gemeente Rhenen

# GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Rhenen

Nr. 532012

18 november 2026

## Gemeente Rhenen – Nota Parkeernormen 2026

1. De Nota Parkeernormen 2026 vast te stellen, met als belangrijkste onderdelen:
- actuele autoparkeernormen per functie en gebied, met een vaste methodiek voor de toetsing van ruimtelijke plannen;
- ruimte voor dubbelgebruik, salderen en deelauto's onder de voorwaarden van de nota;
- expliciete formulering van acceptabele loopafstanden tot een parkeerplek;
- richtinggevende fietsparkeernormen;
- regels voor maatwerk en financiële compensatie.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rhenen besluit:

2. De huidige Beleidsnota Parkeernormen en Parkeerfonds (2011, gewijzigd in 2024) in te trekken.

3. In samenhang met de Nota Parkeernormen 2026 als uitgangspunt te kiezen voor een mobiliteitsfonds dat het bestaande parkeerfonds vervangt. Het fonds wordt ingezet voor maatregelen die afgekochte parkeerplaatsen compenseren en de bereikbaarheid en leefbaarheid ondersteunen.

4. De inrichting, besteding en financiële verantwoording van het mobiliteitsfonds nader uit te werken en voor zover besluitvorming daarover tot de bevoegdheid van de gemeenteraad behoort, ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen. Tot de inwerkingtreding daarvan blijft het bestaande parkeerfonds van kracht.

### 1. Inleiding 1.1. Aanleiding

De gemeente Rhenen zet zich in op een duurzame inrichting van de openbare ruimte. Opgaven zijn er voor het vergroenen van de buitenruimte en het klimaatbestendig inrichten. Daarnaast moet de openbare ruimte een kwalitatieve uitstraling hebben die voor eenieder prettig, toegankelijk en veilig is. Met deze beleidsopgaven voor een duurzame leefomgeving en het ruimtebeslag van geparkeerde voertuigen wordt deze openbare ruimte steeds schaarser. Deze druk neemt alleen maar toe met de woningbouwopgaven waar de gemeente Rhenen voor staat. Dit gaat niet alleen om nieuwe woningbouwontwikkelingen, maar ook om verdichtingsopgaven in bestaande centra/wijken en ontwikkelingen zoals woningsplitsing.

Om te voorkomen dat de groei van de stad Rhenen en zijn kernen leidt tot problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid, is het nodig om bij nieuwe ontwikkelingen/initiatieven bijbehorende mobiliteit goed te organiseren. Het Parkeerbeleidsplan 2026 gemeente Rhenen geeft hieraan sturing. Voor ieder initiatief/ontwikkeling binnen de gemeente Rhenen is een onderbouwing benodigd voor het onderdeel parkeren. Voor het waarborgen van een goede parkeeroplossing hanteert de gemeente Rhenen parkeernormen. Het is aan initiatiefnemers om te zorgen dat de onderbouwing van de ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan de vereisten op het gebied van parkeren voor zowel auto's als fietsen. Deze onderbouwing dient opgesteld te worden volgens de richtlijnen in deze Nota Parkeernormen 2026. De nota is het toetsingsinstrument voor de parkeeropgaven van (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen.

Voorliggende Nota Parkeernormen 2026 vervangt daarmee de 'Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds gemeente Rhenen' uit 2011. De uitgangspunten in de voorgaande beleidsnota zijn gedateerd en bieden onvoldoende handvatten en maatwerk voor de doorgang van verschillende beoogde ontwikkelingen. Een actualisatie van de Nota Parkeernormen is benodigd zodat ontwikkelingen getoetst worden met realistische en actuele parkeernormen, inclusief ruimte voor de nodige flexibiliteit.

### 1.2. Doelstelling

Voorliggende Nota Parkeernormen 2026 geldt als toetsingsinstrument voor het onderdeel parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Rhenen. Deze nota voorziet in de uitgangspunten voor het bepalen van de parkeeroplossing met een toetsingskader voor auto- en fietsparkeren. Doelstellingen vanuit de nota zijn:

Realiseren van een passende parkeeroplossing bij ruimtelijke ontwikkelingen;
Waarborgen van bereikbaarheid van de gemeente;

Beschermen van bestaande ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de openbare ruimte;
Voorkomen dat parkeerproblemen worden afgewenteld naar de (schaarse) openbare ruimte in de directe omgeving.

### 1.3. Leeswijzer

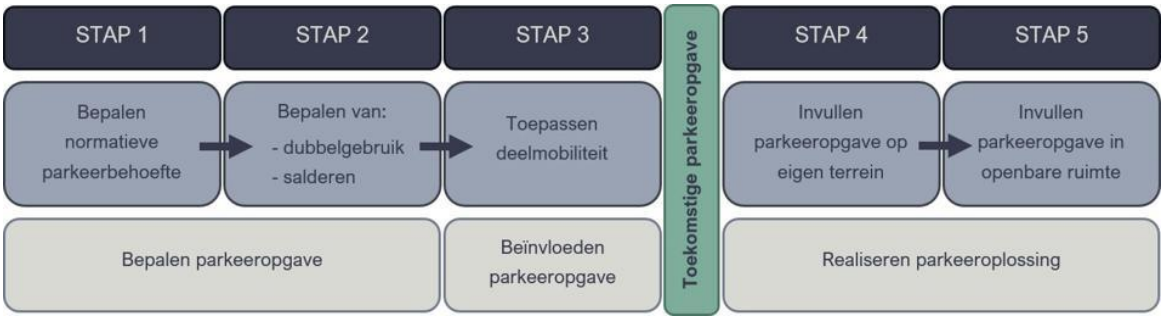
De toetsingsmethodiek en de te hanteren uitgangspunten voor het autoparkeren zijn in hoofdstuk 2 opgenomen. Het onderdeel fietsparkeren staat beschreven in hoofdstuk 3. Tenslotte staat in hoofdstuk 4 de juridische borging verwoord.

## 2. Toepassingskader autoparkeren

Binnen de gemeente Rhenen zijn verschillende locaties waar functies als wonen, werken en/of recreëren een plaats hebben. De functies trekken verkeer aan en vragen om voldoende parkeerruimte voor de auto. De hoeveelheid hiervan is afhankelijk van de omvang en de locatie van een functie. Parkeernormen helpen vooraf te bepalen hoeveel parkeerruimte nodig is, zonder dat dit tot overlast leidt in de openbare ruimte.

### 2.1. Stappenplan

Om te komen tot een onderbouwing voor het onderdeel parkeren bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt het stappenplan in figuur 1 doorlopen. Dit stappenplan wordt alleen doorlopen op het moment dat sprake is van vergunningsplichtige activiteiten. Niet-vergunningsplichtige activiteiten vinden plaats zonder toetsing aan de parkeernormen. Voor de onderbouwing wordt eerst de parkeeropgave van een ruimtelijke ontwikkeling in beeld gebracht. Vervolgens wordt een parkeeroplossing gezocht. Er moet voldaan worden aan de parkeeropgave om een ruimtelijke ontwikkeling te mogen realiseren. In de volgende paragrafen is de toepassing van elke stap apart uitgelicht.




Figuur 1: toepassingskader autoparkeren

### 2.2. Bepalen parkeeropgave

**Stap 1 – Bepalen normatieve parkeerbehoefte**

Aan de hand van parkeernormen wordt vooraf inzicht verkregen in de (toekomstige) parkeerbehoefte bij een ruimtelijke ontwikkeling. Parkeernormen geven per eenheid functie of voorziening (bijvoorbeeld per 100m2) de te verwachte parkeerbehoefte weer. De omvang van de parkeerbehoefte is dan ook afhankelijk van: de beoogde functie(s)/voorziening(en), de locatie binnen de gemeente Rhenen en de omvang van het beoogde programma.

De gemeente is ingedeeld in drie gebieden, deze gebiedsindeling is terug te vinden in bijlage I. Per gebied en per functie/voorziening gelden andere parkeernormen. In bijlage II zijn de gemeentelijke parkeernormen per gebied en functie/voorziening opgenomen. Met deze uitgangspunten is de normatieve parkeerbehoefte te bepalen. De normatieve parkeerbehoefte is het berekend aantal benodigde parkeerplaatsen voor een ruimtelijke ontwikkeling, gebaseerd op functies, omvang (het aantal m2 bruto vloeroppervlakte of met andere eenheden zoals het aantal woningen of zitplaatsen) en de vastgestelde parkeernormen. Op deze manier wordt per functie en/of voorziening de parkeerbehoefte berekend. De som van alle berekeningen samen is de normatieve parkeerbehoefte van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling.

In de parkeernormen is ook het bezoekersaandeel meegenomen. Dit geeft het deel van de parkeernorm aan dat beschikbaar en toegankelijk moet zijn voor bezoekers van de functie.

Doelgroepen met afwijkende parkeerbehoefte
Door huidige maatschappelijke ontwikkelingen ontstaan situaties waar nieuwe doelgroepen bij de functie wonen een bepaalde parkeerbehoefte vragen. Denk hierbij aan Europese arbeidsmigranten, statushouders, maar ook zorgwoningen. Hier zijn geen specifieke parkeernormen voor opgenomen waardoor een maatwerkbenadering mogelijk is. Een nadere onderbouwing is noodzakelijk om inzicht te geven in de verwachte parkeerbehoefte. Deze onderbouwing is mede afhankelijk van de doelgroep, mobiliteitspatroon en de omvang van de beoogde voorziening. Deze vrijstelling wordt uitsluitend verstrekt op basis van het besluit van het college van burgemeester en wethouders.

**Stap 2 – Bepalen van dubbelgebruik en salderen**
Na het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte, zijn er twee factoren die deze parkeerbehoefte kunnen beïnvloeden: dubbelgebruik en salderen. De toepassing van deze correctiefactoren is gelijk aan onderstaande volgorde.

Dubbelgebruik
Om efficiënt(er) om te gaan met de beschikbare schaarse ruimte kiest de gemeente Rhenen ervoor om bij het bepalen van de parkeerbehoefte rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dubbelgebruik kan worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen, of wanneer twee gebruikersgroepen met verschillende aanwezigheidsprofielen gebruik maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Door functies te combineren – bijvoorbeeld kantoren overdag en bewoners 's avonds – kan aanwezige parkeercapaciteit beter worden benut (voorkomen van leegstand). En daarmee kan met minder parkeerplaatsen worden volstaan ten opzichte van de situatie wanneer de parkeerbehoefte per functie afzonderlijk is bepaald. Dubbelgebruik is ook toegestaan bij de functie wonen: parkeren voor bewoners en bezoekers.

Het bepalen van de mogelijkheden voor gecombineerd gebruik vindt plaats aan de hand van aanwezigheidspercentages per functie/voorziening. Deze zijn in bijlage III per functie opgenomen voor de verschillende periodes van de dag en de week. Het toepassen van dubbelgebruik zorgt ervoor dat de normatieve parkeerbehoefte uit stap 1 naar beneden kan worden bijgesteld. Het moment waarop de gecombineerde parkeerbehoefte van de verschillende functies en/of doelgroepen het hoogst is, geldt als maatgevend moment voor het parkeren.

*Uitgangspunten en voorwaarde toepassen dubbelgebruik*

- *parkeerplaatsen zijn altijd vrij toegankelijk en uitwisselbaar voor de verschillende beoogde functies en/of gebruikersgroepen.*

Salderen
Salderen is het verrekenen van de parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling met de parkeerbehoefte van een bestaande/voormalige bestemming, waarbij de nieuwe ontwikkeling de bestaande/voormalige bestemming vervangt. Het verschil in benodigde parkeerplaatsen tussen de bestaande/voormalige bestemming en de toekomstige bestemming wordt op theoretische wijze berekend. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt bepaald door de parkeernorm van de toekomstige bestemming te verminderen met het aantal parkeerplaatsen dat hoort bij de bestaande/voormalige bestemming. Bij een negatieve of 0-waarde/uitkomst van de berekening is er in de bestaande situatie sprake van voldoende parkeercapaciteit voor de toekomstige bestemming. Bij een positieve waarde/uitkomst van de berekening is er sprake van een tekort aan bestaande parkeercapaciteit voor de toekomstige bestemming.

Voor zowel de oude als de nieuwe situatie zijn de parkeernormen uit deze nota van toepassing. De toepassingsmogelijkheden van het salderen is ook afhankelijk van het maatgevend moment van het parkeren bij de bestaande/voormalige bestemming en de beoogde ontwikkeling. Bij een verschuiving van het maatgevend moment in de parkeerbehoefte kan aan de hand van aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag en de week de mogelijkheden voor salderen inzichtelijk worden gemaakt.

In het kader op de volgende pagina zijn de voorwaarden beschreven voor het toepassen van salderen.

***Uitgangspunten en voorwaarden toepassen salderen***

- *toepasbaar bij elke vorm van vernieuwing van een bestaande/voormalige functie door een nieuwe, ruimtelijke ontwikkeling.*
- *niet toepasbaar wanneer bestaande/voormalige bestemming niet meer in gebruik is de laatste drie jaren.*
- *vastgestelde gemeentelijke parkeernormen uit bijlage II gelden bij het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte van de bestaande/voormalige bestemming en de toekomstige bestemming.*
- *de aanwezigheidspercentages uit bijlage III gelden bij het bepalen van het maatgevende moment van de bestaande/voormalige bestemming en het maatgevende moment van de toekomstige bestemming.*
- *alle parkeerplaatsen die bij de bestaande/voormalige bestemming zijn ingezet, mogen bij de toekomstige bestemming ingezet worden.*

Afronden parkeeropgave na doorlopen stap 1 en stap 2
Na het doorlopen van stap 1 en 2 is de parkeeropgave van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling bepaald. Het kan zijn dat het aantal benodigde parkeerplaatsen in een parkeeropgave geen rond getal is. In het onderstaande kader is de afrondingsnorm van de parkeeropgave beschreven. Na het toepassen van de afrondingsnorm is de parkeeropgave definitief bepaald.

***Afrondingsnorm parkeeropgave***

- *is de parkeeropgave 0,49 of lager, wordt de parkeeropgave naar beneden afgerond.*
- *is de parkeeropgave 0,50 of hoger, wordt de parkeeropgave naar boven afgerond.*

## 2.3. Beïnvloeden parkeeropgave

### Stap 3 – Toepassen deelmobiliteit

Met de definitieve parkeeropgave is bepaald hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn bij een ruimtelijke ontwikkeling. De inzet van deelmobiliteit bij woningbouwplannen kan de parkeeropgave beïnvloeden met als doel het verminderen van het autobezit van bewoners. Een lager autobezit leidt tot een lagere parkeerbehoefte en uiteindelijk een lagere parkeeropgave. Door het aanbieden van één of meerdere deelauto's neemt het aantal benodigde parkeerplaatsen af. De gemeente Rhenen kiest ervoor om per deelauto (met een gereserveerde parkeerplaats) een reductie op de parkeernorm toe te passen. De inzet van één deelauto levert een reductie op van vier parkeerplaatsen, echter heeft de deelauto zelf ook een (gereserveerde) parkeerplaats nodig. Hierdoor mag de parkeeropgave worden verminderd met maximaal drie parkeerplaatsen per deelauto.

De inzet van deelauto's kan, onder nader vast te stellen voorwaarden, leiden tot een vermindering van de parkeeropgave. Hierbij geldt dat deelauto's structureel beschikbaar moeten zijn voor gebruikers van de ontwikkeling en dat de continuïteit van het aanbod aantoonbaar is geborgd. Een mobiliteitsplan is vereist waarin het mobiliteitsconcept wordt beschreven met aandacht voor de risicobeheersing.

In onderstaand kader zijn de voorwaarden beschreven voor het toepassen van deelmobiliteit.

***Uitgangspunten en voorwaarden toepassen deelmobiliteit***

- *alleen toepasbaar bij een ruimtelijke ontwikkeling met de functie 'wonen'.*
- *alleen toepasbaar voor het bewonersdeel van de parkeerbehoefte.*
- *niet toepasbaar voor woningbouwontwikkelingen in het buitengebied.*
- *opstellen van een mobiliteitsplan waarin het gebruik van deelauto's wordt onderbouwd en geborgd voor een duurzame mobiliteitsoplossing.*
- *vastlegging van contractuele overeenkomst met initiatiefnemer/beheerder van het bouwplan waarvoor de deelmobiliteit wordt ingezet (aandacht voor doorverkoop bij kettingbeding).*
- *bij realisatie van de woningbouwontwikkeling is de deelauto direct te gebruiken.*
- *deelauto('s) zijn beschikbaar voor bewoners van de woningbouwontwikkeling, en bij voorkeur ook voor omwonenden om het gebruik waar mogelijk te bevorderen.*

De mogelijkheid bestaat dat het gebruik van deelmobiliteit niet aanslaat zoals beoogd, waardoor de parkeerbehoefte groter is dan voorzien. Dit kan gevolgen hebben dat de parkeerdruk toeneemt in de directe omgeving of zelfs leidt tot parkeeroverlast. In het geval dat het gebruik na een bepaalde periode structureel achterblijft ten opzichte van het berekende aantal, is de gemeente bevoegd om compensatie aan parkeerplaatsen af te dwingen bij de initiatiefnemer. Dit wordt voorafgaand juridisch geborgd met een contractuele overeenkomst.

## 2.4. Realiseren parkeeroplossing

Het bepalen en beïnvloeden van de parkeeropgave in de stappen 1 t/m 3 resulteert in de toekomstige parkeeropgave. De invulling van de toekomstige parkeeropgave wordt bepaald door het realiseren van een parkeeroplossing. Het uitgangspunt is een efficiënt ruimtegebruik door bestaande parkeervoorzieningen zoveel mogelijk te benutten.

**Stap 4 – Invullen parkeeropgave op eigen terrein**

De parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling wordt in de basis voorzien op eigen terrein. Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn er in verschillende voorzieningen en maten. Bij woningbouwprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit en/of garage gerealiseerd.

In de praktijk worden deze parkeervoorzieningen niet altijd volledig benut voor parkeren (bijvoorbeeld door opslag of kantoor), wat gevolgen heeft voor het parkeren in de openbare ruimte. Bij de toetsing moet dit worden meegenomen. Vanuit deze achtergrond zijn berekeningsaantallen bepaald voor parkeervoorzieningen op eigen terrein – zie bijlage IV. Voor deze berekeningsaantallen is aangesloten op de uitgangspunten van het CROW. Het overige deel moet, net als het bezoekersparkeren, in de openbare ruimte worden opgevangen. Parkeren in voortuinen en direct voor de voorgevel is niet toegestaan om de ruimtelijke uitstraling te waarborgen.

Dit laatste geldt ook voor het centrumgebied van Rhenen. Hierbij wordt ook gekeken naar de ruimtelijke uitstraling van de parkeeroplossing voor het kwalitatief behoud van het beschermd stadsgezicht in de historische binnenstad. In gevallen dat het bezoekersparkeren (gedeeltelijk) op eigen terrein is voorzien, dient het ontwerp van de parkeervoorziening hierop te zijn afgestemd (openbaar toegankelijk en goed vindbaar).

Wanneer het (onderbouwd) niet mogelijk dan wel haalbaar is om de parkeeropgave volledig op eigen terrein te voorzien, mag de parkeeroplossing onder bepaalde voorwaarden voorzien worden in de openbare ruimte (zie stap 5).

Bedrijventerrein Remmerden

Voor bedrijventerrein Remmerden geldt bij het realiseren van de parkeeroplossing dat de parkeeropgave uitsluitend op eigen terrein ingevuld moet worden. Op het bedrijventerrein Remmerden zijn geen/nauwelijks openbare parkeervoorzieningen aanwezig. Op het bedrijventerrein zijn wel drie zones aangewezen voor het parkeren van grote voertuigen.

**Stap 5 – Invullen parkeeropgave in de openbare ruimte**
Om de druk op de openbare ruimte te beperken is het uitgangspunt dat bij ontwikkelingen het parkeren op eigen terrein wordt voorzien. Het kan voorkomen dat de parkeeropgave niet (volledig) op eigen terrein kan worden ingevuld, bijvoorbeeld bij een gebrek aan fysieke ruimte. De verantwoordelijkheid voor een duurzame parkeeroplossing ligt bij de initiatiefnemer. In deze stap wordt bekeken hoe en waar de (resterende) parkeeropgave uit stap 4 in te vullen door mogelijk gebruik te maken van (rest)capaciteit in de openbare ruimte. Te hanteren voorwaarden worden onderscheiden naar: het centrumgebied Rhenen (met parkeerregulering) en overige gebieden binnen de kernen, het buitengebied en bedrijventerreinen.

Wanneer het invullen van de parkeeropgave mogelijk is binnen de voorwaarden, is de parkeeroplossing van de ruimtelijke ontwikkeling voorzien. Wanneer dit niet mogelijk is, dient de ruimtelijke ontwikkeling herzien te worden. Met bijstelling van het bouwplan kan worden beoordeeld of het plan vervolgens wel haalbaar gaat zijn. Het toepassingskader wordt na herziening opnieuw doorlopen volgens de beschreven stappen.

Centrumgebied Rhenen
In het centrumgebied van Rhenen is de ruimte schaars waardoor de inzet van openbare parkeercapaciteit niet onbeperkt mogelijk is. Voor het centrumgebied is het niet mogelijk om (bestaande) parkeerplaatsen in de openbare ruimte in zetten bij nieuwe ontwikkelingen. Voor het deel van de parkeeropgave dat niet op eigen terrein kan worden voorzien geldt een afkoop van parkeerplaatsen door storting van een bijdrage per parkeerplaats in het mobiliteitsfonds. Bij aanwezigheid van vergunningparkeren komen bewoners van nieuwbouw (die na vaststelling van deze nota wordt vergund) niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Dit wordt vastgelegd in een lijst met uitsluitingen voor parkeervergunningen. Zij zijn aangewezen op de (lang)parkeerplaatsen aan de rand van het centrumgebied. Voor deze bewoners geldt geen maximaal acceptabele loopafstand.

Overige gebieden
Aan ontwikkelingen met een beperkte parkeeropgave buiten het centrumgebied van Rhenen kan vrijstelling aan de parkeeropgave worden verleend zonder een financiële vergoeding. Voorwaarden hierbij zijn:
- parkeren op eigen terrein is niet mogelijk/haalbaar;
- een extra parkeeropgave tot 1,5 parkeerplaats;
- voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte binnen een acceptabele loopafstand. Een parkeerdrukonderzoek is benodigd om de aanwezige restcapaciteit inzichtelijk te maken. Er is voldoende restcapaciteit wanneer de parkeerdruk inclusief de toekomstige parkeerbehoefte van de betreffende ontwikkeling niet hoger is dan 85%. De uitgangspunten voor een parkeerdrukonderzoek staan in bijlage VI.

Bij overige ontwikkelingen met een parkeeropgave van ≥1,5 parkeerplaats is onder de volgende voorwaarden gebruik van openbare parkeercapaciteit mogelijk:
- voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte binnen een acceptabele loopafstand. Een parkeerdrukonderzoek is benodigd om de aanwezige restcapaciteit inzichtelijk te maken. Er is voldoende restcapaciteit wanneer de parkeerdruk inclusief de toekomstige parkeerbehoefte van de betreffende ontwikkeling niet hoger is dan 85%. De uitgangspunten voor een parkeerdrukonderzoek staan in bijlage VI.
- bij een parkeerdruk van meer dan 85% kan het college van burgemeester en wethouders op basis van een integrale afweging medewerking verlenen aan de ruimtelijke ontwikkeling. Het onderdeel parkeren is één van de aspecten binnen deze afweging;
- voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen is een afkoop van parkeerplaatsen van toepassing door storting van een bijdrage per parkeerplaats in het mobiliteitsfonds;

Buitengebied & bedrijventerreinen
Bij ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied en op bedrijventerrein geldt de eis dat de (resterende) parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden ingevuld. Doordat geen gebruik kan worden gemaakt van openbare parkeercapaciteit is de afkoop van parkeerplaatsen via het mobiliteitsfonds niet aan de orde.

Wanneer grootschalige, geconcentreerde woningbouwontwikkeling plaatsvindt in het buitengebied, worden vroegtijdig in de ruimtelijke procedure de kaders vastgesteld met betrekking tot gebiedsindeling en stedelijkheidsgraad. Dit vergt maatwerk, waarbij de gebiedsomvang, aantal adressen en nabijheid

van openbaar vervoer toetsingsfactoren zijn bij de ruimtelijke bepaling van de ontwikkeling. De wijze waarop het toepassingskader wordt toegepast is eerder in het planologisch proces geborgd.

### 2.5. Kwaliteitseisen parkeervoorzieningen

Wanneer een parkeerplaats niet goed is ingericht door een te smalle parkeerweg of te kleine parkeervakken, is de kans groter dat de parkeerplaats niet gebruikt wordt. De parkeerplaatsen in een parkeeroplossing moeten voldoen aan minimale kwaliteitseisen, om de bruikbaarheid en toegankelijkheid te waarborgen. De parkeeroplossingen worden door de gemeente getoetst aan de hand van de volgende erkende publicaties:

- Voor parkeerplaatsen op parkeerterreinen en parkeergarages: NEN 2443 – Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages
- Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte: ASVV 2021 – Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of een opvolger daarvan.

Voor een klimaatadaptieve inrichting van de buitenruimte worden binnen de gemeente Rhenen steeds vaker parkeerplaatsen gerealiseerd in halfopen verhardingen.

Kwaliteitseisen parkeerplaatsen laadinfrastructuur
Daarnaast is het gebruik van elektrische en hybride auto's steeds meer toegenomen. Deze ontwikkeling maakt het relevant om parkeerplaatsen te voorzien van laadinfrastructuur. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen parkeerplaatsen op eigen terrein en parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Via het Bouwbesluit bouwwerken leefomgeving 2024 (Bbl) en de NEN 1010 zijn eisen gesteld aan het voorzien van laadinfrastructuur op eigen terrein:

- Bij nieuwbouw met de functie "wonen" dat meer dan 10 parkeerplaatsen heeft, moet iedere parkeerplaats voorzien worden van een leidingdoorvoer voor oplaadpunten;
- Bij alle nieuwbouw, anders dan de functie "wonen", dat meer dan 10 parkeerplaatsen heeft, moet ten minste 1 oplaadpunt voorzien zijn;
- Bij alle nieuwbouw, anders dan de functie "wonen", dat meer dan 10 parkeerplaatsen heeft, moet ten minste 1 op de 5 parkeerplaatsen voorzien worden van een leidingdoorvoer voor oplaadpunten;
- Een oplaadpunt in een parkeergarage is voorzien van een mode 3 of mode 4 aansluiting;
- Alle oplaadpunten in een parkeergarage moeten gelijktijdig afgeschakeld kunnen worden via een voorziening;
- Oplaadpunten in de openbare ruimte zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente.

## 3. Toepassingskader fietsparkeren

De gemeente Rhenen wil de afhankelijkheid van de auto verminderen en stimuleert daarom actieve mobiliteit. Zo zet de gemeente vanuit het Koersdocument Fiets 2025-2040 in op het stimuleren van fietsgebruik. Om een structurele verandering naar fietsgebruik te krijgen, is het belangrijk dat de omgeving hierop is ingericht. Dit vraagt om goede fietsroutes, maar ook om voldoende en kwalitatieve fietsparkeerplaatsen bij voorzieningen. Goede fietsparkeervoorzieningen bieden een geschikt alternatief voor het autoparkeren bij een voorziening. Daarnaast voorkomt het overlast van geparkeerde fietsen in de openbare ruimte.

Het toepassingskader fietsparkeren als instrument heeft een richtinggevende toepassing: het wordt gehanteerd om voorafgaand aan een ruimtelijke ontwikkeling de fietsparkeerbehoefte inzichtelijk te krijgen, maar in de basis niet verplicht om te realiseren. De fietsparkeernormen geven een goede indicatie voor de verwachte fietsparkeerbehoefte, waarmee een initiatiefnemer rekening kan houden. Afhankelijk van de functie, grootte en bestaande fietsparkeervoorziening(en) nabij de ruimtelijke ontwikkeling wordt in overleg met de gemeente de invulling van de fietsparkeerbehoefte afgestemd. Het uitgangspunt is dat het toepassingskader fietsparkeren flexibel ingezet wordt bij het stimuleren van fietsgebruik als vorm van actieve mobiliteit.

### 3.1. Bepalen fietsparkeeropgave

Met fietsparkeernormen wordt, net zoals bij de autoparkeernormen, vooraf inzicht verkregen in de parkeerbehoefte bij een ruimtelijke ontwikkeling. De locatie binnen de gemeente Rhenen is niet van belang voor de omvang van de fietsparkeerbehoefte omdat de gemeente het fietsgebruik in de gehele gemeente wil stimuleren.

In bijlage VII zijn de gemeentelijke fietsparkeernormen per functie/voorziening opgenomen. Met deze normen is de normatieve fietsparkeerbehoefte te bepalen. De geldende fietsparkeernormen worden vervolgens vermenigvuldigd met het programma van de ruimtelijke ontwikkeling (het aantal m2 bruto vloeroppervlakte of met andere eenheden zoals het aantal woningen of zitplaatsen). Zo wordt de parkeerbehoefte per functie en/of voorziening berekend. De som van alle berekeningen samen is de normatieve fietsparkeerbehoefte van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling.

In het overzicht van de fietsparkeernormen zijn geen normen voor de functie wonen opgenomen. Via de landelijke regeling Bouwbesluit bouwwerken leefomgeving 2024 (Bbl) zijn eisen gesteld aan het voorzien van fietsparkeervoorzieningen bij nieuwbouwwoningen op eigen terrein.

### 3.2. Realiseren fietsparkeeroplossing

Wanneer een initiatiefnemer van plan is fietsparkeervoorzieningen te realiseren, worden deze in de basis voorzien op eigen terrein. Bij voorkeur is dit centraal georganiseerd en zo dicht mogelijk bij de entree(s) van een ontwikkeling. Wanneer het niet mogelijk is om dit (volledig) op eigen terrein te voorzien, moet rekening gehouden worden met acceptabele loopafstand tot de voorziening. De acceptabele loopafstanden tot een voorziening zijn terug te vinden in bijlage V. De hoofdingang is hierbij het begin-
/eindpunt tot waar de acceptabele loopafstand geldt.

Kwaliteitseisen fietsparkeerplaatsen
Een goed gebruik van fietsparkeerplaatsen is sterk afhankelijk van de kwaliteit. Daarom is het noodzakelijk dat nieuwe fietsparkeerplaatsen voldoen aan bepaalde, minimale kwaliteitseisen en richtlijnen. De fietsparkeerplaatsen worden door de gemeente getoetst aan de hand van de publicatie Leidraad fietsparkeren 2023 van het CROW.

### 4. Juridische borging 4.1. Mobiliteitsfonds

Een ruimtelijke ontwikkeling kan mogelijk geen doorgang vinden als er niet aan de voorwaarden uit de nota kan worden voldaan. De gemeente wil flexibiliteit bieden om ruimtelijke ontwikkelingen wel door te laten gaan. Voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen voor de invulling van de parkeeropgave geldt een afkoop van parkeerplaatsen door storting van een bijdrage per parkeerplaats in het mobiliteitsfonds. Een uitzondering hierop zijn ontwikkelingen met een beperkte parkeeropgave buiten het centrumgebied van Rhenen. De financiële compensatie van de afkoop komt terecht in het mobiliteitsfonds. Het mobiliteitsfonds heeft als doel de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente te waarborgen, zonder dat dit ruimtelijke ontwikkelingen onnodig tegenhoudt.

De gemeente stelt zich de verplichting om maatregelen te treffen ter compensatie aan de afgekochte parkeerplaatsen. De maatregelen kunnen uiteenlopen van realiseren extra parkeerplaatsen, inzet van deelmobiliteit, fietsvoorzieningen en gedragscampagnes. Het financiële compensatiebedrag per parkeerplaats bedraagt €10.568 (excl. BTW, prijspeil 2026). De kosten per parkeerplaats worden jaarlijks geïndexeerd op basis van het gemeentelijke prijsindexcijfer. In het compensatiebedrag is rekening gehouden met grond-, realisatie-, onderhouds- en beheerkosten. Wanneer de gemeente de verplichting niet kan waarmaken binnen een termijn van 10 jaar, dient de financiële compensatie teruggestort te worden.

Tot aan de vaststelling van de nieuwe mobiliteitsfondsverordening, gebaseerd op het nieuwe Parkeerbeleidsplan 2026 en deze Nota Parkeernormen 2026, is het bestaande parkeerfonds van kracht. De gelden uit dit parkeerfonds zijn enkel bestemd voor de ontwikkelingen waarmee een overeenkomst is gesloten. De gelden die verkregen worden met het nieuwe mobiliteitsfonds zijn enkel bestemd voor toekomstige ontwikkelingen.

### 4.2. Borging doorverkoop woningen

Het kan voorkomen dat bepaalde woningen na verloop van tijd worden doorverkocht of dat uiteindelijk andere doelgroepen gebruik maken van de ontwikkelde woningen. De nieuwe doelgroep heeft mogelijk een ander mobiliteitspatroon en daarmee een andere parkeerbehoefte. Dit kan spelen wanneer bijvoorbeeld sociale huurwoningen worden doorverkocht aan de particuliere markt. Of wanneer seniorenwoningen beschikbaar komen voor gezinnen.

Om parkeeroverlast in de toekomst te voorkomen zijn de volgende opties mogelijk wanneer geen langdurige overeenkomsten zijn gesloten:

1. Borgen beperkingen voor doorverkoop vastleggen in bestemmingsplan;
2. Bij verkoop nieuwe analyse benodigd om inzicht te krijgen in de (parkeer)effecten.

Wanneer men niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning wordt dit vastgelegd conform de Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen onroerende zaken (WKPB). De landelijke voorziening Wkpb is een centraal register van het Kadaster waarin door gemeenten opgelegde publiekrechtelijke beperkingen op onroerende zaken worden bijgehouden. Doel ervan is inzicht geven welke plichten of beperkingen er op een gebouw of grond rusten.

### 4.3. Hardheidsclausule

De toepassingskaders parkeren en de vastgestelde parkeernormen zijn in de basis van toepassing op alle initiatieven. Het kan voorkomen dat het realiseren van een ruimtelijke ontwikkeling wegens bijzondere belangen groter is dan het volgen van het toepassingskader autoparkeren. Denk hierbij aan andere ruimtelijke belangen zoals ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Het college van burgemeester en wethouder heeft de ruimte om af te wijken van een vastgestelde beleidsregel conform artikel 4:84 van de Algemene Wet Bestuursrecht. Het gebruik hiervan binnen de Nota Parkeernormen 2026 is alleen mogelijk wanneer de bijzondere belangen goed gemotiveerd zijn, een vrijstelling wordt verleend op basis van het besluit van het college van burgemeester en wethouders. Het volgen van het toepassingskader in deze situaties kan tot onredelijke gevolgen leiden, welke niet in lijn zijn met het doel van de Nota Parkeernormen 2026.

### 4.4. Overgangsregeling

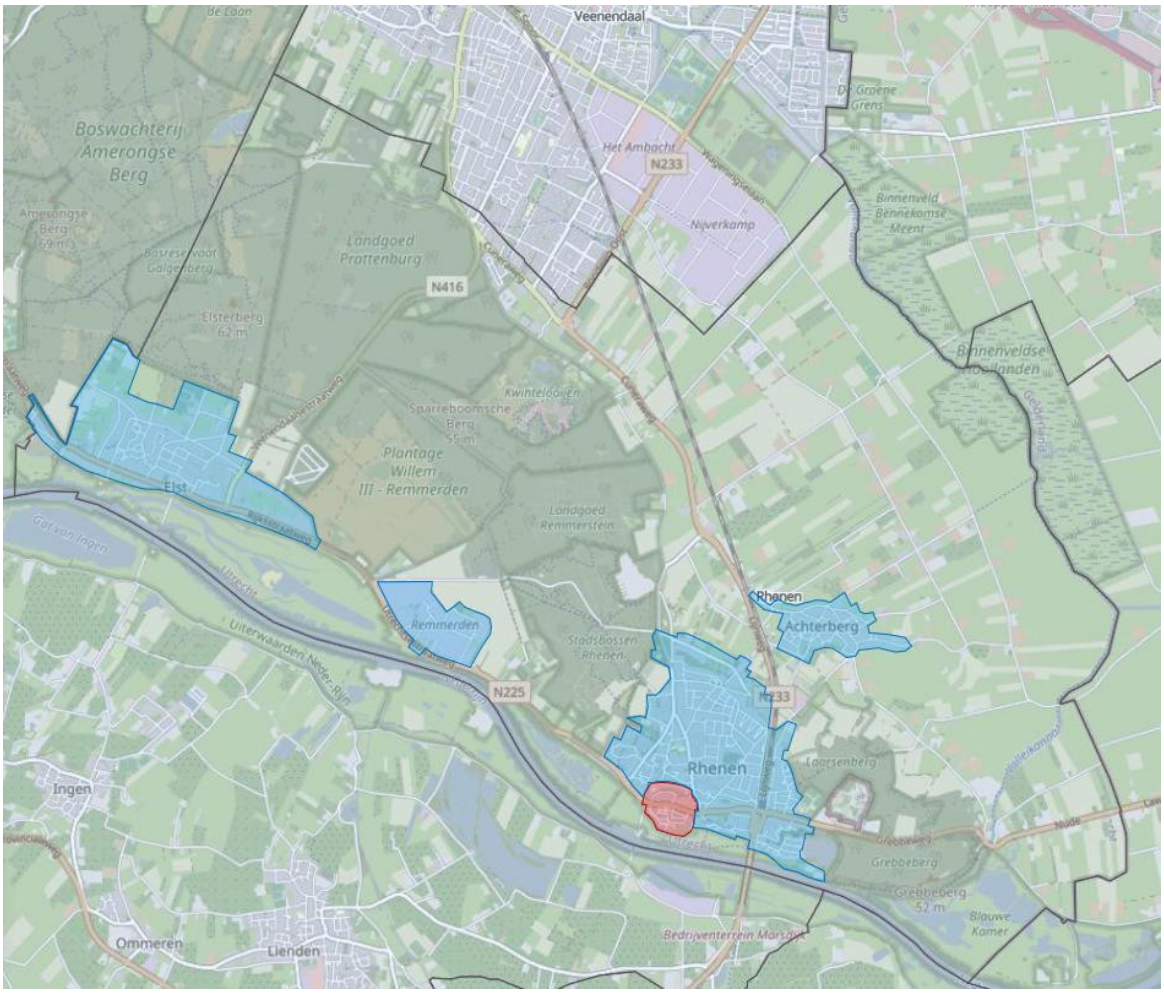
De inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen 2026 is bepaald vanaf het moment dat deze is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders en is gepubliceerd. Er geldt een overgangsregeling voor ruimtelijke ontwikkelingen in de volgende situaties:

- Bij een reeds aangevraagde omgevingsvergunning.

*Aldus vastgesteld in de vergadering van 27 oktober 2026.*
*de secretaris,*
*dhr. P. Bonthuis*
*de burgemeester,*
*mr. drs. G.A. Kaai*

**Bijlage I – Gebiedsindeling**

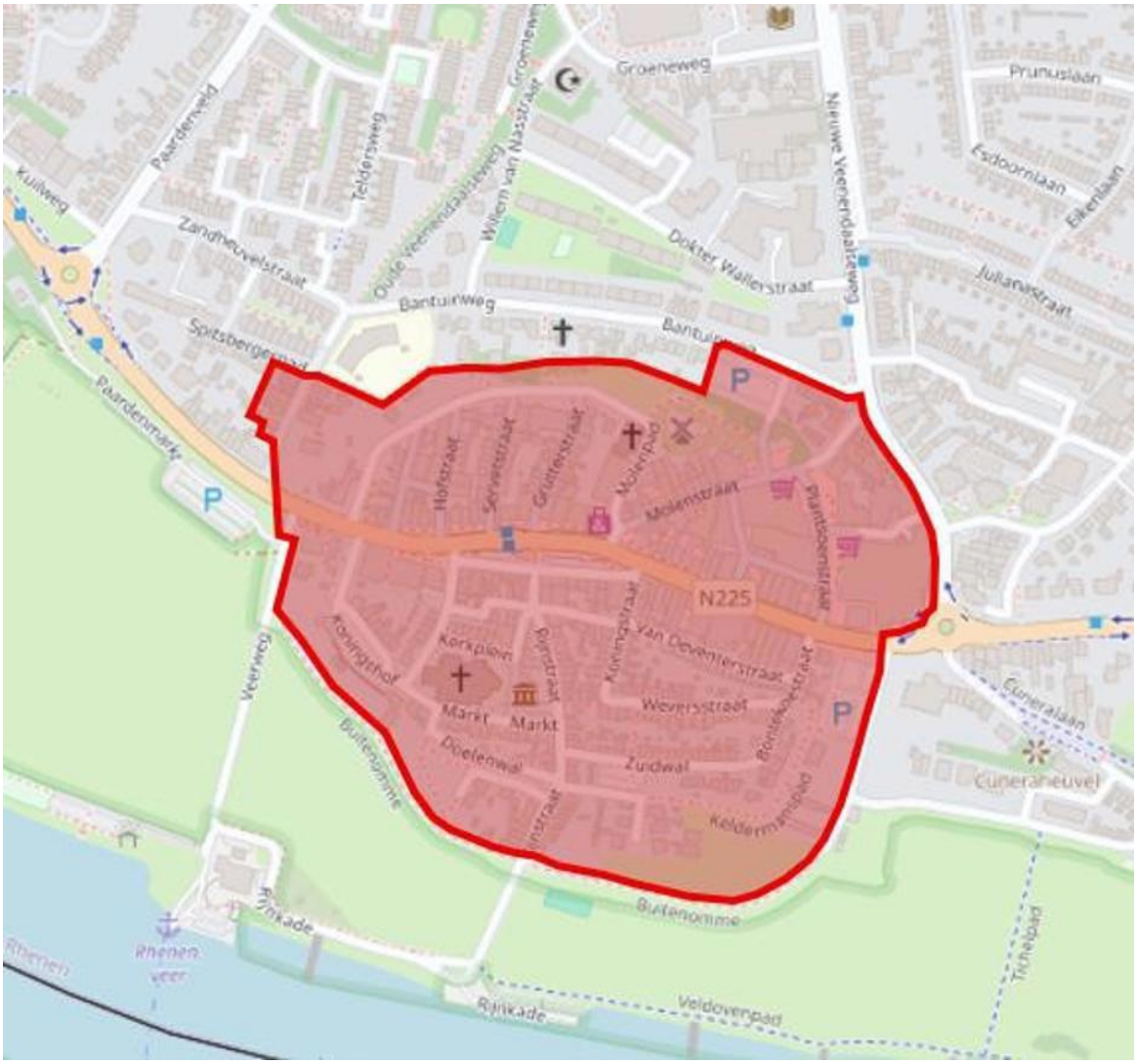
Onderstaande overzichtskaart geeft de gebiedsindeling van de gemeente Rhenen weer. Afhankelijk van de locatie van de ruimtelijke ontwikkeling gelden per functie andere parkeernormen.




= centrum

= rest bebouwde kom

= buitengebied




Op basis van het voorzieningenniveau en de bestaande druk op de openbare ruimte, is gekozen om de parkeernormen gebiedsspecifiek te maken. De stedelijkheidsgraad van de gemeente Rhenen in zijn geheel is 'Weinig stedelijk'. Ingezoomd op de verschillende kernen heeft Rhenen als enige kern een hogere stedelijkheidsgraad, deze is hier namelijk 'Matig stedelijk'. De parkeernormen binnen de kern van Rhenen zijn gebaseerd op dit stedelijkheidsniveau.

De overige kernen en gebieden binnen de gemeente Rhenen hebben een stedelijkheidsniveau van 'Weinig stedelijk' of 'Niet stedelijk'. De verschillen tussen deze twee stedelijkheidscategorieën is in de meeste gevallen verwaarloosbaar. Voor de overige kernen en gebieden is gekozen om de algehele stedelijkheidsgraad van de gemeente over te nemen, dit is 'Weinig stedelijk'.

## Bijlage II – Autoparkeernormen

De parkeernormen van de gemeente Rhenen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers 2024 van het CROW. Deze geven een bandbreedte van de te verwachte parkeerbehoefte bij een ruimtelijke ontwikkeling. De gemeente Rhenen kiest het uitgangspunt het gemiddelde van deze bandbreedtes te nemen als parkeernorm voor alle functies. Per functie/voorziening geldt dan ook maar één norm. De parkeernormen bij de functie wonen zijn mede gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit per gebied/wijk in Rhenen (www.passendeparkeernorm.nl).

Uitgangspunt: gemiddelde parkeerkencijfer per functie/voorziening als parkeernorm;
Parkeernormen zijn inclusief bezoekersparkeren;
Het aandeel bezoekersparkeren per gebied voor de functie "wonen" is ook nog separaat weergegeven.
Let op: het aandeel – uitgesplitst naar gebieden – is al verwerkt in de totale parkeernorm voor een functie "wonen".

De parkeernormen zijn uitgesplitst per functie en per gebied (zie bijlage I).

**Autoparkeernormen wonen (deel 1) – inclusief bezoekersparkeren**

| Type woning | Centrum | Rest bebouwde kom Rhenen | Rest bebouwde kom Achterberg, Elst, Remmerden | Buitengebied |
|---|---|---|---|---|
| Koop, huis, vrijstaand | 1,6 | 2,05 | 2,2 | 2,4 |
| Koop, huis, 2-onder-1 kap | 1,5 | 1,95 | 2,1 | 2,2 |
| Koop, huis, tussen/hoek | 1,3 | 1,85 | 2 | 2,1 |
| Koop, appartement > 100 m2 bvo | 1,4 | 1,85 | 2 | 2,1 |
| Koop, appartement 75 – 100 m2 bvo | 1,2 | 1,45 | 1,6 | 1,7 |
| Koop, appartement < 75 m2 bvo | 1,1 | 1,45 | 1,5 | 1,6 |
| Huur, huis, vrije sector | 1,1 | 1,45 | 1,6 | 1,7 |
| Huur, huis, sociale huur | 0,9 | 1,25 | 1,3 | 1,4 |
| Huur, appartement, vrije sector > 100 m2 bvo | 1,1 | 1,45 | 1,6 | 1,6 |
| Huur, appartement, vrije sector 75 – 100 m2 bvo | 0,8 | 1,15 | 1,2 | 1,3 |
| Huur, appartement, vrije sector < 75 m2 bvo | 0,7 | 1,05 | 1,1 | 1,2 |
| Huur, appartement, sociale huur > 100 m2 bvo | 0,8 | 1,15 | 1,2 | 1,3 |
| Huur, appartement, sociale huur 75 – 100 m2 bvo | 0,7 | 1,05 | 1,1 | 1,2 |
| Huur, appartement, sociale huur < 75 m2 bvo | 0,6 | 0,95 | 1,0 | 1,1 |

**Autoparkeernormen wonen (deel 2) – inclusief bezoekersparkeren**

| Type woning | Centrum | Rest bebouwde kom Rhenen | Rest bebouwde kom Achterberg, Elst, Remmerden | Buitengebied |
|---|---|---|---|---|
| Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig | 0,15 | 0,3 | 0,45 | 0,7 |
| Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen) | 0,85 | 0,95 | 1,1 | 1,2 |
| Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden) | 0,35 | 0,5 | 0,6 | 0,7 |

**Bezoekersaandeel wonen per gebied (verwerkt in autoparkeernormen)**

| Centrum | Rest bebouwde kom Rhenen | Rest bebouwde kom Achterberg, Elst, Remmerden | Buitengebied |
|---|---|---|---|
| 0,1 | 0,15 | 0,2 | 0,3 |

**Autoparkeernormen werken**

| Type functie 1 | Centrum | Rest bebouwde kom Rhenen | Rest bebouwde kom Achterberg, Elst, Remmerden | Buitengebied | Aandeel bezoekers |
|---|---|---|---|---|---|
| Kantoor (zonder baliefunctie) | 1,55 | 2,05 | 2,55 | 2,55 | 5% |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie | 2,05 | 2,85 | 3,55 | 3,55 | 20% |
| Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) | 1,55 | 2,35 | 2,35 | 2,35 | 5% |
| Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) | 0,65 | 1,05 | 1,05 | 1,05 | 5% |
| Bedrijfsverzamelgebouw | 1,25 | 1,85 | 1,95 | 1,95 | - |
| Opslagruimte (particulier) *(per vestiging)* | n.v.t. | 10 | 10 | 10 | - |

1 Meeteenheid is per 100 m2 bvo, tenzij anders aangegeven

**Autoparkeernormen winkelen en boodschappen**

| **Type functie** 1 | **Centrum** | **Rest bebouwde kom Rhenen** | **Rest bebouwde kom Achterberg, Elst, Remmerden** | **Buitengebied** | **Aandeel bezoekers** |
|---|---|---|---|---|---|
| Buurtsupermarkt | 1,9 | 3,5 | 4,1 | n.v.t. | 89% |
| Full-service supermarkt | 3,35 | 5,2 | 5,9 | n.v.t. | 93% |
| Groothandel algemeen | n.v.t. | 6,4 | 7,1 | n.v.t. | 80% |
| Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum | n.v.t. | 3,7 | 4 | n.v.t. | 72% |
| Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum | 0,195 | 0,195 | 0,225 | n.v.t. | 85% |
| Kringloopwinkel | n.v.t. | 1,85 | 1,95 | 2,25 | 89% |
| Bruin- en witgoedzaken | 3,95 | 7,85 | 8,15 | 9,25 | 92% |
| Woonwarenhuis/ woonwinkel | 1,25 | 1,85 | 1,95 | 1,95 | 91% |
| Bouwmarkt | n.v.t. | 2,35 | 2,45 | 2,45 | 87% |
| Groencentrum/tuincentrum (inclusief buitenruimte) | n.v.t. | 2,55 | 2,65 | 2,85 | 89% |

1 Meeteenheid is per 100 m2 bvo

**Autoparkeernormen sport, cultuur en ontspanning (deel 1)**

| **Type functie** 1 | **Centrum** | **Rest bebouwde kom Rhenen** | **Rest bebouwde kom Achterberg, Elst, Remmerden** | **Buitengebied** | **Aandeel bezoekers** |
|---|---|---|---|---|---|
| Bibliotheek | 0,45 | 1,15 | 1,15 | 1,35 | 97% |
| Museum1 | 0,6 | 1,1 | 1,1 | n.v.t. | 95% |
| Bioscoop | 3,2 | 11,2 | 11,2 | 13,7 | 94% |
| Theater/schouwburg | 7,4 | 9,8 | 9,8 | 12 | 87% |
| Casino | 5,7 | 6,5 | 6,5 | 8 | 86% |
| Bowlingcentrum *(per bowlingbaan)* | 1,6 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 89% |
| Biljart-/snookercentrum *(per tafel)* | 0,85 | 1,35 | 1,35 | 1,75 | 87% |
| Dansstudio | 1,6 | 5,5 | 5,5 | 7,4 | 93% |
| Fitnessstudio/sportschool | 1,4 | 4,8 | 4,8 | 6,5 | 87% |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Welnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum) | n.v.t. | 9,3 | 9,3 | 10,3 | 99% |
| Sporthal | 1,55 | 2,85 | 2,85 | 3,45 | 96% |
| Sportzaal | 1,15 | 2,75 | 2,85 | 3,55 | 94% |
| Tennishal | 0,3 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 87% |
| Padelhal1 | 0,35 | 0,65 | 0,65 | 0,65 | 87% |

1 Meeteenheid is per 100 m2 bvo, tenzij anders aangegeven
2 Maatwerk aangeraden
3 Maatwerk aangeraden

**Autoparkeernormen sport, cultuur en ontspanning (deel 2)**

| **Type functie** 1 | **Centrum** | **Rest bebouwde kom Rhenen** | **Rest bebouwde kom Achterberg, Elst, Remmerden** | **Buitengebied** | **Aandeel bezoekers** |
|---|---|---|---|---|---|
| Sportzaal | 1,15 | 2,75 | 2,85 | 3,55 | 94% |
| Tennishal | 0,3 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 87% |
| Padelhal1 | 0,35 | 0,65 | 0,65 | 0,65 | 87% |
| Squashhal | 1,6 | 2,7 | 2,7 | 3,2 | 84% |
| Zwembad overdekt *(per 100 m2 bassin)* | n.v.t. | 11,5 | 11,5 | 13,3 | 97% |
| Zwembad openlucht *(per 100 m2 bassin)* | n.v.t. | 12,9 | 12,9 | 15,8 | 99% |
| Sportveld *(per hectare netto terrein)* | 20 | 20 | 20 | 20 | 95% |
| Golfbaan *(per 18 holes)* | n.v.t. | 96 | 96 | 118,3 | 98% |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner | 3,1 | 4,7 | 4,7 | 5,1 | 97% |
| Kinderboerderij (stadsboerderij) *(per gemiddelde boerderij)* | 3,1 | 4,7 | 4,7 | 5,1 | 97% |
| Manege (paardenhouderij)2 *(per box)* | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 0,4 | 90% |
| Attractie- of dierenpark2 *(per hectare netto terrein)* | 8 | 8 | 8 | 8 | 99% |
| Volkstuin *(per 10 tuinen)* | n.v.t. | 1,35 | 1,35 | 1,45 | 100% |

1 Meeteenheid is per 100 m2 bvo, tenzij anders aangegeven
2 Maatwerk aangeraden

**Autoparkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie**

| **Type functie** 1 | **Centrum** | **Rest bebouwde kom Rhenen** | **Rest bebouwde kom Achterberg, Elst, Remmerden** | **Buitengebied** | **Aandeel bezoekers** |
|---|---|---|---|---|---|
| Camping (kampeerterrein) *(per standplaats)* | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 1,2 | 90% |
| Bungalowpark (huisjescomplex) *(per bungalow)* | n.v.t. | 1,7 | 1,7 | 2,1 | 91% |
| Hotel (1 ster) *(per 10 kamers)* | 0,4 | 2,4 | 2,5 | 4,5 | 77% |
| Hotel (2 sterren) *(per 10 kamers)* | 1,35 | 4,05 | 4,25 | 6,25 | 80% |
| Hotel (3 sterren) *(per 10 kamers)* | 2,1 | 5 | 5,2 | 6,8 | 77% |
| Hotel (4 sterren) *(per 10 kamers)* | 3,4 | 7,2 | 7,5 | 9 | 73% |
| Hotel (5 sterren) *(per 10 kamers)* | 5,3 | 10,6 | 11 | 12,6 | 65% |
| B&B *(per kamer)* | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | - |
| Café/bar/cafetaria1 | 5 | 6 | 7 | n.v.t. | 90% |
| Restaurant2 | 5 | 6 | 7 | 9 | 80% |
| Discotheek | 6,9 | 20,8 | 20,9 | 20,8 | 99% |

1 Meeteenheid is per 100 m2 bvo, tenzij anders aangegeven
2 Maatwerk aangeraden

**Autoparkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen**

| Type functie 1 | Centrum | Rest bebouwde kom Rhenen | Rest bebouwde kom Achterberg, Elst, Remmerden | Buitengebied | Aandeel bezoekers |
|---|---|---|---|---|---|
| Huisartsenpraktijk (-centrum) | 2,05 | 2,95 | 3,25 | 3,25 | 57% |
| Apotheek *(per apotheek)* | 2,25 | 3,15 | 3,35 | n.v.t. | 45% |
| Fysiotherapiepraktijk (-centrum) | 1,25 | 1,75 | 1,95 | 1,95 | 57% |
| Consultatiebureau | 1,35 | 1,85 | 2,05 | 2,15 | 50% |
| Tandartsenpraktijk (-centrum) | 1,55 | 2,35 | 2,55 | 2,65 | 47% |
| Gezondheidscentrum | 1,55 | 2,15 | 2,45 | 2,45 | 55% |
| Ziekenhuis *(per 100 m2 bvo)* | 1,4 | 1,7 | 1,9 | 2 | 29% |
| Crematorium *(per gelijktijdige plechtigheid)* | n.v.t. | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 99% |
| Begraafplaats *(per gelijktijdige plechtigheid)* | n.v.t. | 31,6 | 31,6 | 31,6 | 97% |
| Religiegebouw1 *(per zitplaats)* | 0,15 | 0,15 | 0,15 | n.v.t. | - |
| Verpleeg- en verzorgingstehuis2 *(per wooneenheid)* | 0,6 | 0,6 | 0,6 | n.v.t. | 60% |

1 Maateenheid is per behandelkamer, tenzij anders aangegeven
2 Maatwerk aangeraden

**Autoparkeernormen onderwijs**

| Type functie 1 | Centrum | Rest bebouwde kom Rhenen | Rest bebouwde kom Achterberg, Elst, Remmerden | Buitengebied | Aandeel bezoekers |
|---|---|---|---|---|---|
| Kinderdagverblijf (crèche) *(per 100 m2 bvo)* | 1 | 1,4 | 1,4 | 1,5 | 0% |
| Basisonderwijs *(per leslokaal)* | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 48% |
| Middelbare school | 3,7 | 4,9 | 4,9 | 4,9 | 11% |
| Avondonderwijs of vrijetijds-onderwijs *(per 10 studenten)* | 4,5 | 6,8 | 6,8 | 10,5 | 95% |

1 Maateenheid is per 100 leerlingen/studenten, tenzij anders aangegeven

## Bijlage III – Aanwezigheidspercentages

**Aanwezigheidspercentages**

| Functie/doelgroep | Werkdag ochtend | Werkdag middag | Werkdag avond | Werkdag nacht | Koopavond | Vrijdag middag | Vrijdag avond | Zaterdag middag | Zaterdag avond |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Woningen - bewoners | 60% | 60% | 90% | 100% | 80% | 70% | 70% | 75% | 80% |
| Woningen - bezoekers | 40% | 50% | 75% | 0% | 70% | 60% | 100% | 100% | 100% |
| Kantoor/bedrijven | 100% | 100% | 5% | 0% | 5% | 60% | 0% | 0% | 0% |
| Commerciële dienstverlening | 100% | 100% | 5% | 0% | 75% | 100% | 5% | 0% | 0% |
| Detailhandel | 30% | 60% | 10% | 0% | 75% | 60% | 60% | 100% | 0% |
| Grootschalige detailhandel | 30% | 60% | 70% | 0% | 80% | 60% | 70% | 100% | 0% |
| Supermarkt | 50% | 60% | 40% | 0% | 80% | 80% | 80% | 100% | 40% |
| Sportfuncties binnen | 50% | 50% | 100% | 0% | 100% | 40% | 100% | 100% | 100% |
| Sportfuncties buiten | 25% | 25% | 50% | 0% | 50% | 25% | 50% | 100% | 25% |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bioscoop/theater/podium enz. | 5% | 40% | 50% | 0% | 50% | 40% | 100% | 40% | 100% |
| Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau | 100% | 100% | 10% | 0% | 10% | 75% | 0% | 0% | 0% |
| Verpleeghuis/verzorgingstehuis | 100% | 100% | 50% | 25% | 50% | 100% | 50% | 100% | 100% |
| Ziekenhuis: patiënten incl. bezoekers | 100% | 100% | 40% | 5% | 40% | 100% | 40% | 40% | 40% |
| Ziekenhuis: medewerkers | 100% | 100% | 40% | 5% | 40% | 100% | 40% | 40% | 40% |
| Restaurant | 30% | 40% | 80% | 0% | 80% | 60% | 90% | 70% | 100% |
| Dagonderwijs | 100% | 100% | 0% | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 0% |
| Avondonderwijs | 0% | 0% | 100% | 0% | 100% | 0% | 100% | 0% | 0% |

## Bijlage IV – Eigen parkeervoorziening van woning

**Eigen parkeervoorziening van woning**

| **Type parkeervoorziening** | **Berekeningsaantal** | **Minimale maatvoering** | |
|---|---|---|---|
| Enkele oprit zonder garage | 0,8 | Breedte oprit:<br>Lengte oprit: | >3,0 m<br>>5,5 m |
| Lange oprit zonder garage of carport | 1,0 | Breedte oprit:<br>Lengte oprit: | >3,0 m<br>>11,0 m |
| Dubbele oprit zonder garage | 1,7 | Breedte oprit:<br>Lengte oprit: | >5,5 m<br>>5,5 m |
| Garage zonder oprit (bij woning) | 0,4 | Breedte garage:<br>Lengte garage: | >2,5 m<br>>6,0 m |
| Garagebox (niet bij woning) | 0,5 | Breedte garage:<br>Lengte garage: | >2,5 m<br>>6,0 m |
| Garage met enkele oprit | 1,0 | Breedte oprit:<br>Lengte oprit: | >3,0 m<br>>5,5 m |
| Garage met lange oprit | 1,3 | Breedte oprit:<br>Lengte oprit: | >3,0 m<br>>11,0 m |
| Garage met dubbele oprit | 1,8 | Breedte oprit:<br>Lengte oprit: | >5,5 m<br>>5,5 m |

## Bijlage V – Acceptabele loopafstanden

**Acceptabele loopafstanden bij autoparkeerplaatsen**

| **Situatie** | **Acceptabele loopafstand** 1 |
|---|---|
| bewoners, van auto naar woning (niet-gereguleerd parkeren) | 100 – 200 |
| bewoners, van auto naar woning (gereguleerd parkeren) | 100 – 200 |
| bezoekers, van auto naar woning | 100 – 250 |
| van auto naar supermarkt | 100 – 250 |
| van auto naar winkelgebied | 200 – 600 |
| van auto naar werklocatie | 200 – 800 |
| van auto naar schoollocatie | 100 – 300 |
| van auto naar horeca | 100 – 500 |
| van auto naar huisarts/fysio/apotheek | 100 – 250 |
| van auto naar ziekenhuis | 100 – 350 |
| van auto naar bioscoop/theater | 100 – 600 |
| van auto naar sportlocatie binnen | 100 – 300 |
| van auto naar sportlocatie buiten | 100 – 300 |

**Acceptabele loopafstanden bij fietsparkeerplaatsen**

| **Situatie** | **Acceptabele loopafstand1** |
|---|---|
| van fiets naar supermarkt | 50 - 150 |
| van fiets naar winkelgebied | 100 – 300 |
| van fiets naar werklocatie | 100 – 200 |
| van fiets naar schoollocatie | 100 – 200 |
| van fiets naar horeca | 100 – 200 |
| van fiets naar huisarts/fysio/apotheek | 50 – 150 |
| van fiets naar ziekenhuis | 50 – 150 |
| van fiets naar bioscoop/theater | 100 – 200 |
| van fiets naar sportlocatie binnen | 50 - 150 |
| van fiets naar sportlocatie buiten | 50 – 150 |

1 Maateenheid is in meters

Bijlage VI – Parkeeronderzoek
Wanneer de parkeeroplossing van een ruimtelijke ontwikkeling in de openbare ruimte wordt gezocht, dient inzichtelijk te worden gemaakt wat het effect is op de totale parkeerdruk binnen acceptabele loopafstand. Het uitvoeren van een parkeeronderzoek wordt gedaan aan de volgende voorwaarden:
Het parkeeronderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijk ingenieurs- of adviesbureau;
Het parkeeronderzoek wordt uitgevoerd binnen de acceptabele loopafstand van de ruimtelijke ontwikkeling;
Het parkeeronderzoek wordt uitgevoerd in een representatieve tijdsperiode, dat wil zeggen: buiten vakantieperiodes, feestdagen en nabije werkzaamheden;
Het parkeeronderzoek vindt plaats op de meest maatgevende meetmomenten, dit wordt bepaald in overleg met de gemeente. Er worden minimaal vijf meetmomenten afgenomen;
De kosten voor het parkeeronderzoek zijn voor de initiatiefnemer.

Bijlage VII – Fietsparkeernormen
De parkeernormen van de gemeente zijn gebaseerd op fietsparkeerkencijfers uit de Leidraad fietsparkeren 2023 van het CROW. Deze geven een bandbreedte van te verwachte fietsparkeerbehoefte bij een ruimtelijke ontwikkeling. Binnen de gemeente Rhenen is het huidige fietsgebruik lager dan gemiddeld in Nederland. Met het Koersdocument Fiets 2025-2040 wil de gemeente de fiets een prominentere plek geven en het fietsgebruik stimuleren. Op basis van het huidige fietsgebruik en de ambitie op fietsbeleid, kiest de gemeente Rhenen het uitgangspunt het gemiddelde van deze bandbreedtes te nemen als parkeernorm voor alle functies. Per functie/voorziening geldt dan ook maar één norm. Daarbij zijn de normen gebaseerd op de gemiddelde stedelijkheidsgraad van de gemeente Rhenen 'weinig stedelijk' in rest bebouwde kom gebied.

**Fietsparkeernormen werken**

| **Type functie** 1 | **Fietsparkeernorm** |
|---|---|
| Kantoor (zonder baliefunctie) | 0,8 |
| Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie | 1,1 |
| Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) | 0,7 |
| Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) | 0,3 |
| Bedrijfsverzamelgebouw | 0,6 |
| Opslagruimte (particulier) *(per vestiging)* | 6,0 |

**Fietsparkeernormen winkelen en boodschappen**

| **Type functie** 1 | **Fietsparkeernorm** |
|---|---|
| Buurtsupermarkt | 1,35 |
| Full-service supermarkt | 2,25 |
| Groothandel algemeen | 1,2 |
| Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum | 1,95 |
| Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum | 1,95 |
| Kringloopwinkel | 1,05 |
| Bruin- en witgoedzaken | 0,25 |
| Woonwarenhuis/woonwinkel | 0,25 |
| Bouwmarkt | 0,3 |
| Tuincentrum (inclusief buitenruimte) | 0,3 |
| Groencentrum (inclusief buitenruimte) | 0,3 |

1 Meeteenheid is per 100 m2 bvo, tenzij anders aangegeven
2 Meeteenheid is per 100 m2 bvo

**Fietsparkeernormen sport, cultuur en ontspanning**

| **Type functie** 1 | **Fietsparkeernormen** |
|---|---|
| Bibliotheek | 2,9 |
| Museum | 0,7 |

| | |
|---|---|
| Bioscoop | 2,25 |
| Theater/schouwburg | 11,0 |
| Casino | 0,95 |
| Bowlingcentrum *(per bowlingbaan)* | 2,55 |
| Biljart-/snookercentrum *(per tafel)* | 1,5 |
| Dansstudio | 2,85 |
| Fitnessstudio/sportschool | 2,85 |
| Welnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum) | 4,0 |
| Sporthal | 2,9 |
| Sportzaal | 2,6 |
| Tennishal | 0,5 |
| Padelhal | 0,95 |
| Squashhal | 3,0 |
| Zwembad overdekt *(per 100 m2 bassin)* | 12,5 |
| Zwembad openlucht *(per 100 m2 bassin)* | 20,5 |
| Sportveld *(per hectare netto terrein)* | 57,5 |
| Golfbaan *(per 18 holes)* | 17,5 |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner | 0,6 |
| Kinderboerderij (stadsboerderij) *(per gemiddelde boerderij)* | 12,5 |
| Manege (paardenhouderij) *(per box)* | n.v.t. |
| Attractie- of dierenpark *(per hectare netto terrein)* | 10,75 |
| Volkstuin *(per 10 tuinen)* | 1,8 |

1 Meeteenheid is per 100 m2 bvo, tenzij anders aangegeven

**Fietsparkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie**

| **Type functie** 1 | **Fietsparkeernormen** |
|---|---|
| Camping (kampeerterrein) *(per standplaats)* | n.v.t. |
| Bungalowpark (huisjescomplex) *(per bungalow)* | 0,15 |
| Hotels *(per 10 kamers)* | 2,0 |
| Café/bar/cafetaria | 11,5 |
| Restaurant | 6,5 |
| Discotheek | 10,0 |

**Fietsparkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen**

| **Type functie** 1 | **Fietsparkeernormen** |
|---|---|
| Huisartsenpraktijk (-centrum) | 0,75 |
| Apotheek *(per apotheek)* | 7,0 |
| Fysiotherapiepraktijk (-centrum) | 0,75 |
| Consultatiebureau | 0,75 |
| Tandartsenpraktijk (-centrum) | 2,0 |
| Gezondheidscentrum | 0,75 |
| Ziekenhuis *(per 100 m2 bvo)* | 0,85 |
| Crematorium *(per gelijktijdige plechtigheid)* | 7,0 |
| Begraafplaats *(per gelijktijdige plechtigheid)* | 7,0 |
| Religiegebouw *(per zitplaats)* | 0,35 |
| Verpleeg- en verzorgingstehuis *(per wooneenheid)* | 0,75 |

**Fietsparkeernormen onderwijs**

| **Type functie** 1 | **Fietsparkeernormen** |
|---|---|
| Kinderdagverblijf (crèche) *(per 100 m2 bvo)* | 0,75 |
| Basisonderwijs *(per leslokaal)* | 14,5 |
| Middelbare school | 80,0 |
| Avondonderwijs of vrijetijds-onderwijs *(per 10 studenten)* | 3,75 |

1 Meeteenheid is per 100 m2 bvo, tenzij anders aangegeven

2 Maateenheid is per behandelkamer, tenzij anders aangegeven
3 Maateenheid is per 100 leerlingen/studenten, tenzij anders aangegeven

Bijlage VIII – Rekenvoorbeelden autoparkeren
**Rekenvoorbeeld 1 – toepassen dubbelgebruik**
In Achterberg zijn plannen voor het realiseren van een nieuwbouwproject met 20 appartementen en een buurtsupermarkt. De volgende uitgangspunten zijn van toepassing:
10x koop, appartement 75 – 100 m2 bvo;
10x huur, appartement, vrije sector 75 – 100 m2 bvo;
Buurtsupermarkt 500 m2 bvo;
Er is geen inzet van deelmobiliteit.

*Stap 1 – bepalen normatieve parkeerbehoefte*
Op basis van de gemeentelijke parkeernormen uit bijlage II kan per functie/voorziening bepaald worden wat de normatieve parkeerbehoefte is.

**Autoparkeernormen wonen – inclusief bezoekersparkeren**

| **Type woning** | **Rest bebouwde kom Achterberg, Elst, Remmerden** | **Bezoekersaandeel** |
|---|---|---|
| Koop, appartement 75 – 100 m2 bvo | 1,6 | 0,2 |
| Huur, appartement, vrije sector 75 – 100 m2 bvo | 1,2 | 0,2 |

*10x koop, appartement 75 – 100 m2 bvo*
10 * 1,6 = 16 parkeerplaatsen
*10x huur, appartement, vrije sector 75 – 100 m2 bvo*
10 * 1,2 = 12 parkeerplaatsen

**Autoparkeernormen sport, cultuur en ontspanning**

| **Type functie** 1 | **Rest bebouwde kom Achterberg, Elst, Remmerden** |
|---|---|
| Buurtsupermarkt | 4,1 |

*Buurtsupermarkt 500 m2 bvo*
500/100 * 4,1 = 20,5 parkeerplaatsen

*Totale normatieve parkeerbehoefte* = 48,5 parkeerplaatsen

1 Meeteenheid is per 100 m2 bvo

*Stap 2 – Bepalen van dubbelgebruik*
Dubbelgebruik kan worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen, of wanneer twee gebruikersgroepen met verschillende aanwezigheidsprofielen een parkeerbehoefte genereren.

De mogelijkheden voor gecombineerd gebruik vindt plaats aan de hand van aanwezigheidspercentages per functie/voorziening uit bijlage III. Het toepassen van dubbelgebruik zorgt ervoor dat de normatieve parkeerbehoefte uit stap 1 naar beneden kan worden bijgesteld. Het moment waarop de gecombineerde parkeerbehoefte van de verschillende functies en/of doelgroepen het hoogst is, geldt als maatgevend moment voor het parkeren.

**Aanwezigheidspercentages**

| **Functie/ doelgroep** | **Werkdag ochtend** | **Werkdag middag** | **Werkdag avond** | **Werkdag nacht** | **Koopavond** | **Vrijdag middag** | **Vrijdag avond** | **Zaterdag middag** | **Zaterdag avond** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Woningen bewoners | 60% | 60% | 90% | 100% | 80% | 70% | 70% | 75% | 80% |
| Woningen bezoekers | 40% | 50% | 75% | 0% | 70% | 60% | 100% | 100% | 100% |
| Supermarkt | 50% | 60% | 40% | 0% | 80% | 80% | 80% | 100% | 40% |

Op basis van bovenstaande aanwezigheidspercentages en de verschillende parkeernormen, is de parkeerbehoefte per moment van de week berekend:

**Parkeerbehoefte/parkeeropgave per moment bij dubbelgebruik**

| Functie/ doelgroep | Werkdag ochtend | Werkdag middag | Werkdag avond | Werkdag nacht | Koop-avond | Vrijdag middag | Vrijdag avond | Zaterdag middag | Zaterdag avond |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Woningen bewoners | 14,4 | 14,4 | 21,6 | 24 | 19,2 | 16,8 | 16,8 | 18 | 19,2 |
| Woningen bezoekers | 1,6 | 2 | 3 | 0 | 2,8 | 2,4 | 4 | 4 | 4 |
| Supermarkt | 10,25 | 12,3 | 8,2 | 0 | 16,4 | 16,4 | 16,4 | 20,5 | 8,2 |
| **TOTAAL** | **26,25** | **28,7** | **32,8** | **24** | **38,4** | **35,6** | **37,2** | **42,5** | **31,4** |

Uit het rekenvoorbeeld komt naar voren dat het maatgevend moment voor het parkeren op een zaterdag middag is. De parkeerbehoefte/parkeeropgave is dan 42,5 parkeerplaatsen. Na het doorlopen van stap 1 en 2 is de parkeeropgave van de ruimtelijke ontwikkeling bepaald. Het berekende aantal van de parkeeropgave is geen rond getal, waardoor afgerond moet worden conform de afrondingsnorm. Door toepassing van de afrondingsnorm is de definitieve parkeeropgave 43 parkeerplaatsen.

**Rekenvoorbeeld 2 – toepassen salderen**
In het centrum van Rhenen zijn plannen voor het realiseren van een buurtsupermarkt in een voormalige dansstudio. De volgende uitgangspunten zijn van toepassing:
Bestaande functie/bestemming: Dansstudio 500 m2 bvo;
Toekomstige functie/bestemming: Buurtsupermarkt 500 m2 bvo;
Er is geen inzet van deelmobiliteit.

*Stap 1 – bepalen normatieve parkeerbehoefte*
Op basis van de gemeentelijke parkeernormen uit bijlage II kan per functie/voorziening bepaald worden wat de normatieve parkeerbehoefte is.

**Autoparkeernormen sport, cultuur en ontspanning**

| **Type functie** 1 | **Centrum** |
|---|---|
| Buurtsupermarkt | 1,9 |

*Buurtsupermarkt 500 m2 bvo*
500/100 * 1,9 = 9,5 parkeerplaatsen

*Totale normatieve parkeerbehoefte* = 9,5 parkeerplaatsen

*Stap 2 – bepalen van salderen*
Salderen is toegestaan wanneer bij een beoogde ontwikkeling (zoals een functiewijziging, sloop of nieuwbouw) de parkeeropgave van de bestaande of voormalige (vergunde) bestemming mag worden verrekend met de parkeeropgave van de toekomstige bestemming. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt bepaald door de parkeernorm van de toekomstige bestemming te verminderen met het aantal parkeerplaatsen dat hoort bij de bestaande/voormalige bestemming. Wanneer deze berekening een negatief resultaat oplevert, is er sprake van voldoende parkeercapaciteit. Bij een positief resultaat dient het verschil aan parkeerplaatsen te worden gerealiseerd om aan de beoogde parkeeropgave te voldoen.

Voor zowel de oude als de nieuwe situatie zijn de parkeernormen uit deze nota van toepassing. De toepassingsmogelijkheden van het salderen is ook afhankelijk van het maatgevend moment van het parkeren bij de bestaande/voormalige bestemming en de beoogde ontwikkeling. Bij een verschuiving van het maatgevend moment in de parkeerbehoefte kan aan de hand van aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag en de week de mogelijkheden voor salderen inzichtelijk worden gemaakt.

1 Meeteenheid is per 100 m2 bvo

Ten eerste wordt op basis van de gemeentelijke parkeernormen uit bijlage II berekend wat de normatieve parkeerbehoefte is van de bestaande/voormalige bestemming:

**Autoparkeernormen winkelen en boodschappen**

| **Type functie** 1 | **Centrum** |
|---|---|
| Dansstudio | 1,6 |

*Dansstudio 500 m2 bvo*
500/100 * 1,6 = 8 parkeerplaatsen

Vervolgens wordt gekeken wat het maatgevende moment is van de toekomstige bestemming ten opzichte van de bestaande/voormalige bestemming. Dit wordt gedaan aan de hand van aanwezigheidspercentage per functie/voorziening uit bijlage III. Het moment waarop de toekomstige parkeerbehoefte het hoogst is na aftrek van het moment waarop de bestaande/voormalige parkeerbehoefte het hoogst was, geldt als maatgevend moment voor het salderen van parkeerplaatsen.

**Aanwezigheidspercentages**

| **Functie/ doelgroep** | **Werkdag ochtend** | **Werkdag middag** | **Werkdag avond** | **Werkdag nacht** | **Koop-avond** | **Vrijdag middag** | **Vrijdag avond** | **Zaterdag middag** | **Zaterdag avond** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Supermarkt | 50% | 60% | 40% | 0% | 80% | 80% | 80% | 100% | 40% |
| Sportfuncties binnen | 50% | 50% | 100% | 0% | 100% | 40% | 100% | 100% | 100% |

Op basis van bovenstaande aanwezigheidspercentages en de verschillende parkeernormen, is de parkeerbehoefte per moment van de week berekend:

**Parkeerbehoefte/parkeeropgave per moment bij salderen**

| **Functie/ doelgroep** | **Werkdag ochtend** | **Werkdag middag** | **Werkdag avond** | **Werkdag nacht** | **Koop-avond** | **Vrijdag middag** | **Vrijdag avond** | **Zaterdag middag** | **Zaterdag avond** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Supermarkt | 4,75 | 5,7 | 3,8 | 0 | 7,6 | 7,6 | 7,6 | 9,5 | 3,8 |
| Sportfuncties binnen | 4 | 4 | 8 | 0 | 8 | 3,2 | 8 | 8 | 8 |
| **Extra parkeer-behoefte** | 0,75 | 1,7 | -4,2 | 0 | -0,4 | 4,4 | -0,4 | 1,5 | -4,2 |

Uit het rekenvoorbeeld komt naar voren dat het maatgevend moment van de toekomstige bestemming voor het parkeren op een zaterdagmiddag is. De parkeerbehoefte/parkeeropgave is dan 9,5 parkeerplaatsen. Voor de bestaande/voormalige bestemming geldt dat het maatgevende moment voor het parkeren op een werkdagavond, koopavond, vrijdagavond, zaterdagmiddag en zaterdagavond is. De parkeerbehoefte/parkeeropgave was dan 8 parkeerplaatsen. Vanuit de bestaande situatie kunnen 8 parkeerplaatsen verrekend (gesaldeerd) worden. Dit betekent dat resterend 1,5 parkeerplaats nog gerealiseerd moet worden door de initiatiefnemer. Het berekende resterende aantal van de parkeeropgave is geen rond getal, waardoor afgerond moet worden conform de afrondingsnorm. Door toepassing van de afrondingsnorm moeten 2 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

**Rekenvoorbeeld 3 – toepassen deelmobiliteit**
In Elst zijn plannen voor het realiseren van een nieuwbouwproject met 20 appartementen. De volgende uitgangspunten zijn van toepassing:
10x koop, appartement 75 – 100 m2 bvo;
10x huur, appartement, vrije sector 75 – 100 m2 bvo;
Er wordt deelmobiliteit ingezet in de vorm van 1 deelauto.

*Stap 1 – bepalen normatieve parkeerbehoefte*
Op basis van de gemeentelijke parkeernormen uit bijlage II kan per functie/voorziening bepaald worden wat de normatieve parkeerbehoefte is.

**Autoparkeernormen wonen – inclusief bezoekersparkeren**

| **Type woning** | **Rest bebouwde kom Achterberg, Elst, Remmerden** | **Bezoekersaandeel** |
|---|---|---|
| Koop, appartement 75 – 100 m2 bvo | 1,6 | 0,2 |
| Huur, appartement, vrije sector 75 – 100 m2 bvo | 1,2 | 0,2 |

*10x koop, appartement 75 – 100 m2 bvo*
10 * 1,6 = 16 parkeerplaatsen
*10x huur, appartement, vrije sector 75 – 100 m2 bvo*

10 * 1,2 = 12 parkeerplaatsen

*Totale normatieve parkeerbehoefte* = 28 parkeerplaatsen

*Stap 2 – bepalen van dubbelgebruik*
Dubbelgebruik kan worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen, of wanneer twee gebruikersgroepen met verschillende aanwezigheidsprofielen een parkeerbehoefte genereren.

De mogelijkheden voor gecombineerd gebruik vindt plaats aan de hand van aanwezigheidspercentages per functie/voorziening uit bijlage III. Het toepassen van dubbelgebruik zorgt ervoor dat de normatieve parkeerbehoefte uit stap 1 naar beneden kan worden bijgesteld. Het moment waarop de gecombineerde parkeerbehoefte van de verschillende functies en/of doelgroepen het hoogst is, geldt als maatgevend moment voor het parkeren.

**Aanwezigheidspercentages**

| Functie/ doelgroep | Werkdag ochtend | Werkdag middag | Werkdag avond | Werkdag nacht | Koopavond | Vrijdag middag | Vrijdag avond | Zaterdag middag | Zaterdag avond |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Woningen bewoners | 60% | 60% | 90% | 100% | 80% | 70% | 70% | 75% | 80% |
| Woningen bezoekers | 40% | 50% | 75% | 0% | 70% | 60% | 100% | 100% | 100% |

Op basis van bovenstaande aanwezigheidspercentages en de verschillende parkeernormen, is de parkeerbehoefte per moment van de week berekend:

**Parkeerbehoefte/parkeeropgave per moment bij dubbelgebruik**

| Functie/ doelgroep | Werkdag ochtend | Werkdag middag | Werkdag avond | Werkdag nacht | Koopavond | Vrijdag middag | Vrijdag avond | Zaterdag middag | Zaterdag avond |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Woningen bewoners | 14,4 | 14,4 | 21,6 | 24 | 19,2 | 16,8 | 16,8 | 18 | 19,2 |
| Woningen bezoekers | 1,6 | 2 | 3 | 0 | 2,8 | 2,4 | 4 | 4 | 4 |
| **TOTAAL** | **16** | **16,4** | **24,6** | **24** | **22** | **19,2** | **20,8** | **22** | **23,2** |

Uit het rekenvoorbeeld komt naar voren dat het maatgevend moment voor het parkeren op een werkdagavond is. De parkeerbehoefte/parkeeropgave is dan 24,6 parkeerplaatsen. Na het doorlopen van stap 1 en 2 is de parkeeropgave van de ruimtelijke ontwikkeling bepaald. Het berekende aantal van de parkeeropgave is geen rond getal, waardoor afgerond moet worden conform de afrondingsnorm. Door toepassing van de afrondingsnorm is de definitieve parkeeropgave 25 parkeerplaatsen.

*Stap 3 – toepassen deelmobiliteit*
De inzet van deelmobiliteit bij woningbouwplannen kan de parkeeropgave beïnvloeden met als doel het verminderen van het autobezit van bewoners. Een lager autobezit leidt tot een lagere parkeerbehoefte en uiteindelijk een lagere parkeeropgave. De inzet van één deelauto levert een reductie op van vier parkeerplaatsen, echter heeft de deelauto zelf ook een (gereserveerde) parkeerplaats nodig. Hierdoor mag de parkeeropgave worden verminderd met maximaal drie parkeerplaatsen per deelauto.

Voor de beoogde ontwikkeling wordt 1 deelauto ingezet. Dit betekent dat de parkeeropgave voor bewoners op het maatgevende moment veranderd van 21,6 parkeerplaatsen naar 18,6 parkeerplaatsen. In totaliteit verandert de definitieve parkeeropgave van 25 parkeerplaatsen naar 22 parkeerplaatsen.

**Rekenvoorbeeld 4 – eigen parkeervoorziening van woningen**
In een wijk in Rhenen zijn plannen voor het realiseren van een nieuwbouwproject met 20 woningen.
De volgende uitgangspunten zijn van toepassing:
10x koop, huis, vrijstaand;
10x koop, huis, 2-onder-1 kap;
10x garage met lange oprit bij de 10x koop, huis, vrijstaand;
5x garage met dubbele oprit bij de 10x koop, huis, 2-onder-1 kap;
Er is geen inzet van deelmobiliteit.

*Stap 1 – bepalen normatieve parkeerbehoefte*
Op basis van de gemeentelijke parkeernormen uit bijlage II kan per functie/voorziening bepaald worden wat de normatieve parkeerbehoefte is.

**Autoparkeernormen wonen – inclusief bezoekersparkeren**

| | Rest bebouwde kom Rhenen | |
|---|---|---|
| **Type woning** | | **Bezoekersaandeel** |
| Koop, huis, vrijstaand | 2,05 | 0,15 |
| Koop, huis, 2-onder-1 kap | 1,95 | 0,15 |

*10x koop, huis, vrijstaand*
10 * 2,05 = 20,5 parkeerplaatsen
*10x koop, huis, 2-onder-1 kap*
10 * 1,95 = 19,5 parkeerplaatsen

*Totale normatieve parkeerbehoefte* = 40 parkeerplaatsen

*Stap 2 – bepalen van dubbelgebruik*
Dubbelgebruik kan worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen, of wanneer twee gebruikersgroepen met verschillende aanwezigheidsprofielen een parkeerbehoefte genereren.

De mogelijkheden voor gecombineerd gebruik vindt plaats aan de hand van aanwezigheidspercentages per functie/voorziening uit bijlage III. Het toepassen van dubbelgebruik zorgt ervoor dat de normatieve parkeerbehoefte uit stap 1 naar beneden kan worden bijgesteld. Het moment waarop de gecombineerde parkeerbehoefte van de verschillende functies en/of doelgroepen het hoogst is, geldt als maatgevend moment voor het parkeren.

**Aanwezigheidspercentages**

| Functie/ doelgroep | Werkdag ochtend | Werkdag middag | Werkdag avond | Werkdag nacht | Koop-avond | Vrijdag middag | Vrijdag avond | Zaterdag middag | Zaterdag avond |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Woningen bewoners | 60% | 60% | 90% | 100% | 80% | 70% | 70% | 75% | 80% |
| Woningen bezoekers | 40% | 50% | 75% | 0% | 70% | 60% | 100% | 100% | 100% |

Op basis van bovenstaande aanwezigheidspercentages en de verschillende parkeernormen, is de parkeerbehoefte per moment van de week berekend:

**Parkeerbehoefte/parkeeropgave per moment bij dubbelgebruik**

| Functie/ doelgroep | Werkdag ochtend | Werkdag middag | Werkdag avond | Werkdag nacht | Koop-avond | Vrijdag middag | Vrijdag avond | Zaterdag middag | Zaterdag avond |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Woningen bewoners | 22,2 | 22,2 | 33,3 | 37 | 29,6 | 25,9 | 25,9 | 27,75 | 29,6 |
| Woningen bezoekers | 1,2 | 1,5 | 2,25 | 0 | 2,1 | 1,8 | 3 | 3 | 3 |
| **TOTAAL** | **23,4** | **23,7** | **35,55** | **37** | **31,7** | **27,7** | **28,9** | **30,75** | **32,6** |

Uit het rekenvoorbeeld komt naar voren dat het maatgevend moment voor het parkeren op een werkdag nacht is. De parkeerbehoefte/parkeeropgave is dan 37 parkeerplaatsen.

De parkeerbehoefte/parkeeropgave wordt niet verder beïnvloed met het toepassen van deelmobiliteit (stap 3). Het aantal van 37 parkeerplaatsen is daarmee de definitieve parkeeropgave. Na het vaststellen van de totale parkeeropgave van de beoogde ontwikkeling in de stappen 1 t/m 3 wordt de invulling van de parkeeroplossing bepaald.

*Stap 4 – invullen parkeeropgave op eigen terrein*
De parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling wordt in de basis voorzien op eigen terrein. Bij woningbouwprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit en/of garage gerealiseerd. Hoewel deze parkeervoorzieningen niet altijd volledig benut worden voor parkeren (bijvoorbeeld opslag of kantoor), heeft dit gevolgen voor het parkeren in de openbare ruimte. Bij de toetsing moet dit worden meegenomen. Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn er in verschillende voorzieningen en maten. Vanuit

deze achtergrond zijn berekeningsaantallen bepaald voor parkeervoorzieningen op eigen terrein – zie bijlage IV. Op basis van de berekeningsaantallen bij eigen parkeervoorzieningen van woning uit bijlage IV kan bepaald worden hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein ingevuld worden.

**Eigen parkeervoorziening van woning**

| Type parkeervoorziening | Berekeningsaantal | Minimale maatvoering |
|---|---|---|
| Garage met lange oprit | 1,3 | Breedte oprit: >3,0 m<br>Lengte oprit: >11,0 m |
| Garage met dubbele oprit | 1,8 | Breedte oprit: >5,5 m<br>Lengte oprit: >5,5 m |

Op basis van bovenstaande berekeningsaantallen is de hoeveelheid parkeerplaatsen op eigen terrein berekend:

*10x garage met lange oprit bij de 10x koop, huis, vrijstaand*
10 * 1,3 = 13 parkeerplaatsen
*5x garage met dubbele oprit bij de 10x koop, huis, 2-onder-1 kap*
5 * 1,8 = 9 parkeerplaatsen

Uit het rekenvoorbeeld komt naar voren dat 22 parkeerplaatsen worden ingevuld op eigen terrein.

*Stap 5 – invullen parkeeropgave in de openbare ruimte*
In deze stap wordt bekeken hoe/waar de resterende parkeeropgave uit stap 4 ingevuld wordt. Na het doorlopen van de stappen 1 t/m 4 is duidelijk dat 22 van de 37 parkeerplaatsen wordt ingevuld op eigen terrein. Dit betekent dat de resterende 15 parkeerplaatsen ingevuld moeten worden in de openbare ruimte.

Aan het opvangen van de resterende parkeeropgave zitten voorwaarden. De voorwaarden betreffen een acceptabele loopafstand van auto naar woning, geen hoge parkeerdruk e.d. Wanneer het invullen van de parkeeropgave mogelijk is binnen de voorwaarden, is de parkeeroplossing van de ruimtelijke ontwikkeling voorzien.