

Nota Parkeernormen Wageningen 2015

10 november 2015





Met Graumans

Nota Parkeernormen Wageningen 2015

Vastgesteld door het college van B en W van Wageningen op 10 november 2015

Inhoudsopgave

1 Uitgangspunten parkeernormen en parkeereis	7	2 Het opstellen van de parkeereis	15
1.1 Actualiseren parkeernormen	7	2.1 Vaststellen parkeereis	15
1.2 Meer flexibiliteit en maatwerk	8	2.2 Parkeercapaciteit en vorm	16
1.3 Zone-indeling en stedelijkheid	8	2.3 Loopafstanden	16
1.4 Uitgangspunten parkeernorm auto	10	2.4 Vrijstellingen parkeereis auto alle gebieden	16
1.5 Uitgangspunten parkeernorm fiets	11	2.5 Vrijstelling parkeereis auto binnenstad	18
1.6 Parkeereis op eigen terrein of openbaar toegankelijk	11	2.6 Vrijstelling parkeereis auto binnenstadschil	19
1.7 Vrijstellingsmogelijkheden parkeereis auto	12	2.7 Vrijstelling parkeereis auto overige zones	19
1.8 Vrijstellingsmogelijkheden parkeereis fiets	13		
1.9 Mobiliteitsfonds	13	3 De parkeernormen	21
1.10 Hardheidsclausule	13	3.1 Parkeernormen auto	21
		3.2 Parkeernormen fiets	24
		3.3 Aanwezigheidspercentage per periode	27
		4 Juridische context	29
		4.1 Wet ruimtelijke ordening	29
		4.2 Overgangsregeling	29
		4.3 Definities	29
		4.4 Wijziging zone-indeling	30

Leeswijzer

In deze nota Parkeernormen zijn parkeernormen opgenomen voor het parkeren van (personen)auto's en van fietsen. In hoofdstuk 1 zijn de uitgangspunten voor de parkeernormen en de toepassing opgenomen. Het zijn de uitgangspunten die worden gehanteerd voor het opstellen van de parkeereis voor bouwplannen (omgevingsvergunningen) In de hoofdstukken 2 tot en met 4 is nader informatie opgenomen voor het toepassen van de parkeernormen. In hoofdstuk 2 is beschreven hoe de parkeereis wordt bepaald en welke (gedeeltelijke) vrijstellingen mogelijk zijn. In hoofdstuk 3 zijn de kwantitatieve parkeernormen opgenomen in tabellen voor het parkeren van de auto en de fiets. De normen zijn de eenheden die worden gebruikt voor het berekenen aan van de parkeereis. In hoofdstuk 4 is een aantal juridische kaders beschreven.

1. Uitgangspunten parkeernormen en parkeereis

1.1 Actualiseren parkeernormen

De gemeente Wageningen stelt eisen aan de aanleg van parkeervoorzieningen bij het aanvragen van een omgevingsvergunning (voorheen bouwvergunning). De wijze waarop de parkeereis¹ wordt bepaald was vastgelegd in de nota 'Parkeernormen Wageningen, april 2008':

1. De maatgevende parkeervraag van de toegevoegde functie of functiewijziging werd bepaald op basis van de aard van de functie, de omvang van de functie en de bijbehorende parkeernorm voor de parkeervraag.
2. De waarde van het kengetal dat werd toegepast is afhankelijk van de locatie. Er waren drie gebieden onderscheiden: centrum, schil - overloopgebied (grenzend aan het centrum) en de rest van de bebouwde kom.
3. Voor het parkeren van bezoekers werd uitgegaan van het realiseren van openbare parkeerplaatsen.

Parkeren is een belangrijk element in planologische-juridische afwegingen en vaak een thema in beroepszaken. De Raad van State toetst, als daar aanleiding toe is, op de wijze waarop de parkeereis is geformuleerd en tot stand gekomen. Er zijn nu diverse aanleidingen om de Nota Parkeernormen en het definiëren van de parkeereis te actualiseren:

¹ In bijlage 1 is een begrippenlijst opgenomen.

1. Het **Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP 2013)**, waarin aangekondigd is dat parkeernormen meer als een onderlegger gaan fungeren voor afspraken met een aanvrager. De aanvrager krijgt de kans om zelf met een goede parkeeroplossing te komen, die ook binnen de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid past. **Door in te zetten op mobiliteitsmanagement of via fietsstimulering kan een eigenaar van een gebouw zorgen voor een lagere parkeerdruk.** Mobiliteitsmanagement door bedrijven is gericht op het verminderen van het autogebruik in het woon-werkverkeer. In dat geval neemt ook de parkeerbehoefte af. De nieuwe systematiek moet voorzien in deze gewenste flexibiliteit.
2. De **kengetallen** voor de parkeervraag zijn door het CROW² in 2012 **geactualiseerd** (publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie').
3. Er zijn **nieuwe ontwikkelingen** in het gebruik van studentenhuysvesting en het autogebruik.
4. Te hoge parkeereisen werken belemmerend op de financiële en ruimtelijke haalbaarheid van (gewenste) ontwikkelingen. **Er is meer flexibiliteit gewenst.**

² CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer.

5. De **parkeervraag** van bedrijven, mede ten gevolge van het Nieuwe Werken, **fluctueert** meer.
6. Er zijn **ontwikkelingen op het gebied van het aanbod van openbaar vervoer (HOV) en fietsvoorzieningen (snelfietsroutes) en de inzet van mobiliteitsmanagement** waarop de parkeervraag (vooral van werknemers) verlaagd kan worden.
7. Het is gewenst om naast een parkeereis voor auto's een **parkeereis voor fietsen** te definiëren. Wageningen is qua omvang (zeer compact) en type (studentenstad) een fietsgemeente bij uitstek. Het goed kunnen stallen van een fiets is essentieel voor het fietsgebruik. Fietsdiefstal en vandalisme hebben een negatief effect op het fietsgebruik.

1.2 Meer flexibiliteit en maatwerk

In deze nota Parkeernormen is een nieuwe systematiek voor het opstellen van de parkeereis opgesteld. Daarbij wordt ingezet op:

- Meer **flexibiliteit**, waardoor de haalbaarheid van ontwikkelingen (inclusief kleine bouwplannen) wordt vergroot zonder dat dit leidt tot extra parkeerproblemen. Het eisen van te veel parkeerplaatsen leidt tot een overschot aan parkeerplaatsen, inefficiënt ruimtegebruik en doet afbreuk aan de haalbaarheid van bouwplannen doordat de kosten (onnodig) toenemen.
- Een **transparante** methodiek, zodat voor aanvragers van een omgevingsvergunning duidelijk is wat van hen wordt verwacht en wat de (flexibele) mogelijkheden zijn.
- **Gelijke behandeling, financiële redelijkheid en uniformiteit** en het uitsluiten van willekeur. De methodiek biedt meer flexibiliteit en keuzemogelijkheden. In een aantal gevallen gaat een (gedeeltelijke) vrijstelling van de parkeereis volgens de 'spelregels' tot de mogelijkheden te behoren. Daar staat tegenover dat willekeur vermeden moet te worden. Rechtsgelijkheid en rechtszekerheid zijn leidende principes. Afwijkingen zijn uitzondering op basis van een door het college van B en W gemotiveerd besluit. Daarbij kunnen diverse overwegingen een rol spelen zoals: de ruimtelijke en financiële haalbaarheid van een bouwplan of een andere (verkeer aantrekkende) ontwikkeling, maatschappelijke of economische relevantie, de kwaliteit van de openbare ruimte, aantoonbaar afwijkende parkeerbehoefte.

Meer flexibiliteit wordt mogelijk gemaakt door:

- Het optimaal **gebruiken van beschikbare restcapaciteit**. Dit speelt onder ander een belangrijke rol in het geval van inbreidingsplannen.
- In bepaalde gebieden het mogelijk maken om de parkeereis in de openbare ruimte te realiseren in plaats van op eigen terrein. Parkeerplaatsen worden dan **uitwisselbaar** (gebruik door meerdere functies) en efficiënter gebruikt.
- Het **inspelen op een lager autogebruik** in specifieke gebieden zoals de Wageningen Campus en locaties waar hoogwaardige voorzieningen aanwezig zijn voor de fiets en het openbaar vervoer of waar mobiliteitsmanagement wordt toegepast. Dit punt heeft een direct samenhang met het mobiliteitsbeleid van de gemeente Wageningen waarin de fiets en het openbaar vervoer een belangrijke plaats innemen (GMP 2013).
- Een **ruimere gebiedsdifferentiatie**: ieder gebied heeft verschillende karakteristieken, waardoor de parkeervraag en het aanbod tevens verschillend kunnen worden benaderd.

De nieuwe systematiek biedt meer mogelijkheden voor ondernemers en aanvragers waarbij tegelijk de belangen van de omgeving (voorkomen parkeeroverlast) in beeld blijven. Door een meer flexibele parkeereis die inspeelt op lokale omstandigheden en mobiliteitsgedrag zullen de haalbaarheid van bouwplannen en een beter gebruik van de openbare ruimte toenemen.

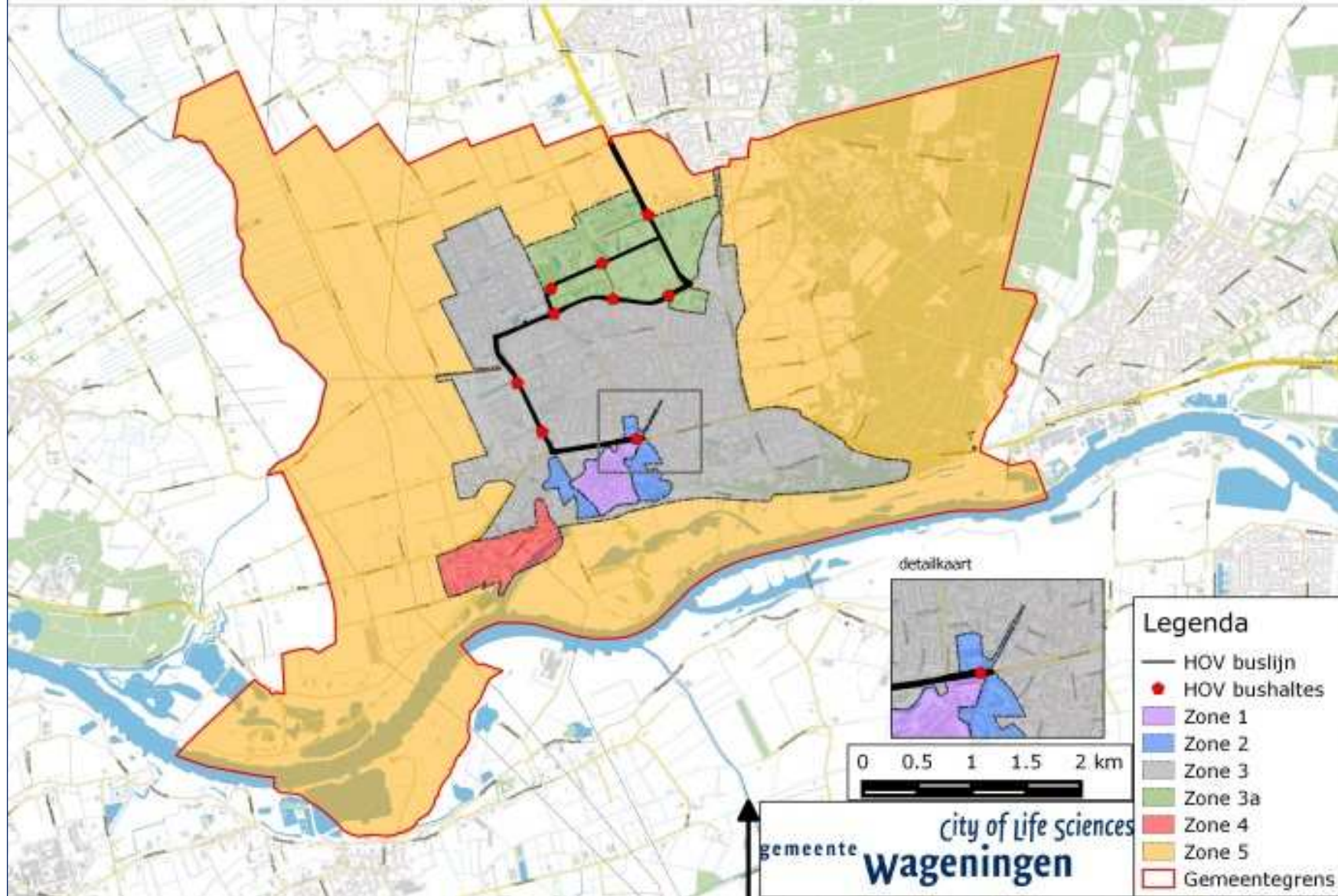
1.3 Zone-indeling en stedelijkheid

De parkeervraag van een **solitaire functie** en de uiteindelijke parkeereis voor een omgevingsvergunning (bouwplan) zijn per type gebied verschillend en hangen onder andere af van:

- De mate van stedelijkheid: in zeer sterk stedelijke gebieden is de parkeervraag lager dan in weinig stedelijke gebieden. Dat heeft te maken met de mogelijkheden van de alternatieven (openbaar vervoer, fiets), de nabijheid van voorzieningen, het autobezit en de beschikbare ruimte (grondkosten en parkeercapaciteit).
- De nabijheid van goed openbaar vervoer en fietsvoorzieningen.
- De mate waarin bedrijven inzetten op het verminderen van het autogebruik door werknemers in verband met kostenreductie (reiskostenvergoeding), duurzaamheid, bereikbaarheid (Beter Benutten) en economisch efficiënt grondgebruik.
- De mate waarin gebruik wordt gemaakt van deelauto's (als eerste of tweede auto of als bedrijfsauto).

De parkeervraag van **een verzameling van een aantal functies in een gebied** (gebiedsparkeerplan) en de uiteindelijke parkeereis worden tevens beïnvloed door de mate waarin parkeervoorzieningen (van verschillende functies) uitwisselbaar zijn op verschillende tijdstippen. Zo kan bijvoorbeeld parkeerruimte van een kantoor op zaterdag gebruikt kunnen door bezoekers van nabij gelegen winkels.

Zone-indeling Parkeernormen Wageningen 2015



De gemeente Wageningen heeft een stedelijkheidsgraad die valt binnen de categorie 'matig stedelijk' (1.000 – 1.500 adressen per km²). Voor Wageningen hoog is de verstedelijkingscategorie 'weinig stedelijk' gehanteerd.

Voor het vaststellen van de parkeereis wordt de volgende zone-indeling gehanteerd:

1. **Wageningen binnenstad: het gebied met betaald parkeren** binnen de grachten aangevuld met de Gerdesstraat, Stationsstraat, Bevrijdingsstraat en Bergstraat.
2. De **'binnenstadschil': het gebied waar parkeerregulering is ingevoerd (parkeren voor vergunninghouders en parkeerschijfzone)** en dat gelegen is tegen de binnenstad van Wageningen. In dit gebied komen verschillende reguleringsvormen voor: betaald parkeren, parkeren voor vergunninghouders en parkeerschijfzone. Dit gebied kan in omvang toenemen als de parkeerregulering uitgebreid zou worden.
3. **De rest van de bebouwde kom van Wageningen.** Binnen dit gebied worden drie subzones onderscheiden:
 - a. **Wageningen Campus:** dit gebied wordt gekenmerkt door een combinatie van onderwijs, research en 'ontmoeting'. Dit gebied is nog volop in ontwikkeling. Wageningen UR (University & Research) heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer door studenten is hoog. Een gedeelte van het gebied ligt binnen het invloedsgebied van HOV (Valleilijn) en toekomstige snelfietsroutes (zie volgend punt). Het

autogebruik door werknemers en bezoekers kan hierdoor eveneens lager uitvallen. De Drijen behoort eveneens tot deze zone zolang de onderwijsfunctie van toepassing is.

- b. De overige delen van de bebouwde kom van Wageningen **binnen het invloedsgebied van hoogwaardig openbaar vervoer** (HOV, binnen 400 m hemelsbreed vanaf een halte) of **een snelfietsroute** (hemelsbreed 400 m). Als referentie wordt verwezen naar de publicatie van CROW ('Inspiratieboek snelle fietsroutes, publicatie 340: direct, comfortabel en weinig wachttijd). In deze gebieden zijn, vooral voor het woon-werkverkeer, alternatieven voor het gebruik van de auto, in de directe omgeving beschikbaar. Op dit moment (2015) zijn er nog geen snelfietsroutes aanwezig. In het uitvoeringsprogramma van het GMP zijn de volgende snelfietsroutes opgenomen: Arnhem – Wageningen en Ede – Wageningen.
- c. De **overige gebieden** binnen de bebouwde kom van Wageningen.
4. De **bedrijventerreinen** Nudepark, Industrierweg en Rijnhaven.
5. **Wageningen-Hoog en het buitengebied:** de gebieden binnen de gemeentegrenzen met uitzondering van de gebieden 1 tot en met 4.

1.4 Uitgangspunten parkeernorm auto

In paragraaf 3.1 zijn de parkeernormen voor het parkeren van auto's opgenomen. Dit zijn de cijfers die worden gebruikt voor het vaststellen van de parkeereis.

De meest gangbare functies voor de gemeente Wageningen zijn opgenomen met als hoofdclusters: wonen, detailhandel, bedrijven, cultuur, sport – recreatie -verzorging, horeca, medische voorzieningen en onderwijs. De parkeernormen zijn gebaseerd op het gemiddelde van de bandbreedte van de kentallen van de meest recente publicatie van CROW (publicatie 317). CROW geeft per type gebied en functie een indicatie van de bandbreedte van de parkeervraag. Voor incidentele toepassingen van minder gangbare functies wordt gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers van het CROW (publicatie 317).

Er wordt voor de verschillende functies onderscheid gemaakt naar de parkeervraag voor bewoners, werknemers en bezoekers.

Voor de functie wonen is niet uitgegaan van een indeling in prijsklassen (duur, midden en goedkoop). Dat is namelijk moeilijk toetsbaar en aan veranderingen onderhevig. Er is een indeling gehanteerd volgens de omvang van het gebruiksvloeroppervlak (zie bijlage 1).

Voor een aantal functies in de zones 3a en 3b mag een reductiefactor worden toegepast op de parkeernormen die zijn opgenomen voor de zone 'Overig BiBeKo' (in paragraaf 3.1).

- Zone 3a: -15% voor alle parkeermotieven.

- Zone 3b: -10% voor de parkeervraag van werknemers binnen de hoofdclusters detailhandel en bedrijven.

Het toepassen van de reductiefactor heeft een directe relatie met het beleid van de gemeente Wageningen. Dit is er op gericht, om, daar waar mogelijk (vooral voor het woon-werkverkeer), het gebruik van de auto terug te dringen. Daar waar dat ook echt kan, is een lagere parkeereis logisch. Dat maakt een intensiever ruimtegebruik mogelijk en draagt bij aan de (financiële) haalbaarheid van ontwikkelingen. Voor de binnenstad en het schilgebied zijn geen reductiefactoren toegepast. De gebiedskarakteristieken (functies, mobiliteit) zijn namelijk al verwerkt in de kengetallen van CROW.

Voor de functie horeca (restaurant, café, bar, cafetaria) is een lage parkeernorm toegepast omdat de horeca in de binnenstad tijdens de drukste winkelen voor een groot gedeelte een combi-functie heeft en daarom geen volledige eigen parkeervraag genereert. Daar staat tegenover dat voor horeca in alle periodes wordt uitgegaan van een aanwezigheidspercentage van 100% (zie paragraaf 3.3).

1.5 Uitgangspunten parkeernorm fiets

Daar waar het autogebruik hoog is zal in het algemeen het fietsgebruik lager zijn en omgekeerd. Voor het opstellen van de parkeereis voor het fietsparkeren (voor functies anders dan wonen) wordt uitgegaan van de volgende samenhang tussen het auto-gebruik en het fietsgebruik:

- Voor de binnenstad (zone 1) is de norm voor de fiets 100% hoger (factor 2) dan voor de auto. In

de binnenstad van Wageningen is onder de passanten (bezoekers) het aandeel van de fiets (48%) twee maal zo hoog als van de auto (24%)³. Ook voor de werknemers wordt er rekening mee gehouden dat het fietsgebruik twee maal zo hoog kan zijn dat het gebruik van de auto. De parkeernorm voor de fiets is voor de binnenstad nooit lager dan voor andere zones voor soortgelijke functies.

- In de binnenstadschil (zone 2), zijn de normen voor de fiets ook hoger dan voor de auto en wel 50%. Als de parkeernorm lager uitviel dan het minimum van de kengetallen van CROW is het kengetal van CROW gehanteerd.
- Voor zone 3a (Wageningen Campus) wordt de parkeernorm voor fietsen, in verband met een lagere parkeernorm voor auto's, verhoogd met 50%. Dit geldt voor de parkeernormen die zijn opgenomen voor de zone 'Overig BiBeKo' (in paragraaf 3.2, alle motieven).
- Voor zone 3b (binnen het invloedsgebied van HOV of een snelfietsroute) wordt de parkeernorm voor fietsen, in verband met een lagere parkeernorm voor auto's, verhoogd met 25%. Dit geldt voor de parkeernormen die zijn opgenomen voor de zone 'Overig BiBeKo' (in paragraaf 3.2).
- In zones 3c en 4 zijn de parkeernormen voor de fiets en de auto aan elkaar gelijk.
- Alleen in het buitengebied is de parkeernorm voor de fiets 35% lager dan de parkeernorm voor de auto (met uitzondering van scholen).

³ Onderzoek Detailhandel en Horeca in Wageningen, 2011

1.6 Parkeereis op eigen terrein of openbaar toegankelijk

Het uitgangspunt is dat de parkeereis voor het parkeren van auto's op het eigen terrein (voor definitie zie paragraaf 4.3) waarop de ontwikkeling volgens de aanvraag voor de omgevingsvergunning plaatsvindt, wordt gerealiseerd. De wijze waarop hiervan kan worden afgeweken, is beschreven in de paragrafen 1.7 en 2.4 tot en 2.7.

Het bezoekersaandeel van de parkeereis voor woningen moet (24/7) openbaar toegankelijk te zijn.

Het bezoekersaandeel voor alle functies in de binnenstad moet openbaar toegankelijk te zijn. Dit geldt zowel voor het parkeren van auto's als fietsen.

Voor het fietsparkeren buiten de binnenstad is het toegestaan om de parkeereis voor bezoekers in het openbaar gebied te realiseren als dit volgens de gemeente daadwerkelijk mogelijk is.

1.7 Vrijstellingsmogelijkheden parkeereis auto

In de volgende tabel is aangegeven in welke mate kan worden afgeweken van de parkeereis en onder welke condities. Dit is verder toegelicht in de paragrafen 2.1 tot en met 2.7. De (gedeeltelijke) vrijstellingen worden toegepast om de (financiële en ruimtelijke) haalbaarheid van ontwikkelingen, die planologisch mogelijk zijn, te vergroten zonder dat er een extra parkeerprobleem voor de omgeving ontstaat. Dat kan bijvoorbeeld door gedeeltelijk gebruik te maken van een aanwezige rest-capaciteit of door het realiseren van de parkeereis in de openbare ruimte in plaats van op het eigen terrein. (Gedeeltelijke) vrijstelling is in een aantal gevallen uitsluitend mogelijk in combinatie met een financiële bijdrage door de aanvrager (ontwikkelaar).

Vrijstellingen parkeereis auto			
Alle zones			
Algemeen	a. Parkeereis is minder dan restcapaciteit op eigen terrein: er zijn al voldoende parkeerplaatsen b. 50% van de parkeereis voor werknemers (maximaal 20 parkeerplaatsen) als aantoonbaar structureel laag autogebruik: er wordt geen aanleg van onnodige parkeerplaatsen geëist. Voor woningbouw een reductie van 4 parkeerplaatsen per deelauto die structureel deel uitmaakt van het woonaanbod met een maximum van 50% van de reguliere parkeereis. c. Er wordt altijd een vrijstelling verleend voor 2 parkeerplaatsen. Voor kleine bouwplannen (maximaal 2 parkeerplaatsen) betekent dit dat de parkeereis vervalt. d. Meer dan parkeereis als extra parkeerplaats publiek toegankelijk. Er mogen meer parkeerplaatsen worden aangelegd dan de parkeereis aangeeft als deze ook door andere functies kunnen worden gebruikt. e. Gebiedsparkeerplan: de parkeereis wordt getoetst aan de parkeervisie die voor een heel gebied is vastgesteld.		
	Binnenstad	Binnenstadschil	Overige zones
Wonen	1. Vrijstelling is mogelijk voor maximaal 10 parkeerplaatsen als na functie-uitbreiding de bezetting <75% blijft in het deelgebied in de nacht.	5. Vrijstelling is mogelijk voor maximaal 10 parkeerplaatsen als na functie-uitbreiding de bezetting <85% blijft in het deelgebied in de nacht.	10. Vrijstelling is mogelijk voor maximaal 10 parkeerplaatsen als na functie-uitbreiding de bezetting <85% blijft in het deelgebied in de nacht.
		6. Vrijstelling is mogelijk als de parkeereis ≤ 10, realisatie op eigen terrein niet haalbaar is en de gemeente er mee instemt dat ze deze parkeerplaatsen daadwerkelijk, op kosten van de aanvrager, kan en gaat realiseren.	11. Vrijstelling is mogelijk als de parkeereis ≤ 10, realisatie op eigen terrein niet haalbaar is en de gemeente er mee instemt dat ze deze parkeerplaatsen daadwerkelijk, op kosten van de aanvrager, kan en gaat realiseren.
Bezoek	2. De bezetting blijft na functie-uitbreiding in de gehele binnenstad <75% (er is nog voldoende parkeercapaciteit beschikbaar).	7. Vrijstelling is mogelijk voor maximaal 10 parkeerplaatsen, als na functie-uitbreiding de bezetting <85% blijft in een deelgebied in alle periodes.	12. Vrijstelling is mogelijk voor maximaal 10 parkeerplaatsen, als na functie-uitbreiding de bezetting <85% blijft in een deelgebied in alle periodes.
	3. Bezetting wordt uitsluitend op zaterdagmiddag >75%. Vrijstelling is mogelijk voor maximaal 25 parkeerplaatsen als een financiële bijdrage wordt geleverd aan het mobiliteitsfonds (zie paragrafen 1.9 en 4.2).	8. Vrijstelling is mogelijk als de parkeereis ≤ 10, realisatie op eigen terrein niet haalbaar is en de gemeente er mee instemt dat ze deze parkeerplaatsen daadwerkelijk, op kosten van de aanvrager, kan en gaat realiseren.	13. Vrijstelling is mogelijk als de parkeereis ≤ 10, realisatie op eigen terrein niet haalbaar is en de gemeente er mee instemt dat ze deze parkeerplaatsen daadwerkelijk, op kosten van de aanvrager, kan en gaat realiseren.
Werknemers	4. Vrijstelling is mogelijk voor maximaal 10 parkeerplaatsen als een financiële bijdrage wordt geleverd aan het mobiliteitsfonds.	9. Vrijstelling is mogelijk voor maximaal 10 parkeerplaatsen als een financiële bijdrage wordt geleverd aan het mobiliteitsfonds.	14. Vrijstelling is mogelijk als de parkeereis ≤ 10, realisatie op eigen terrein niet haalbaar is en de gemeente er mee instemt dat ze deze parkeerplaatsen daadwerkelijk, op kosten van de aanvrager, kan en gaat realiseren
			15. Reductie 15% als parkeerplaatsen structureel openbaar toegankelijk zijn.

1.8 Vrijstellingsmogelijkheden parkeereis fiets

Voor de fiets zijn de volgende vrijstellingen mogelijk:

- a. Voor alle gebieden geldt dat een (gedeeltelijke) vrijstelling wordt gegeven voor de parkeereis voor zover deze geheel of gedeeltelijk kan worden opgevangen op al bestaande of te verwerven 'eigen fietsparkeerplaatsen' (benutting). De aanvrager moet zelf aantonen in welke mate hij beschikt over structurele restcapaciteit.
- b. Het realiseren van meer fietsparkeerplaatsen dan volgens de parkeereis is altijd toegestaan.
- c. In het geval een woning beschikt over een voortuin voor het bezoekersaandeel.

Voor functies in de binnenstad wordt de parkeereis voor bezoekers gebaseerd op de parkeervraag op zaterdagmiddag. Het fietsparkeren voor bezoekers in de binnenstad wordt buiten het voetgangersgebied gerealiseerd. Hiervoor wordt een financiële bijdrage geleverd aan het mobiliteitsfonds. Dit geldt ook voor de gebieden buiten de binnenstad als het bezoekersdeel in het openbare gebied wordt gerealiseerd.

Afwijking van de individuele parkeereis (per bouwplan) is mogelijk als er sprake is van gebiedsontwikkeling en er getoetst kan worden op een vastgesteld parkeervisie voor het plangebied.

1.9 Mobiliteitsfonds

Vrijstellingen (soms gedeeltelijk) zijn in een aantal gevallen mogelijk in combinatie met een storting in het Mobiliteitsfonds. Dit maakt ontwikkelingen meer haalbaar omdat de parkeerruimte en openbare ruimte beter worden benut en de investeringskosten beperkt kunnen worden. Het mobiliteitsfonds is bedoeld om op een andere wijze te investeren in bereikbaarheid of parkeermanagement.

De instelling, voeding en gebruik van het mobiliteitsfonds gaat geregeld worden in een 'verordening mobiliteitsfonds'. Deze verordening wordt afzonderlijk vastgesteld door de gemeenteraad. In deze verordening kan worden geregeld dat de middelen voor diverse doeleinden kunnen worden ingezet zoals: parkeervoorzieningen, vervoersservices, fietsenstallingen, mobiliteitsmanagement, plan- en beleidsontwikkeling parkeren, communicatie en marketing, gedragsbeïnvloeding, exploitatie van parkeer- en vervoervoorzieningen.

In de verordening wordt ook de hoogte van de bijdrage vastgesteld. Indicatief gaat het voor de vrijstelling 3, 4 en 9 om een bedrag van € 2.500,- per parkeerplaats (auto). Voor een fietsparkeerplaats bedraagt de financiële bijdrage indicatief € 250,- per fietsparkeerplaats.

Alle bedragen die worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de consumentenprijsindex.

Stortingen in het mobiliteitsfonds vinden plaats op vrijwillige basis als er mogelijkheden zijn om van de parkeereis af te wijken en de aanvrager daar gebruik van maakt.

1.10 Hardheidsclausule

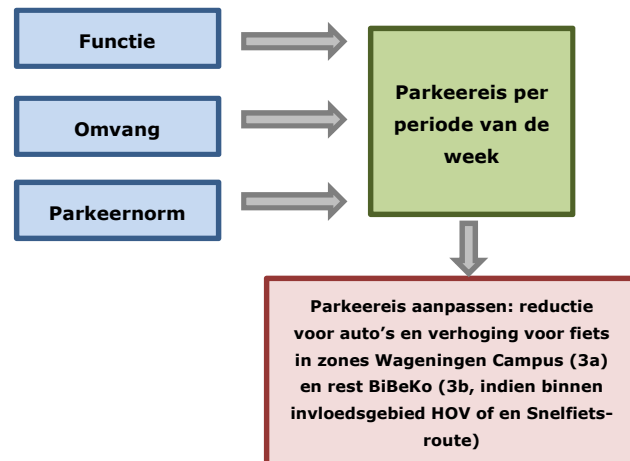
Het college van B en W kan in bijzondere gevallen op individuele gronden en het maatschappelijk belang, besluiten om ontheffing te verlenen van de vigerende de parkeerregels/ normen. Het is mogelijk dat een planontwikkeling gerealiseerd wordt, zonder dat aan de parkeereis wordt voldaan. Tevens kan door het College besloten worden af te zien van een bijdrage in het bereikbaarheidsfonds. De planontwikkeling is dan voor de gemeente van een zodanig zwaarwegend maatschappelijk of economisch belang, dat het voldoen aan de parkeereis niet als doorslaggevende factor wordt beschouwd. De ontheffing wordt door of namens het college van B en W verleend.

2. Het opstellen van de parkeereis

2.1 Vaststellen parkeereis

De parkeereis voor een bouwplan wordt bepaald door:

- Het functietype.
- De omvang van de functie.
- De parkeernorm voor de functie gedifferentieerd naar wonen, werken, bezoek. De tabellen met parkeernormen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.



De parkeereis wordt voor verschillende delen van de week berekend conform de tabellen in de paragrafen 3.1 en 3.2 en de aanwezigheidspercentages volgens paragraaf 3.3. Als er aanleiding is wordt het aanwezigheidspercentage aangepast op een specifiek bedrijven- en bezoekersprofiel en als nodig uitgebreid met de vroege avond.

Functietype

Voor het functietype wordt verwezen naar de tabellen in de paragrafen 3.1 en 3.2. Voor afwijkende functies wordt gebruik gemaakt van publicatie 317 van CROW ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie').

Omvang van de functie

Voor nieuwbouwplannen (dus ook sloop/nieuwbouw) wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend over het gehele nieuwbouwplan. De omvang van het bouwplan wordt uitgedrukt in de eenheden die horen bij de parkeernorm van de betreffende functie. De definitie van gebruiksvloeroppervlak is opgenomen in bijlage 1.

Voor verbouwplannen geldt het principe 'oud voor nieuw'. Alleen de uitbreiding is bepalend voor het opstellen van de parkeereis. Als verbouwen gepaard gaat met functiewijziging van een bestaand pand dan wordt het benodigde extra parkeerplaatsen uitsluitend bepaald op basis van de toename van de

parkeervraag: parkeereis nieuwe functie en nieuwe omvang minus de parkeereis die van toepassing zou zijn geweest op de oude functie en oude omvang (volgens de normen in deze nota).

Voorbeeld parkeereis

Een bouwaanvraag voor een kantoor (zonder balie-functie) van 2.500 m² binnen het invloedsgebied van het HOV.

2.500 m ² kantoor in zone 3 binnen invloedsgebied Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)				
		Wer-ken	Bezoek	To-taal
		Norm per 100 m ² BVO		
		1,9	0,1	
		Parkeereis, reductie 10%		
		1,71	0,09	
Tijdstip	Aanwezigheid	Parkeereis te realiseren op eigen terrein		
Werkdagochtend	100%	42,8	2,1	45
Werkdagmiddag	100%	42,8	2,1	45
Werkdagavond	5%	2,1	0,1	2
Koopavond	5%	2,1	0,1	2
Werkdagnacht	0%	0	0	0
Zaterdagmiddag	0%	0	0	0
Zaterdagavond	0%	0	0	0
Zondagmiddag	0%	0	0	0

Tabel 1: voorbeeld parkeereis parkeren auto. Voor deze zone is de parkeereis voor het fietsparkeren identiek

2.2 Parkeercapaciteit en vorm

Auto

Voor het parkeren op eigen erf bij woningen worden de volgende rekenwaarden voor de parkeercapaciteit gehanteerd:

Parkeren eigen erf	Rekenwaarde
Garage aan woning zonder oprit	0,0
Enkele oprit (> 3,5 m breedte vrije ruimte) met of zonder garage	1,0
Dubbele oprit (> 6,0 m breedte vrije ruimte) met of zonder garage	2,0

Tabel 2: parkeercapaciteit bij woningen

Overige parkeerplaatsen worden in de parkeerbalans pas meegerekend als deze qua maatvoering minimaal voldoen aan de voorkeursmaatvoering van het CROW volgens de volgende tabel:

Eisen minimale maat parkeerplaats		
	Breedte	Lengte
Langs parkeren	2,00 m	6,00 m
Haaks parkeren 90°	2,50 m	5,00 m
Schuin parkeren	2,50 m	5,00 m

Tabel 3: minimale maten parkeerplaats

Voor alle stalling- en niet openbare plaatsen geldt een minimum van 2,30 meter en is NEN-norm 2443 van toepassing.

Fiets

Aan de fietsparkeerplaatsen worden de volgende eisen gesteld:

- Voor werknemers: een afsluitbare voorziening. In de binnenstad kan dit ook in de vorm van een bewaakte fietsenstalling.
- Voor bezoekers: een voorziening met aanbindmogelijkheid. In de binnenstad komt deze voorziening buiten het voetgangersgebied. De stallingvoorziening moet voldoen aan de kwaliteitseis keurmerk FietsParkeur (Normstellend document Fietsparkeur).
- Per fietsparkeerplaats minimaal 1,75 m².
- Bij zelfstandige woningen een berging in de vorm van een bergruimte beschermd tegen weer en wind met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.
- Bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² mag de bergruimte gemeenschappelijk zijn als de vloeroppervlakte van deze bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt. De bergruimte dient rechtstreeks bereikbaar te zijn.
- Bij 'gedeelde' (onzelfstandige wooneenheden zoals kamerverhuur) en wooneenheden, waarvoor in het bestemmingsplan de doelgroep studentenhuysvesting is aangegeven, kan de parkeereis worden gerealiseerd in een gemeenschappelijke fietsenstalling bij de entree van de wooneenheden.

2.3 Loopafstanden

Auto

Voor het realiseren van (openbare) parkeervoorzieningen en voor het bepalen van de benuttingsmogelijkheden zijn de volgende maximale loopafstanden het startpunt.

Maximale loopafstanden parkeren auto	
Functie en/of locatie	Maximale loopafstand (m)
Wonen binnenstad	Gehele binnenstad
Wonen Wageningen UR	400
Wonen binnenstadschil	200
Wonen overig	100
Bezoek binnenstad (vanaf het midden van het winkelgebied) en bezoek Wageningen Campus (vanaf midden Wageningen Campus)	400
Bezoek binnenstad met aanvullend vervoer	3.000
Bezoek detailhandel buiten binnenstad	150
Bezoek overige voorzieningen	300
Buitensport- en recreatievoorzieningen BiBeKo	400
Buitensport- en recreatie in het buitengebied	800
Werknemers (niet in woongebieden)	500
Werknemers met aanvullend vervoer	6.000

Tabel 4: maximale loopafstanden parkeren auto

Fiets

Maximale loopafstanden parkeren fiets	
Functie en/of locatie	Maximale loopafstand (m)
Wonen	Direct bij woning
Centrum	Rand voetgangersgebied
Supermarkt, boodschappen en horeca vanaf ingang	50
Bezoekers van bedrijven, voorzieningen en winkels	50
Werknemers	50

Tabel 5: maximale loopafstanden parkeren fiets



figuur 1 deelgebieden

2.4 Vrijstellingen parkeereis auto alle gebieden

- a. **Vrijstelling** van de parkeereis (of gedeeltelijk) als deze geheel of gedeeltelijk kan worden opgevangen op al bestaande of te verwerven 'eigen parkeerplaatsen' (benutting). De aanvrager moet zelf aantonen in welke mate hij beschikt over structurele restcapaciteit.
- b. **Vrijstelling** van de parkeereis (of gedeeltelijk) voor werknemers als het autogebruik structureel een lagere parkeervraag genereert dan de parkeereis. De aanvrager moet dit zelf aantonen op basis van onder andere:
- o Arbeidsvoorwaarden/reiskostenregeling die voorziet in het financieel aantrekkelijk maken van het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer.
 - o Het beschikbaar stellen van een abonnement voor het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer.
 - o Actieve deelname aan het lokaal of regionaal programma Mobiliteitsmanagement.

De maximale vrijstelling bedraagt 50% van de parkeereis met een maximum van 20. Van de vrijstelling moet 50% als 'reservering' aanwezig zijn. Als in het voorbeeld van tabel 1 aantoonbaar alle werknemers kunnen (gaan) beschikken over een abonnement voor het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer kan de parkeereis worden teruggebracht tot 21 parkeerplaatsen. De helft van de reductie (afgerond 10 parkeerplaatsen) moeten als reserve aanwezig blijven voor het geval het mobiliteitsmanagement wordt gestopt of er een andere gebruiker komt. De reservecapaciteit kan bijvoorbeeld een groenvoorziening zijn

die kan worden omgezet in parkeerplaatsen. *Als (gedeeltelijk) vrijstelling wordt verleend, wordt de norm voor het fietsparkeren opgehoogd met het aantal parkeerplaatsen voor auto's waarvoor vrijstelling wordt verleend.*

Deze vrijstelling geldt ook voor woningbouwcomplexen waar de mogelijkheid tot het gebruik van een deelauto structureel deel uitmaakt van woonaanbod. Per deelauto mag een reductie van 4 parkeerplaatsen worden toegepast met een maximum van 50% van de reguliere parkeereis.

- c. **Vrijstelling** voor 2 parkeerplaatsen. Voor kleine bouwplannen (maximaal 2 parkeerplaatsen) vervalt de parkeereis. In de binnenstad en binnenstadschil kan gebruik worden gemaakt van een parkeervergunning zolang er geen wachtlijst is. Een parkeervergunning wordt niet gegarandeerd.
- d. Als de aanvrager meer parkeerplaatsen wil realiseren dan nodig is volgens de parkeereis is **afwijking** van de parkeereis mogelijk als:
- o Er verkeerstechnisch en milieutechnisch geen bezwaar is tegen de extra verkeersbewegingen die als gevolg van de extra parkeercapaciteit optreden.
 - o De extra capaciteit publiek toegankelijk en bruikbaar is.
 - o Of als het bestemmingsplan dit toelaat.
- e. **Afwijking** van de individuele parkeereis (per bouwplan) vindt plaats als er sprake is van gebiedsontwikkeling of een gebied waarbinnen parkeervoorzieningen door meerdere functies kunnen worden benut. Het verdient dan de voorkeur om een gebiedsparkeerplan te ontwikkelen waarin collectieve (centrale) parkeervoorzieningen zijn

opgenomen desgewenst of als noodzakelijk met betaald parkeren. Dit geldt ook voor een ziekenhuis, waarvoor de norm eigenlijk een richtlijn is. Het gebiedsparkeerplan wordt door de gemeente bestuurlijk vastgesteld en is dan het toetsingskader voor deelontwikkeling in het plangebied. Een gebiedsparkeerplan biedt meer mogelijkheden voor een efficiënte benutting van de parkeerplaatsen (uitwisselbaarheid) waardoor het ruimtebeslag en de investeringskosten lager zijn. Het ligt voor de hand om bijvoorbeeld voor Wageningen Campus te werken met een gebiedsparkeerplan.

2.5 Vrijstelling parkeereis auto binnenstad

Vrijstelling wonen

1. **Vrijstelling** van de parkeereis is mogelijk als:
- o De parkeereis voor het onderdeel wonen voor het totale bouwplan maximaal 10 parkeerplaatsen bedraagt (kleine woningbouwplannen) voor alle perioden.
 - o En voor alle periodes van de week geldt dat door toevoeging van de parkeervraag volgens de parkeereis (wonen plus bezoek), de bezetting, gemeten over één van de deelgebieden lager blijft dan 75%. De deelgebieden zijn Gerdessstraat, Plantsoen, Walstraat, centrum (zie figuur 1). De referentietijdstippen zijn: werkdagmiddag, zaterdagmiddag en nacht. Als referentie worden de cijfers gehanteerd volgens het parkeeronderzoek van januari 2015. Periodiek wordt de referentie opnieuw vastgesteld, bijvoorbeeld iedere 2 of 3 jaar. Er kan gebruik worden gemaakt van een (deel)parkeervergunning zolang er geen

wachttijd is. Een parkeervergunning wordt niet gegarandeerd.

Vrijstelling bezoek

2. **Vrijstelling** van de parkeereis is mogelijk als voor alle periodes geldt dat door toevoeging van de parkeervraag volgens de parkeereis voor het gehele bouwplan, voor het onderdeel bezoek (eventueel plus wonen), de bezetting, gemeten over de gehele binnenstad lager blijft dan 75% (zie ook wonen). De (extra) bezoekers kunnen tegen betaling gebruikmaken van de **aanwezige openbare parkeerplaatsen**.
3. **Vrijstelling** van de parkeereis is mogelijk als:
 - o De toevoeging van de extra parkeervraag volgens de parkeereis uitsluitend op de zaterdagmiddag leidt tot een overschrijding van de grenswaarde van 75% bezetting in de gehele binnenstad. De vrijstelling bedraagt maximaal 25 parkeerplaatsen.
 - o De aanvrager een financiële vergoeding levert aan het mobiliteitsfonds (zie paragraaf 1.9) voor het aantal parkeerplaatsen dat leidt tot de overschrijding van de grens van de grenswaarde van 75% bezetting op zaterdagmiddag.

Bij een overschrijding op twee of meer referentietijdstippen is geen vrijstelling mogelijk.

Vrijstelling werknemers

4. **Vrijstelling** van de parkeereis is mogelijk voor de eerste 10 parkeerplaatsen van het totale bouwplan als de aanvrager een financiële vergoeding levert die gestort wordt in het mobiliteitsfonds (zie paragraaf 1.8) voor het aantal parkeerplaatsen waarvoor vrijstelling wordt verleend.

2.6 Vrijstelling parkeereis auto binnenstadschil

Vrijstelling wonen

5. **Vrijstelling** van de parkeereis is mogelijk voor de eerste 10 parkeerplaatsen als voor de nacht na toevoeging van de parkeervraag volgens de parkeereis (wonen plus bezoek), de bezetting, gemeten over één van de deelgebieden lager blijft dan 85%. De deelgebieden zijn de gebieden buiten de binnenstad waar parkeerregulering is ingevoerd (zie figuur 1): Costerweg, Industrieweg, Nudestraat, Otto van Gelreweg, Rustenburg. In de toekomst wordt dit mogelijk uitgebreid met één of meerdere van de volgende deelgebieden: Wilhelminaweg, Veluviaweg, Benedenbuurt, Olympiaplein en De Buurt.
6. **Vrijstelling** van de parkeereis is mogelijk als:
 - o De parkeereis voor het onderdeel wonen voor het gehele bouwplan niet meer dan 10 parkeerplaatsen bedraagt.
 - o En de kosten voor de parkeerplaatsen op eigen terrein bij de woningen leiden tot een financieel of ruimtelijk niet-uitvoerbaar plan. De aanvrager moet inzichtelijk maken dat het realiseren van de parkeereis ruimtelijk en financieel redelijkerwijs niet mogelijk is zonder het doel, dat wordt beoogd met de omgevingsvergunning, aan te tasten.
 - Den de gemeente bereid en in staat is om de parkeereis over te nemen, binnen de daarvoor geldende maximale loopafstanden tegen een financiële vergoeding die overeenkomt met de werkelijke kosten van de aanleg van de parkeerplaatsen. Aan deze parkeerplaatsen kunnen geen exclusieve rechten worden ontleend. In dit geval wordt tussen de gemeente en de

aanvrager een exploitatieovereenkomst geregeld waarin wordt geregeld dat de parkeerplaatsen gelijktijdig of binnen één jaar na de aanvang van de bouw door de gemeente worden gerealiseerd in de openbare ruimte op basis van de vooraf afgesproken kosten ten laste van de aanvrager. De gemeente en de aanvrager moeten het dus vooraf eens zijn over de realisatie van het aantal parkeerplaatsen, de locatie, de termijn en de kosten.

Vrijstelling bezoek

7. **Vrijstelling** van de parkeereis is mogelijk voor de eerste 10 parkeerplaatsen als voor alle periodes geldt dat door toevoeging van de parkeervraag volgens de parkeereis, voor het onderdeel bezoek (eventueel plus wonen), de bezetting, gemeten in het betreffende deelgebied (zie figuur 1) lager blijft dan 85%. De (extra) bezoekers kunnen gebruik maken van de aanwezige openbare parkeerplaatsen (parkeerautomaat, bezoekersvergunning, parkeerschijfzone).
8. **Vrijstelling** van de parkeereis is mogelijk conform onderdeel 6, maar dan voor het onderdeel bezoek.

Vrijstelling werknemers

9. **Vrijstelling** identiek aan binnenstad 4.

2.7 Vrijstelling parkeereis auto overige zones

Vrijstelling wonen

10. **Vrijstelling** van de parkeereis is mogelijk voor de eerste 10 parkeerplaatsen en als de parkeereis voor alle perioden niet leidt tot een parkeerdruk hoger dan 85% in een gebied binnen de maximale loopafstand. Dit moet door de aanvrager zelf worden aangetoond.
11. **Vrijstelling** identiek aan wonen binnenstadschilpunt 6.

Vrijstelling bezoek

12. **Vrijstelling** van de parkeereis is mogelijk voor de eerste 10 parkeerplaatsen en de parkeereis voor alle perioden niet leidt tot een parkeerdruk hoger dan 85% in een gebied binnen de maximale loopafstand. Dit moet door de aanvrager zelf worden aangetoond.
13. **Vrijstelling** van de parkeereis is mogelijk conform onderdeel 6, maar dan voor het onderdeel bezoek.

Vrijstelling werknemers

14. **Vrijstelling** van de parkeereis is mogelijk conform onderdeel 6, maar dan voor het onderdeel werknemers.
15. **Reductie** van 15% op de parkeereis als de parkeerplaatsen altijd zonder beperkingen openbaar toegankelijk en te gebruiken zijn.

3. De parkeernormen

3.1 Parkeernormen auto

Parkeernormen auto											
Functietype	Matig stedelijk									Weinig stedelijk	
	Eenheid	Zone 1: binnenstad		Zone 2: binnenstadsschil		Zone 3: BiBeKo overig (reductie 3a en 3b nog toepassen)		Zone 4: bedrijventerreinen		Zone 5: Woningen Hoog en BuBeKo	
Wonen		Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek
Woning groot, > 135 m ² GBO	Woning	1,5	0,3	1,6	0,3	1,9	0,3	-	-	2,1	0,3
Woningen midden, 90 - 135 m ² GBO	Woning	1,2	0,3	1,4	0,3	1,6	0,3	-	-	1,7	0,3
Woning klein 1, 75 - 90 m ² GBO	Woning	1,0	0,3	1,1	0,3	1,3	0,3	-	-	1,3	0,3
Woning klein 2, 50 - 75 m ² GBO	Woning	0,7	0,3	0,8	0,3	1,0	0,3	-	-	1,0	0,3
Woning klein 3, < 50 m ² GBO	Woning	0,4	0,2	0,5	0,2	0,7	0,2	-	-	0,7	0,2
Wooneenheid of zelfstandige kamer 35 -50 m ² GBO (studentenhuisvesting)	Wooneenheid	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Wooneenheid of zelfstandige kamer < 35 m ² GBO (studentenhuisvesting)	Wooneenheid	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Wooneenheid ('gedeeld', onzelfstandig)	Wooneenheid	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-	0,1	0,1
Detailhandel		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Binnenstad	100 m ² BVO	0,4	3,1	-	-	-	-	-	-	-	-
Supermarkt < 600 m ² winkelvloeroppervlak	100 m ² BVO	0,2	1,7	0,3	2,4	0,4	3,1	-	-	0,5	3,6
Supermarkt > 600 m ² winkelvloeroppervlak	100 m ² BVO	1,0	5,0	1,1	5,8	1,2	6,5	-	-	1,4	7,2
Buurt- of wijkcentrum	100 m ² BVO	-	-	0,9	3,5	1,1	4,0	-	-	-	-
Bouwmarkt	100 m ² BVO	-	-	0,2	1,6	0,2	2,0	0,2	2,0	-	-
Tuincentrum	100 m ² BVO	-	-	0,3	2,1	0,3	2,4	0,3	2,4	-	-
Bedrijven		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Kantoor zonder baliefunctie	100 m ² BVO	1,5	0,1	1,9	0,1	1,9	0,1	1,9	0,1	2,3	0,2
Kantoor met baliefunctie	100 m ² BVO	1,6	0,4	1,9	0,5	2,3	0,6	2,3	0,6	2,8	0,7
Bedrijf, arbeidsintensief, bezoekersextensief	100 m ² BVO	1,7	0,1	1,9	0,1	2,2	0,1	2,2	0,1	2,2	0,2
Bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief	100 m ² BVO	0,6	0,1	0,8	0,1	1,0	0,1	1,0	0,1	1,1	0,1
Garagebedrijf (reparatie, verkoop)	100 m ² BVO	-	-	4,6	0,2	4,8	0,3	4,8	0,3	4,8	0,3
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² BVO	1,1	0,2	1,3	0,2	1,6	0,3	1,6	0,3	1,6	0,3

In het bestemmingsplan moet de doelgroep studentenhuisvesting zijn aangegeven

o.a. industrie, laboratorium, werkplaats:
o.a. loods, opslag, transport

Tabel 6: parkeernormen auto

	Parkeernormen auto										
	Matig stedelijk									Weinig stedelijk	
Functietype	Eenheid	Zone 1: binnenstad		Zone 2: binnenstadschil		Zone 3: BiBeKo overig (reductie 3a en 3b nog toepassen)		Zone 4: bedrijventerreinen		Zone 5: Woningen Hoog en BuBeKo	
Cultuur		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Bibliotheek	100 m² BVO	0,1	0,4	0,1	0,7	0,1	1,1	-	-	0,1	1,3
Museum	100 m² BVO	0,1	0,6	0,1	0,8	0,1	1,0	-	-	-	-
Bioscoop	100 m² BVO	0,2	3,0	0,5	7,5	0,7	10,5	-	-	0,8	12,9
Filmtheater/filmhuis	100 m² BVO	0,1	2,5	0,2	5,1	0,2	7,7	-	-	0,3	9,6
Theater/schouwburg	100 m² BVO	1,0	6,4	1,0	7,0	1,3	8,5	-	-	1,6	10,4
Sport, recreatie en verzorging		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Sporthal	100 m² BVO	0,1	1,5	0,1	2,1	0,1	2,7	0,1	2,7	0,1	2,7
Sportzaal	100 m² BVO	0,1	1,1	0,1	1,8	0,2	2,6	0,2	2,6	0,2	3,3
Tennishal	100 m² BVO	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1	0,4	0,1	0,4	0,1	0,4
Sportveld	Ha netto terrein	-	-	-	-	1,0	19,0	1,0	19,0	1,0	19,0
Zwembad overdekt	100 m² bassin	-	-	0,3	10,4	0,3	11,2	0,3	11,2	0,4	12,9
Zwembad open lucht	100 m² bassin	-	-	-	-	0,1	12,8	0,1	12,8	0,2	15,6
Bowlingcentrum	Per baan	0,2	1,4	0,3	2,0	0,3	2,5	0,3	2,5	0,3	2,5
Kapsalon	100 m² BVO	1,2	3,5	1,5	4,4	1,8	5,3	-	-	2,0	6,0
Dansstudio	100 m² BVO	0,1	1,5	0,3	3,6	0,4	5,1	-	-	0,5	6,9
Fitness/sportschool	100 m² BVO	0,2	1,4	0,3	2,0	0,3	2,5	-	-	0,3	2,5
Sauna	100 m² BVO	0,1	1,5	0,3	3,6	0,4	5,1	-	-	0,5	6,9
Horeca		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Hotel (1*)	Kamer	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,3
Hotel (2*)	Kamer	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1	0,5
Hotel (3*)	Kamer	0,1	0,2	0,1	0,3	0,1	0,4	0,1	0,4	0,2	0,5
Hotel (4*)	Kamer	0,1	0,2	0,1	0,4	0,2	0,5	0,2	0,5	0,2	0,7
Hotel (5*)	Kamer	0,2	0,3	0,3	0,5	0,4	0,7	0,4	0,7	0,4	0,8
Bed & Breakfast	Kamer	0,1	0,2	0,1	0,3	0,1	0,4	0,1	0,4	0,2	0,5
Café, bar, cafetaria	100 m2 BVO	0,2	1,6	0,5	4,5	0,6	5,4	0,6	5,4	0,6	5,4
Restaurant	100 m2 BVO	0,6	2,5	1,8	7,2	2,6	10,4	2,6	10,4	2,6	10,4
Discotheek	100 m2 BVO	0,1	6,8	0,1	13,8	0,2	20,6	0,2	20,6	0,2	20,6
Congresgebouw, evenementen	100 m2 BVO	0,1	5,4	0,1	6,4	0,1	8,4	0,1	8,4	0,1	8,4
Studenten- of jongerenvereniging	100 m2 BVO	0,1	0,7	0,1	1,4	0,1	2,1	-	-	-	-

Tabel 6: parkeernormen auto (vervolg)

	Parkeernormen auto										
	Matig stedelijk									Weinig stedelijk	
Functietype	Eenheid	Zone 1: binnenstad		Zone 2: binnenstadschil		Zone 3: BiBeKo overig (reductie 3a en 3b nog toepassen)		Zone 4: bedrijventerreinen		Zone 5: Woningen Hoog en BuBeKo	
Medische voorzieningen e.d.		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Huisartsenpraktijk/centrum	Behandeltkamer	0,9	1,2	1,1	1,4	1,3	1,7	-	-	1,4	1,9
Apotheek	Vestiging	1,2	1,0	1,5	1,2	1,7	1,4	-	-	1,7	1,4
Fysiopraktijk	Behandeltkamer	0,5	0,7	0,6	0,8	0,8	1,0	-	-	0,8	1,1
Consultatiebureau	Behandeltkamer	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	-	-	1,1	1,1
Tandarts	Behandeltkamer	0,8	0,7	1,0	0,9	1,2	1,1	-	-	1,4	1,2
Gezondheidscentrum	Behandeltkamer	0,7	0,9	0,8	1,0	1,0	1,2	-	-	1,1	1,3
Crematorium/begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	-	-	-	-	0,1	31,5	-	-	0,1	31,5
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	-	-	0,2	0,4
Onderwijs		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Kinderdagverblijf (exclusief K&R)	100 m2 BVO	1,0	0,1	1,2	0,1	1,4	0,1	1,4	0,1	1,5	0,1
Basisonderwijs (exclusief K&R)	Leslokaal	0,8	0,1	0,8	0,1	0,8	0,1	-	-	0,8	0,1
Middelbaar onderwijs	100 leerlingen	3,3	0,4	4,0	0,5	4,4	0,5	-	-	-	-
ROC	100 leerlingen	4,4	0,3	5,0	0,4	5,4	0,4	-	-	-	-
Hogeschool	100 studenten	2,6	6,7	2,8	7,2	3,0	7,7	-	-	-	-
Universiteit	100 studenten	6,9	6,3	7,9	7,3	8,3	7,7	-	-	8,8	8,0
Avondonderwijs	10 studenten	0,2	4,3	0,3	5,3	0,3	6,5	-	-	-	-

Tabel 6: parkeernormen auto (vervolg)

In publicatie 317 van CROW zijn tevens de volgende functies opgenomen: groothandel in levensmiddelen, bruin- en witgoed, woonwarenhuis, winkelboulevard, meubelboulevard, outletcentrum, musicaltheater, casino, biljart/snookercentrum, wellnesscentrum, squashhal, stadion, kunstijsbaan, jachthaven, golf oefencentrum, golfbaan, indoorspeeltuin, kinderboerderij, manege, dierenpark, pretpark, volkstuin, plantentuin, camping, bungalowpark, fastfoodrestaurant, penitentiaire inrichting, religiegebouw.

Voor deze functies zijn de gemiddelden van de kengetallen van toepassing. Voor een aantal functies is mogelijk maatwerk nodig. Dat geldt voor: sporthallen (in verband met wedstrijdbezoek), golfbanen, ziekenhuizen, verpleeg- en verzorgingstehuis, café, bar, cafetaria, restaurant. Maatwerk kan worden gebaseerd op soortgelijke ervaringen elders en bedrijfsgegevens die worden aangeleverd door de aanvrager (bedrijfsplan, werknemers, bezoekersprofiel).

Bij gebruik van de parkeerkencijfers van CROW geldt de volgende gebiedstoepassing: zone 1 is centrum (CROW), zone 2 is schil centrum (CROW), zone 3 en zone 4 zijn rest bebouwde kom (CROW), zone 5 is buitengebied (CROW).

3.2 Parkeernormen fiets

Parkeernormen fiets											
Matig stedelijk										Weinig stedelijk	
Functietype	Eenheid	Zone 1: binnenstad		Zone 2: binnenstadsschil		Zone 3: BiBeKo overig (verhoging 3a en 3b nog toepassen)		Zone 4: bedrijventerreinen		Zone 5: Woningen Hoog en BuBeKo	
Wonen		Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek
Zelfstandige woning	Woning	Berging	0,5	Berging	0,5	Berging	0,5	-	-	Berging	0,5
Wooneenheid of zelfstandige kamer 35 -50 m2 GBO (studentenhuisvesting)	Wooneenheid	2,6	0,2	2,6	0,2	2,6	0,2	-	-	2,6	0,2
Wooneenheid of zelfstandige kamer < 35 m2 GBO (studentenhuisvesting)	Wooneenheid	1,3	0,2	1,3	0,2	1,3	0,2	-	-	1,3	0,2
Wooneenheid ('gedeeld', onzelfstandig)	Wooneenheid	1,3	0,2	1,3	0,2	1,3	0,2	-	-	1,3	0,2
Detailhandel		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Binnenstad	100 m² BVO	0,8	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-
Supermarkt < 600 m² winkelvloeroppervlak	100 m² BVO	0,4	3,6	0,4	3,6	0,4	3,1	-	-	0,3	2,4
Supermarkt > 600 m² winkelvloeroppervlak	100 m² BVO	1,9	10,1	1,7	8,7	1,2	6,5	-	-	0,9	4,7
Buurt- of wijkcentrum	100 m² BVO	-	-	1,4	5,2	1,1	4,0	-	-	-	-
Bouwmarkt	100 m² BVO	-	-	0,4	2,4	0,3	2,0	0,3	2,0	-	-
Tuincentrum	100 m² BVO	-	-	0,4	3,1	0,3	2,4	0,3	2,4	-	-
Bedrijven		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Kantoor zonder baliefunctie	100 m² BVO	2,9	0,2	2,1	0,1	1,9	0,1	1,9	0,1	1,5	0,1
Kantoor met baliefunctie	100 m² BVO	3,3	0,8	2,8	0,7	2,3	0,6	2,3	0,6	1,9	0,2
Bedrijf, arbeidsintensief, bezoekersextensief	100 m² BVO	3,4	0,2	2,8	0,1	2,2	0,1	2,2	0,1	1,5	0,1
Bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief	100 m² BVO	1,2	0,1	1,2	0,1	1,0	0,1	1,0	0,1	0,7	0,1
Garagebedrijf (reparatie, verkoop)	100 m² BVO	-	-	1,2	0,4	1,0	0,3	1,0	0,3	1,0	0,3
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m² BVO	2,1	0,4	2,0	0,3	1,6	0,3	1,6	0,3	1,1	0,2
Cultuur		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Bibliotheek	100 m² BVO	0,1	3,0	0,1	3,0	0,1	3,0	-	-	0,1	0,8
Museum	100 m² BVO	0,1	1,1	0,1	1,1	0,1	1,0	-	-	-	-
Bioscoop	100 m² BVO	0,7	11,3	0,7	11,3	0,7	10,5	-	-	0,5	8,4
Filmtheater/filmhuis	100 m² BVO	0,2	7,7	0,2	7,7	0,2	7,7	-	-	0,2	6,2
Theater/schouwburg	100 m² BVO	1,9	12,9	1,6	10,4	1,3	8,5	-	-	1,0	6,8
Sport, recreatie en verzorging		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Sportthal	100 m² BVO	0,1	3,1	0,1	3,1	0,1	2,7	0,1	2,7	0,1	1,8
Sportzaal	100 m² BVO	0,1	3,5	0,2	3,5	0,2	2,6	0,2	2,6	0,1	2,2
Tennishal	100 m² BVO	0,1	0,6	0,1	0,5	0,1	0,4	0,1	0,4	0,1	0,3
Sportveld	Ha netto terrein	-	-	-	-	1,0	19,0	1,0	19,0	0,7	12,4
Zwembad overdekt	100 m² bassin	-	-	0,5	20,0	0,3	11,2	0,3	11,2	0,3	8,5
Zwembad open lucht	100 m² bassin	-	-	-	-	0,1	12,8	0,1	12,8	0,1	10,4
Bowlingcentrum	Per baan	0,4	2,8	0,4	3,0	0,3	2,5	0,3	2,5	0,2	1,7
Kapsalon	100 m² BVO	2,3	7,0	2,2	6,6	1,8	5,3	-	-	1,3	3,9
Dansstudio	100 m² BVO	0,4	5,4	0,4	5,4	0,4	5,1	-	-	0,4	4,6
Fitness/sportschool	100 m² BVO	0,4	3,1	0,4	3,1	0,3	2,5	-	-	0,2	1,6
Sauna	100 m² BVO	0,4	5,4	0,4	5,4	0,4	5,1	-	-	0,3	4,5

Berging: zie paragraaf 2.2

In het bestemmingsplan moet de doelgroep studentenhuysvesting zijn aangegeven

Tabel 7: parkeernormen fiets

Parkeernormen fiets											
Matig stedelijk										Weinig stedelijk	
Functietype	Eenheid	Zone 1: binnenstad		Zone 2: binnenstadsschil		Zone 3: BiBeKo overig (verhoging 3a en 3b nog toepassen)		Zone 4: bedrijventerreinen		Zone 5: Woningen Hoog en BuBeKo	
Horeca		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Hotel (1*)	Kamer	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2
Hotel (2*)	Kamer	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1	0,3
Hotel (3*)	Kamer	0,1	0,4	0,1	0,4	0,1	0,4	0,1	0,4	0,1	0,3
Hotel (4*)	Kamer	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,5	0,2	0,5	0,1	0,5
Hotel (5*)	Kamer	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,7	0,4	0,7	0,3	0,5
Bed & Breakfast	Kamer	0,1	0,4	0,1	0,4	0,1	0,4	0,1	0,4	0,1	0,3
Café, bar, cafetaria	100 m² BVO	0,8	6,8	0,8	6,8	0,6	5,4	0,6	5,4	0,4	3,6
Restaurant	100 m² BVO	1,2	5,0	2,7	10,8	2,6	10,4	2,6	10,4	1,9	7,6
Discotheek	100 m² BVO	0,2	20,6	0,2	20,6	0,2	20,6	0,2	20,6	0,1	13,4
Congresgebouw, evenementen	100 m² BVO	0,2	10,8	0,2	9,6	0,1	8,4	0,1	8,4	0,1	5,6
Studenten- of jongerenvereniging	100 m² BVO	3,0	20,5	3,0	20,5	3,0	20,5	-	-	-	-
Medische voorzieningen e.d.		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Huisartsenpraktijk/centrum	Behandeltkamer	1,8	2,3	1,6	2,1	1,3	1,7	-	-	0,9	1,2
Apotheek	Vestiging	2,5	2,0	2,3	1,9	1,7	1,4	-	-	1,1	0,9
Fysiotherapie	Behandeltkamer	1,1	1,4	0,9	1,2	0,8	1,0	-	-	0,5	0,7
Consultatiebureau	Behandeltkamer	1,4	1,4	1,2	1,2	0,9	0,9	-	-	0,7	0,7
Tandarts	Behandeltkamer	1,6	1,5	1,6	1,4	1,2	1,1	-	-	0,9	0,8
Gezondheidscentrum	Behandeltkamer	1,4	1,7	1,2	1,5	1,0	1,2	-	-	0,7	0,9
Crematorium/begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	-	-	-	-	0,1	31,5	-	-	0,1	20,0
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,5	0,7	0,3	0,6	0,2	0,4	-	-	0,2	0,2
Onderwijs		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Kinderdagverblijf (exclusief K&R)	100 m² BVO	2,0	0,1	1,8	0,1	1,4	0,1	1,4	0,1	1,0	0,1
Basisonderwijs (exclusief K&R)	Leslokaal	1,5	10,0	1,1	10,0	0,8	10,0	-	-	0,5	10,0
Middelbaar onderwijs	100 leerlingen	6,6	84,0	6,0	84,0	4,4	84,0	-	-	-	-
ROC	100 leerlingen	8,7	72,0	7,5	72,0	5,4	72,0	-	-	-	-
Hogeschool	100 studenten	5,2	40,0	4,2	40,0	3,0	40,0	-	-	-	-
Universiteit	100 studenten	13,8	40,0	12,8	40,0	8,3	40,0	-	-	5,9	40,0
Avondonderwijs	10 studenten	0,5	8,6	0,4	8,0	0,3	6,5	-	-	-	-

Tabel 7: parkeernormen fiets (vervolg)

In publicatie 317 van CROW zijn tevens de volgende functies opgenomen: groothandel in levensmiddelen, bruin- en witgoed, woonwarenhuis, winkelboulevard, meubelboulevard, outletcentrum, musicaltheater, casino, biljart/snookercentrum, wellnesscentrum, squashhal, stadion, kunstijsbaan, jachthaven, golf oefencentrum, golfbaan, indoorspeeltoernooi, kinderboerderij, manege, dierenpark, pretpark, volkstuin, plantentuin, camping, bungalowpark, fastfoodrestaurant, penitentiaire inrichting, religiegebouw.

Voor deze functies zijn de gemiddelden van de kengetallen van toepassing. Voor een aantal functies is mogelijk maatwerk nodig. Dat geldt voor: sporthallen (in verband met wedstrijdbezoek), golfbanen, ziekenhuizen, verpleeg- en verzorgingstehuis, café, bar, cafetaria, restaurant. Maatwerk kan worden gebaseerd op soortgelijke ervaringen elders en bedrijfsgegevens die worden aangeleverd door de aanvrager (bedrijfsplan, werknemers, bezoekersprofiel).

Bij gebruik van de parkeerkencijfers van CROW geldt de volgende gebiedstoepassing: zone 1 is centrum (CROW), zone 2 is schil centrum (CROW), zone 3 en zone 4 zijn rest bebouwde kom (CROW), zone 5 is buitengebied (CROW).

3.3 Aanwezigheidspercentage per periode

De parkeervraag fluctueert over de verschillende tijdstippen van de dag en/of de week. Met de parkeernorm kan de piekvraag worden berekend. Het aanwezigheidspercentage is dan 100%. Op andere momenten is het aanwezigheidspercentage lager dan 100% en is ook de parkeervraag lager. De aanwezigheidspercentages worden toegepast in de volgende gevallen:

- Bij het opstellen van een gebiedsparkeerplan en een parkeerbalans, waarbij uitwisselbaarheid van parkeercapaciteit tot de mogelijkheden behoort omdat de piekvragen van de verschillende functies in tijd niet samenvallen. Als in een gebied parkeerplaatsen aanwezig zijn die uitsluitend exclusief voor één functie kunnen worden gebruikt worden deze apart in de parkeerbalans opgenomen en niet meegerekend voor de uitwisselbaarheid.

- Om te bepalen of aanwezige restcapaciteit in de directe omgeving kan worden benut bij het bepalen van de parkeereis voor het verstrekken van een omgevingsvergunning.

De aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in de volgende tabel en gebaseerd op de richtlijnen van het CROW (publicatie 317). Bij het toepassen van de richtlijnen wordt, als nodig, rekening te worden gehouden met specifiek maatwerk:

- Voor horeca wordt altijd 100% gerekend. Voor de binnenstad heeft in de parkeernorm voor de fiets en de auto al een reductiecorrectie plaatsgevonden, omdat horecabezoek vaak geen aparte activiteit is.

- Voor functies met een maximale parkeervraag in de avonduren is het nuttig om, afhankelijk van de toepassing, onderscheid te maken naar vroege avond (20.00uur), late avond (02.00 uur) en nacht (na 00.00 uur). Dit kan bijvoorbeeld gelden voor bezoekers van bewoners, sportvoorzieningen, cultuur, supermarkten met avondopening, avondonderwijs.
- Voor alle functies die niet specifiek in de tabel zijn genoemd, zal op basis van specifieke informatie (openingstijden, bezoekersintensiteit per dagdeel) een bezettingspercentage moeten worden gehanteerd. Deze specifieke informatie wordt aangeleverd door de aanvrager van de omgevingsvergunning en kan ontleend worden aan vergelijkbare bestaande situaties of het bedrijfsplan.

Aanwezigheidspercentage toe te passen voor parkeerbalans, gebiedsparkeerplan, benutting restcapaciteit									
Functietype	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag (winkel-sluiting)	Zondagmiddag, koopzondag
Woningen bewoners	50	50	90	80	100	60	80	70	70
Studentenhuisvesting bewoners	10	20	60	60	100	60	60	60	60
Woningen en studentenhuisvesting bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	70	70
Aanleunwoning, verpleeg, verzorgingstehuis	50	50	100	100	25	100	100	100	100
Detailhandel	30	60	10	75	0	100	0	0	75
Supermarkt	30	60	40	80	0	100	40	0	60
Grootschalige detailhandel	30	60	70	80	0	100	0	0	80
Kantoor, bedrijven	100	100	5	5	0	0	0	0	0
Bioscoop, theater	5	25	90	90	0	40	100	40	40
Commerciële dienstverlening	100	100	5	75	0	0	0	0	0
Sportfuncties binnen	50	50	100	100	0	100	100	75	75
Sportfuncties buiten	25	25	50	50	0	100	25	100	100
Sociaal medisch	100	75	10	10	0	10	10	10	10
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0	0	0

4. Juridische context

4.1 Wet ruimtelijke ordening

Sinds 29 november 2014 moeten alle nieuwe bestemmingsplannen beschikken over een parkeernorm. De Bouwverordening is sinds dat moment niet meer van toepassing op nieuwe bestemmingsplannen.

Pas na een overgangsperiode van vijf jaar na het van kracht worden van het Besluit ruimtelijke ordening (tot minimaal 1 januari 2018) is de oude regeling via de Bouwverordening (artikel 2.5.30) niet meer te gebruiken. Tot die tijd heeft de gemeente de tijd om alle bestemmingsplannen aan te passen. Voor 1 januari 2018 is er een paraplu-bestemmingsplan gereed waarin dit is geregeld.

Gemeenten hebben de mogelijkheid om een 'voorwaardelijke verplichting' (de plicht om bij een bepaald gebruik bepaalde voorzieningen te treffen) in de 'regels' van het bestemmingsplan op te nemen. Dit betekent dat in het bestemmingsplan een globale parkeereis moet worden opgenomen. Deze kan worden geformuleerd op basis van deze nota Parkeernormen.

4.2 Overgangsregeling

Auto

In bestemmingsplannen, die na 30 november 2014 worden vastgesteld, moet de parkeernorm worden opgenomen. Juridisch gezien is het bestemmingsplan dan leidend. Dit geldt ook voor uitwerkings- en wijzigingsplannen die een onderdeel vormen van het (globale) bestemmingsplan. In de "juridische hiërarchie" komt na het bestemmingsplan, de bouwverordening. Aan de bouwverordening zijn de parkeernormen gekoppeld. De "Nota Parkeernormen" is een uitwerking van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening. Tussen de vaststelling van de nota parkeernormen en een half jaar na dato wordt een overgangstermijn gehanteerd. De in behandeling zijnde aanvragen worden afgehandeld volgens de oude normen, tenzij de nieuwe normen gunstiger zijn voor de aanvrager van een omgevingsvergunning of als het bestemmingswijzigingen zijn van na 30 november 2014.

Fiets

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bij de gemeente formeel bekende bouwinitiatieven nog maximaal een half jaar na publicatiedatum van deze nota een verzoek mogen indienen zonder fietsparkeerplaatsen. Deze overgangsre-

geling geldt niet voor woningen. In het bouwbesluit, dat per 1 april 2012 in werking is getreden, is al een bepaling opgenomen over bergruimte voor fietsen bij nieuwbouwwoningen.

Mobiliteitsfonds

De vrijstellingsmogelijkheden waarvoor een storing in het mobiliteitsfonds van toepassing is, treden pas in werking als de verordening mobiliteitsfonds door de gemeenteraad is vastgesteld.

4.3 Definities

Eigen terrein

Parkeren op eigen terrein moet worden geïnterpreteerd als het zelfstandig oplossen van de parkeerbehoefte volgens de parkeereis:

- Parkeerplaatsen die worden gerealiseerd op de private grond van het bouwperceel. Als private parkeerplaatsen voor woningen worden gerealiseerd buiten het betreffende perceel, dan moeten deze parkeervoorzieningen kadastraal zijn gekoppeld aan de woning. De parkeervoorziening maakt zodoende integraal deel uit van de woning. Dit geldt ook voor parkeervoorzieningen bij appartementencomplexen (parkeerkelder of -garage).
- Bij grootschalige woningbouwontwikkelingen (waar ook de openbare ruimte wordt ontwik-

keld) is het mogelijk om het plangebied te zien als eigen terrein. Eigen terrein betekent niet per definitie fysiek op eigen terrein of bouwperceel. Een parkeervoorziening die ten behoeve van een ontwikkeling is gerealiseerd, maar niet op het terrein van die ontwikkeling ligt, kan ook worden beschouwd als 'eigen terrein'. Dit is bijvoorbeeld het geval als een aantal parkeerplaatsen worden geclusterd op een pleintje dat alleen toegankelijk is voor bewoners, of als een parkeergarage wordt gerealiseerd die bedoeld is als gemeenschappelijke parkeervoorziening voor meerdere functies.

4.4 Wijziging zone-indeling

De zone-indeling kan wijzigen ten gevolge van het beschikbaar komen van snelfietsroutes, HOV of het wijzigen van de gebieden waarin parkeerregulering van kracht is. Vanaf één jaar voor het intreden van deze wijzigingen, worden de parkeernormen toegepast volgens de nieuwe zone-indeling.

Bijlage 1: Begrippenlijst

Aanwezigheidspercentage	De parkeervraag van een bepaalde functie op een bepaald tijdstip als aandeel van de maximaal optredende parkeervraag van die functie.	Parkeerregulering	Gebieden waar volgens de parkeerverordening en aanwijzingsbesluiten betaald parkeren of parkeren voor vergunninghouders is ingevoerd evenals de gebieden waar een parkeerschijfzone is ingesteld.
BVO	Bruto vloeroppervlak.		
BiBeKo	Binnen bebouwde kom.	Snelfietsroute	Regionale fietsverbinding met de volgende karakteristieken: overwegend vrijliggende brede fietspaden, direct (lage omrijdfactor) en weinig vertraging.
BuBeKo	Buiten bebouwde kom.		
CROW	CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.	WVO	Winkelvloeroppervlak (verkoopruimte).
Deelparkeervergunning	Een parkeervergunning die slechts gedurende een deel van de reguleringsuren geldig is en/of op een beperkt aantal locaties.		
GBO	Gebruiksvloeroppervlak van een woning volgens NEN 2580. Dit omvat enkel de voor bewoning geschikte vloeroppervlakte waar bij bijvoorbeeld de vloer onder een schuine kap met een vrije hoogte van minder dan 1,5 meter niet wordt meegerekend.		
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer: frequent, snel en betrouwbaar, comfortabel.		
Parkeerbalans	De verhouding tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen van een functie of (deel)gebied op een bepaald tijdstip.		
Parkeereis	Het aantal parkeerplaatsen dat aangelegd moet worden bij het realiseren van een bouwplan met een eventueel onderscheid naar parkeerplaatsen op eigen erf en openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.		
Parkeerkencijfer	Indicatieve parkeervraag per eenheid van een functie.		
Parkeernorm	Het beleidsmatig en bestuurlijk vastgestelde aantal parkeerplaatsen per eenheid van een functie dat wordt gebruikt voor het bepalen van de parkeereis bij een bouwplan.		

