)	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,9	3,4	3,1	98%
ski- en snowboardhal	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	3,5	n.v.t.	98%
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	pp per 100 m ² bvo	1,5	1,5	1,0	0,6	97%
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	pp per 100 m ² bvo	1,5	1,5	1,0	0,6	98%
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	pp per 100 m ² bvo	1,5	1,5	1,0	0,6	98%
tennishal	pp per 100 m ² bvo	0,8	0,6	0,5	0,5	87%
padelhal	pp per 100 m ² bvo	1,6	1,2	1,0	1,0	87%
squashhal	pp per 100 m ² bvo	5,1	3,4	3,0	2,5	84%
zwembad overdekt	pp per 100 m ² bassin	n.v.t.	26,0	20,0	12,5	97%
zwembad openlucht	pp per 100 m ² bassin	n.v.t.	34,0	28,0	20,5	99%
zwemparadijs	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,5	9,5	99%
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	pp per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	99%
sauna, hammam	pp per 100 m ² bvo	5,5	4,0	4,0	4,0	99%
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	pp per 100 m ² bvo	4,0	4,0	3,3	2,6	97%
bibliotheek	pp per 100 m ² bvo	1,7	1,3	0,9	n.v.t.	95%
museum	pp per 100 m ² bvo	9,0	7,5	3,5	1,7	94%
bioscoop	pp per 100 m ² bvo	9,0	7,5	3,5	1,7	97%
filmtheater/filmhuis	pp per 100 m ² bvo	26,0	20,5	17,5	12,0	87%
theater/schouwburg	pp per 100 m ² bvo	26,0	20,5	17,5	12,0	86%
Musicaltheater	pp per 100 m ² bvo	2,0	2,0	1,7	1,7	86%
Casino	pp per 100 m ² bvo	5,70	7,10	6,50	8,00	86%

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning (III)

Functie	Eenheid	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedssfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buiten-gebied	Percentage bezoekers
Volkstuin	fpp per 10 tuinen	n.v.t.	1,9	1,8	1,6	100%
attractie- en pretpark	fpp per ha netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	10,8	10,8	99%
Dierenpark	fpp per ha netto terrein	10,8	10,8	10,8	10,8	99%
Jachthaven	fpp per ligplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	nb
manege (paardenhouderij)	fpp per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,6	90%
kinderboerderij (stadsboerderij)	fpp per boerderij	12,5	12,5	12,5	12,5	97%
plantentuin (botanische tuin)	fpp per tuin	n.v.t.	19,7	14,1	11,0	99%

Hoofdgroep horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedssfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buiten-gebied	Percentage bezoekers
bungalowpark (huisjescomplex)	fpp per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	0,2	0,2	91%
camping (kampeerterrein) (14)	fpp per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,2	90%
1* hotel (15)	fpp per 10 kamers	2,0	2,0	2,0	2,0	77%
2* hotel (15)	fpp per 10 kamers	2,0	2,0	2,0	2,0	80%
3* hotel (15)	fpp per 10 kamers	2,0	2,0	2,0	2,0	77%
4* hotel (15)	fpp per 10 kamers	2,0	2,0	2,0	2,0	73%
5* hotel (15)	fpp per 10 kamers	2,0	2,0	2,0	2,0	65%
discotheek	fpp per 100 m ² bvo	12,5	12,5	10,0	5,5	99%
café/bar/cafetaria (15)	fpp per 100 m ² bvo	11,5	11,5	11,5	n.v.t.	90%
restaurant (inclusief fast-foodrestaurant) (15)	fpp per 100 m ² bvo	11,5	11,5	6,5	n.v.t.	80%
evenementenhal/beursgebouw/congres	fpp per 100 m ² bvo	1,0	1,0	1,0	n.v.t.	99%

Hoofdgroep: gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedssfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buitengebied	Percentage bezoekers
huisartsenpraktijk (-centrum)	fpp per behandelkamer	1,4	1,4	1,1	0,5	57%
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	fpp per behandelkamer	1,4	1,4	1,1	0,5	57%
consultatiebureau	fpp per behandelkamer	1,4	1,4	1,1	0,5	50%
gezondheidscentrum	fpp per behandelkamer	1,4	1,4	1,1	0,5	55%
consultatiebureau voor ouderen	fpp per behandelkamer	1,4	1,4	1,1	0,5	38%
tandartsenpraktijk (-centrum)	fpp per behandelkamer	2,7	2,7	2,4	1,9	47%
apotheek	fpp per apotheek	7,0	7,0	7,0	n.v.t.	45%
ziekenhuis	fpp per 100 m ² bvo	1,1	1,0	1,0	0,8	29%
crematorium	fpp per gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	6,5	6,5	99%
begraafplaats	fpp per gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	6,5	6,5	97%
penitentiaire inrichting	fpp per 10 cellen	0,5	0,5	0,5	0,5	37%
religiegebouw	fpp per zitplaats	0,4	0,4	0,4	n.v.t.	nb
verpleeg/verzorgingstehuis (16)	fpp per wooneenheid	0,6	0,6	0,8	0,8	60%

Hoofdgroep onderwijs

Functie	Eenheid	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedssfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen	Buitengebied	Percentage bezoekers
kinderdagverblijf (crèche) (17)	fpp per 100 m ² bvo	1,0	1,0	0,8	0,8	0%
basisonderwijs (18)	fpp per lokaal	11,5	11,5	11,5	11,5	48%
middelbare school	fpp per 100 leerlingen	80,0	80,0	80,0	80,0	11%
ROC	fpp per 100 leerlingen	48,0	48,0	48,0	48,0	7%
HBO	fpp per 100 studenten	64,0	64,0	64,0	64,0	72%
universiteit	fpp per 100 studenten	64,0	64,0	64,0	64,0	48%

avondonderwijs of vrijtijdsonderwijs (19)	fpp per 10 studenten	3,8	3,8	3,8	3,8	95%
--	----------------------	-----	-----	-----	-----	-----

5.5 Kwaliteitseisen autoparkeren

Kwaliteitseisen autoparkeerplaatsen

Naast het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld voor een ruimtelijke ontwikkeling is ook de kwaliteit van de parkeerplaatsen van belang. De gemeente Venlo hanteert de volgende publicaties om de kwaliteit van autoparkeerplaatsen en benodigde infrastructuur te beoordelen:

Voor parkeerplaatsen gelegen op terreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages, maart 2013.

Voor alle overige parkeerplaatsen: ASVV 2021, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger hiervan.

Parkeerplaatsen die niet voldoen aan de beschreven kwaliteitseisen tellen in principe niet mee voor het voldoen in een parkeerbehoefte, tenzij het bevoegd gezag van mening is dat in het betreffende geval desondanks voldaan wordt aan minimale eisen van bruikbaarheid en comfort.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Het is belangrijk om aan personen met een handicap voorzieningen te bieden zodat zij zelfstandig aan het maatschappelijke verkeer kunnen deelnemen. Bij nieuwe publieke voorzieningen (met een sociaal-maatschappelijk karakter, zoals een huisarts of een sociaal cultureel centrum) met een parkeereis van 20 parkeerplaatsen of meer moeten daarom minimaal 3% van de parkeereis worden aangelegd als algemene parkeerplaats voor personen met een handicap (met een eigen persoonlijke parkeerkaart), met een minimum van 1. Deze parkeerplekken mogen binnen de parkeereis, maar naar wens ook aanvullend op de parkeereis gerealiseerd worden. Gehandicaptenparkeerplaatsen moeten liggen binnen een loopafstand van maximaal 100 meter gemeten vanaf de betreffende parkeerplaats(en) tot de ingang van het gebouw. Van de parkeerplaatsen voor overige functies moet minimaal 2% worden aangelegd als algemene parkeerplaats voor personen met een handicap.

Voor genoemde percentages/quota zijn niet hoog. Echter, een hoger percentage niet bij onze visie dat we de schaarse parkeerruimte zo goed mogelijk moeten verdelen onder alle doelgroepen. Hoe minder geormerkte parkeerplaatsen er zijn, hoe efficiënter het gebruik van de ruimte kan zijn. Vanuit dat perspectief zijn we als vertrekpunt terughoudend met de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. De ervaringen van gehandicapten waar parkeerruimte schaars is en waar (extra) algemene gehandicaptenparkeerplaatsen wenselijk zijn, zijn waardevoller dan hoge quota. Het uiteindelijke aantal plaatsen voor personen met een handicap en de exacte locatie van de plaatsen is uiteindelijk afhankelijk van de vraag en kan door monitoring en evaluatie van situaties bepaald en eventueel aangepast worden.

Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen neemt gestaag toe. Deze ontwikkeling maakt het van belang om in ruimtelijke ontwikkelingen op eigen terrein laadinfrastructuur aan te brengen en/of voorbereidingen te treffen om de laadinfrastructuur uit te kunnen breiden. Twee relevante eisen uit het Bouwbesluit zijn dat een woongebouw met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak heeft en dat een gebouw, anders dan een woongebouw, met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, ten minste één oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeerplaatsen heeft.

Aanvullend op het bouwbesluit eist de gemeente Venlo dat een gebouw, anders dan een woongebouw, met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, tenminste 10% van de parkeerplaatsen van een oplaadpunt wordt voorzien.

5.6 Kwaliteitseisen fietsparkeren

De parkeernorm bepaalt het aantal fietsparkeerplaatsen en vormt een kwantitatieve eis. Venlo stelt hiernaast ook kwalitatieve eisen aan de fietsparkeervoorziening die wordt aangelegd. Uitgangspunt is dat fietsparkeerplaatsen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen, niet meetellen als oplossing voor de parkeerbehoefte.

In de kwaliteitseisen is in het bijzonder aandacht voor tweewielers met afwijkende maten. Naast reguliere stadsfietsen, moeten bakfietsen, duofietsen, driewielers en brom- en snorfietsen op een veilige en comfortabele manier kunnen worden geparkeerd. Voor deze vervoermiddelen wordt een plek geboden door het aanbrengen van zogeheten vrije ruimte. Dit zijn gemarkeerde vakken waar dit type voertuigen geparkeerd kan worden. Op basis van de richtlijnen van CROW Fietsberaad gelden de volgende eisen:

- Minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen, duofietsen, driewielers of andere voertuigen (bijvoorbeeld brom- en snorfietsen) met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed).
- Minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).

Laadinfrastructuur voor elektrische tweewielers

Een van de kwaliteitseisen is dat een fietsenstalling oplaadmogelijkheden biedt voor elektrische tweewielers (e-bikes, elektrische scooters, etc.) en andere voertuigen met trapondersteuning. Deze eis is voornamelijk van toepassing op stallingen die door vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners en werknemers) worden gebruikt.

Het gebruik van een fietsenstalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort van de stalling. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik, evenals de mogelijkheid om fietsen met afwijkende afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en FietsParKeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor het ontwerpen van een fietsenstalling in een ruimtelijke ontwikkeling.

Toegankelijkheid

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

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

Inrichting en bruikbaarheid

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

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParKeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere

mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.

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

5.7 Loopafstanden

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

De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Ook hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. In de tabel zijn de acceptabele loopafstanden, waarbinnen de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, voor verschillende functies/gebruikers opgenomen.

Functies/gebruikers	Venlo Centrum	Blerick Centrum, Tegelen Centrum en woonwijken/gebieden binnen de invloedssfeer van Venlo Centrum	Overige woonwijken/gebieden binnen de bebouwde kom, waaronder de dorpskernen Belfeld en Arcen en buitengebied
bewoners	400 meter	200 meter	100 meter
bezoekers woningen	250 meter	250 meter	150 meter
winkelen	600 meter	300 meter	200 meter
werken	800 meter	400 meter	200 meter
ontspanning	600 meter	300 meter	200 meter
gezondheidszorg	200 meter	100 meter	100 meter
onderwijs	600 meter	300 meter	200 meter

Tabel: Acceptabele loopafstanden per gebied voor autoparkeren

5.8 Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein

Bij grondgebonden woningen is parkeren op eigen terrein regelmatig aanwezig in de vorm van een garage en/of oprit. Deze voorzieningen worden niet altijd voor parkeren gebruikt. Daarom telt hier niet het volledige aantal (theoretische) parkeerplaatsen mee voor het berekenen van de parkeercapaciteit. In onderstaande tabel staat per parkeervoorziening de mate waarin parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt. Op basis hiervan wordt de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein bepaald. In onderstaande tabel zijn de rekenwaarden opgenomen voor parkeervoorzieningen op eigen terrein op basis van de meest recente CROW-publicatie 744.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter lang
lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter lang
garage met lange oprit	3	1,3	
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Tabel: Rekenwaarden bij parkeervoorzieningen op eigen terrein

5.9 Rekenvoorbeeld

In dit rekenvoorbeeld wordt een toelichting gegeven op de toepassing van de parkeernormen op basis van het stappenplan opgenomen in hoofdstuk 3. Dit rekenvoorbeeld gaat in op autoparkeren en alle mogelijke stappen binnen het toepassingskader.

Het bouwplan in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd in het gebied 'Blerick Centrum, Tegelen Centrum en Schil Venlo'. In het bouwplan zijn de volgende functies gepland.

- 20 woningen: koop, appartement >100 m²;
- 30 woningen: huur, huis, sociale huur;
- 1.000 m² buurtsupermarkt;
- 1.500 m² kantoor zonder baliefunctie (2 balies).

Naast het toe te voegen programma verdwijnt de functie café/bar/cafetaria met een oppervlakte van 300 m² bvo. De parkeerbehoefte van deze functie wordt in stap 2 voor autoparkeren gesaldeerd.

Functie	Aantal/ omvang	Eenheid	Parkeernorm	Normatieve parkeerbehoefte
Autoparkeren				
Koop, appartement 75-100 m ²	20	Per woning	1,1	22
koop, appartement <75 m ²	30	Per woning	0,9	27
Bezoekers van bewoners	50	Per woning	0,1	5
Buurtsupermarkt	1.000	Per 100 m2 bvo	2,7	27
Kantoor zonder baliefunctie	1.500	Per 100 m2 bvo	1,55	23
Totaal	-	-	-	104

Stap 2: salderen van een bestaande parkeerbehoefte

Zoals beschreven verdwijnt als gevolg van het bouwplan een bestaande functie: café/bar/cafetaria. Deze functie had een oppervlakte van 300 m² bvo. De normatieve parkeerbehoefte van deze functie bedraagt -15 autoparkeerplaatsen (5 pp per 100 m² bvo).

De normatieve parkeerbehoeften zijn met het aanwezigheidspercentage dat geldt voor horeca omgerekend naar een parkeerbehoefte per dagdeel. In onderstaande tabel worden de uitkomsten hiervan gepresenteerd. Uit de tabel blijkt dat op de werkdagnacht geen sprake is van een parkeerbehoefte die in mindering kan worden gebracht op de parkeerbehoefte van het bouwplan. Op dit dagdeel is feitelijk sprake van een nieuwe parkeerbehoefte.

	normatief	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	koop ochtend	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
aanwezigheidspercentage horeca	-	30%	40%	80%	80%	80%	0%	60%	90%	70%	100%	40%
parkeerbehoefte	-15	-4,5	-6	-12	-12	-12	0	-9	-13,5	-10,5	-15	-6

Stap 3: toepassing mobiliteitscorrectie(s)

In stap 3 worden de mobiliteitscorrecties toegepast. De correcties zijn stapelbaar. Hierna worden de correcties uitgewerkt. De correcties zijn niet van toepassing op fietsparkeren.

Correctie 1: parkeren wordt opgelost in hubs op afstand

Bij het bouwplan wordt het parkeren aan de rand van de buurt opgelost in één gebouwde parkeervoorziening (hub). Doordat het parkeren op afstand wordt opgelost kan een reductie van 10% worden toegepast. Deze correctie wordt toegepast op de normatieve parkeerbehoefte van alle geplande functies.

Functie	Parkeerbehoefte zonder correctie hubs	Parkeerbehoefte met 10% correctie hubs
Koop, appartement 75-100 m ²	22	19,8
koop, appartement <75 m ²	27	24,3
Bezoekers van bewoners	5	4,5
Buurtsupermarkt	27	24,3
Kantoor zonder baliefunctie	23	20,7
Totaal	104	94

Correctie 2: in het bouwplan wordt een autodeelconcept ingezet

In het bouwplan worden twee deelauto's beschikbaar gesteld voor bewoners, een aanbieder heeft immers aangetoond dat er sprake is van een gezonde businesscase voor twee deelauto's. De inzet van deelmobiliteit leidt tot een reductie van 20% op het bewonersdeel van de ontwikkeling. Deze reductie wordt met behulp van het aanwezigheidspercentage dat geldt voor bewoners omgerekend naar een reductie per dagdeel. Voor de deelauto's worden geormerkte parkeerplaatsen aangelegd.

	normatief	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	koop ochtend	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
aanwezigheidspercentages bewoners		60%	60%	90%	80%	80%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
parkeerbehoefte bewoners	44,1	26,5	26,5	39,7	35,3	35,3	44,1	30,9	30,9	33,1	35,3	33,1
reductie -20%	-8,8	-5,3	-5,3	-7,9	-7,1	-7,1	-8,8	-6,2	-6,2	-6,6	-7,1	-6,6
aantal deelauto's	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
netto reductie	-6,8	-3,3	-3,3	-5,9	-5,1	-5,1	-6,8	-4,2	-4,2	-4,6	-5,1	-4,6

Stap 4: vaststelling van de parkeerbehoefte

Nadat stap 1 t/m 3 zijn doorlopen kan de parkeerbehoefte van het bouwplan worden vastgesteld. Het moment waarop de parkeerbehoefte inclusief correcties maximaal is, wordt de maatgevende parkeer-

behoefte genoemd. Uit de onderstaande tabel komt naar voren dat het maatgevende moment voor autoparkeren op de werkdagavond ligt. Op dit moment zijn in totaal 55 autoparkeerplaatsen nodig.

	normatief	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	44,1	26,5	26,5	39,7	35,3	44,1	30,9	30,9	33,1	35,3	33,1
bezoekers woningen	4,5	1,8	2,3	3,4	3,2	0,0	2,7	4,5	4,5	4,5	4,1
buurtsupermarkt	24,3	12,2	14,6	9,7	19,4	0,0	19,4	19,4	24,3	9,7	14,6
kantoor zonder baliefunctie	20,7	20,7	20,7	1,0	1,0	0,0	12,4	1,0	0,0	0,0	0,0
saldering café/bar	-15	-4,5	-6,0	-12,0	-12,0	0,0	-9,0	-13,5	-10,5	-15,0	-6,0
reductie deelmobiliteit	-6,8	-3,3	-3,3	-5,9	-5,1	-6,8	-4,2	-4,2	-4,6	-5,1	-4,6
totaal	72	53	55	36	42	37	52	38	47	29	41

Stap 5: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein

In het bouwplan wordt het fietsparkeren door de initiatiefnemer volledig op eigen terrein opgelost. Hiervoor wordt een fietsenstalling gerealiseerd. Voor het autoparkeren worden 35 parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd. Dit betekent dat de parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein kan worden opgelost. De resterende parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen moet elders worden gefaciliteerd.

Stap 6: gebruik parkeerplaatsen in privaat eigendom elders

Om de resterende parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen op te lossen zoekt de initiatiefnemer contact met de exploitant van een nabijgelegen parkeergarage. Deze garage ligt binnen de maximaal acceptabele loopafstand die geldt voor de functies in dit gebied. De exploitant overlegt gegevens over de bezetting van de garage op de werkdagavond. Uit deze gegevens komt naar voren dat ten minste 10 parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de garage. De initiatiefnemer sluit een overeenkomst met de exploitant voor de koop van 10 parkeerplaatsen. Deze overeenkomst voldoet aan eisen die de gemeente hierbij stelt. De restende parkeerbehoefte bedraagt dan nog 10 parkeerplaatsen.

Stap 7: gebruik bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte

De initiatiefnemer is van mening dat niet alle bestaande openbare parkeerplaatsen binnen een loopafstand van 200 meter gemeten vanaf het bouwplan volledig in gebruik zijn. De gemeente Venlo deelt deze mening en stelt de resultaten van een recent uitgevoerd parkeerdrukonderzoek beschikbaar. Uit deze gegevens blijkt dat, op de maatgevende werkdagavond, de parkeerdruk op 60% ligt gemeten op 100 parkeerplaatsen. Dit betekent dat, als de resterende parkeerbehoefte van 10 parkeerplaatsen wordt afgewenteld richting de openbare ruimte, de parkeerdruk in de eindsituatie op 70% komt te liggen. Omdat de gemeente dit als een acceptabele parkeerdruk beschouwt gaat de gemeente akkoord met het oplossen van de resterende parkeerbehoefte van het bouwplan richting de openbare ruimte. Hiermee is de volledige parkeerbehoefte van het bouwplan opgelost.