



Nota Parkeernormen Wijk bij Duurstede

2016

Versie: 160721

Status: Vastgesteld 27 september 2016

Auteur: Maarten Kylstra

Afdeling Strategie, Beleid en Projecten

Team verkeer

Inhoud

Hoofdstuk 1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel van deze nota	5
1.3	Werkingsfeer	6
1.4	Begrippen	6
Hoofdstuk 2	Parkeernormen Auto	7
2.1	Achtergrond parkeernormen	7
2.2	Stedelijke zone	7
2.3	Autobezit per wijk	8
2.4	Normberekening	9
2.5	Wonen	10
2.6	Garages en opritten	10
2.7	Werken	11
2.8	Winkelen en boodschappen	12
2.9	Sport, cultuur en ontspanning	14
2.10	Horeca en (verblijfs)recreatie	16
2.11	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	17
2.12	Onderwijs	18
2.13	Parkeerbalans	19
Hoofdstuk 3	Toepassing parkeernormen auto	20
3.1	Uitgangspunten	20
3.2	Hardheidsclausule	20
Hoofdstuk 4	Parkeernormen fiets	21
4.1	Aandacht voor de fiets	21
Hoofdstuk 5	Overgangsregeling en slot	22
5.1	Overgangsregeling	22
5.2	Slot en citeertitel	22

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Parkeren en wonen, werken, recreëren en winkelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient daarom ook goed gekeken te worden naar de parkeerbehoefte van de ontwikkeling of de combinatie van ontwikkelingen.

Op basis de kencijfers van CROW, het nationale kennisplatform voor infrastructuur, vervoer en openbare ruimte, kan berekend worden hoeveel parkeerplaatsen er benodigd zijn. Vervolgens moet aangetoond worden dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is of gerealiseerd kan worden.

De kencijfers van het CROW zijn algemeen erkend. Het zijn geen normen, maar richtlijnen.

Het afwijken van de CROW-kencijfers binnen een bepaalde bandbreedte is toegestaan, omdat de parkeerkencijfers volgens de publicatie niet als norm zijn ontwikkeld, maar als hulpmiddel. Het bevoegd gezag kan in afwijking van de parkeerkencijfers van CROW ook eigen, op de plaatselijke situatie afgestemde – realistisch geachte – parkeernormen vaststellen in het lokale parkeerbeleid.

Het is niet noodzakelijk dat alle benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Aanwezige parkeerplaatsen in het openbare gebied mogen bij deze beoordeling in ogenschouw worden genomen. Hierbij moet aangetoond worden dat de aanwezige parkeergelegenheid voldoende is om de parkeervraag die het bouwplan meebrengt op te kunnen vangen. Dat kan bijvoorbeeld worden aangetoond door middel van een parkeeronderzoek/parkeertelling waaruit volgt dat de (gemiddelde) beschikbaarheid van de aanwezige parkeerplaatsen toereikend is.

Tot voor kort waren de parkeernormen bij veel gemeenten geregeld in de bouwverordening. Met de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 (op 29 november 2014) is de Woningwet gewijzigd. De wijziging heeft betrekking op de intrekking van de grondslag voor de stedenbouwkundige voorschriften in een bouwverordening. De stedenbouwkundige voorschriften, zoals het parkeren, moeten nu in het bestemmingsplan zelf geregeld worden.

De intrekking van de stedenbouwkundige voorschriften in de bouwverordening was al geregeld in de Invoeringswet Wro (artikel 8.17 onderdeel B). Dit onderdeel is nooit in werking getreden, onder andere omdat er bij veel gemeenten onduidelijkheid was over de wijze waarop het parkeren in het bestemmingsplan zou kunnen worden geregeld. Zo bestond er onduidelijkheid over de mogelijkheid om via een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan het parkeren te regelen. Inmiddels wordt de voorwaardelijke verplichting al in veel gemeenten toegepast en kan deze ook voor het zekerstellen van voldoende parkeergelegenheid gebruikt worden.

In de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (per 1 november 2014) is bovendien een bepaling (Artikel 3.1.2, tweede lid, onderdeel a) opgenomen, die het mogelijk maakt

in de regels een koppeling te maken met beleidsregels. Een bestemmingsplan kan nu regels bevatten *“waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels”*.

Hierdoor kan net als in de bouwverordening werd gedaan, een flexibele regeling voor parkeren worden opgenomen in het bestemmingsplan. Daarmee zijn de belemmeringen tegen het opheffen van de mogelijkheid stedenbouwkundige bepalingen op te nemen in de bouwverordening weggenomen. Gemeenten dienen uiterlijk 1 juli 2018 het parkeren in het bestemmingsplan geregeld te hebben.

Hoe kan parkeren geregeld worden in het bestemmingsplan?

In ieder geval is het van belang in het bestemmingsplan voldoende ruimte vrij te houden voor het parkeren. Dit kan door voldoende ruimte binnen de bestemming, een bebouwingspercentage of een aanduiding 'parkeren'. Daarnaast kan via een voorwaardelijke verplichting geregeld worden dat voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd wordt.

Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig moet zijn, voordat de bestemming in gebruik wordt genomen. Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak (ABRvS, 9 september 2015 nr. 201410585/1/R6) blijkt dat het niet voldoende is om in de regels alleen aan te geven dat voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid. Er moet in de regels aangegeven worden op basis waarvan dit beoordeeld zal worden. De Afdeling voegt daar in haar uitspraak van 16 december 2015 nog aan toe dat in die planregel ook kan worden geregeld dat indien de beleidsregels wijzigen gedurende de planperiode, daarmee rekening wordt gehouden (AbRvS 16 december 2015, nr. 201410618/2/R6).

1.2 Doel van deze nota

In deze beleidsnota wordt geen nieuw beleid geformuleerd, docht wordt het beleid vastgelegd op vergelijkbare wijze zoals dit tot nu toe op basis van de kentallen van de CROW per project gebeurde.

Deze nota is een toetsingskader, een instrument voor ruimtelijke ordening dat zorg moet dragen voor een evenwichtige balans in vraag en aanbod van en naar parkeerruimte. De normen zijn bedoeld om met initiatiefnemers te komen tot een evenwichtige en toekomstbestendige invulling van het parkeervraagstuk dat zich bij elke nieuwe ontwikkeling altijd voordoet.

Initiatiefnemers kunnen bij de voorbereiding van een principeverzoek of bij de aanvraag van een omgevingsvergunning gebruik maken van deze nota om te bepalen welke parkeervraag zij bij hun ontwikkeling kunnen verwachten. Bij grotere ontwikkelingen dient deze nota als onderlegger bij de stedenbouwkundige randvoorwaarden. De gemeente toetst de parkeersituatie van initiatieven aan deze nota.

1.3 Werkingssfeer

De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en –plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies.

1.4 Begrippen

Begrip	Omschrijving
Aanwezigheidspercentage	Het (theoretisch) op een bepaald tijdstip aanwezige percentage voertuigen in een parkeervoorziening ten opzichte van de maximaal berkenede behoefte
Autobeschikbaarheid	Het eigen autobezit, verhoogd met de auto's van werkgevers die mee naar huis worden genomen.
Bruto vloeroppervlak bvo	Het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren van alle bouwlagen, inclusief technische ruimten.
Centrum	De binnenstad met het kernwinkelgebied.
Dubbel gebruik	Parkeerplaatsen worden afhankelijk van het moment van de dag parkeerplaatsen door verschillende functies gebruikt.
Eigen terrein	Het perceel of de percelen grond waarop de initiatiefnemer de ontwikkeling wil realiseren, inclusief de eventueel daarbij door de gemeente beschikbaar gestelde gronden.
Initiatiefnemer	De partij die het initiatief neemt tot een ontwikkeling van een nieuwe functie of uitbreiding/verbouw of wijziging van een bestaande functie.
Ontwikkeling	Een bouw- of gebruiksontwikkeling waarvoor een aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt ingediend. Het kan gaan over een nieuwbouwontwikkeling, uitbreiding van een bestaande functie of functieverandering.
Parkeerbalans	Een berekening van de (maximale) parkeerbehoefte op basis van de behoefte per functie, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages en rekeneenheden. De uitkomst is het minimaal aan te leggen aantal parkeerplaatsen
Parkeernorm	Basis voor het berekenen van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij een ontwikkeling
Parkeerplaats exclusief op privaat terrein	Parkeerplaats op het eigen perceel die alleen voor de bewoner beschikbaar is.
Schil/overloopgebied	Gemengd gebied rond het centrum dat kan profiteren van de voorzieningen in en rond het centrum.
Verkoop vloeroppervlak vvo, Winkelvloeroppervlak wvo	Het vloeroppervlak binnen de buiten exclusief technische ruimten en opslagruimten

Hoofdstuk 2 Parkeernormen Auto

2.1 Achtergrond parkeernormen

Ieder functie (wonen, werken, winkelen, recreëren) trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer en genereert daarmee een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerruimte voor een functie per eenheid nodig is.

Door de CROW, het internationale kennisplatform voor infrastructuur, is onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte bij diverse functie, de mate van verstedelijking en de stedelijke zone. Dit onderzoek is door de CROW vertaald in kencijfers die een indicatie geven van de vraag naar parkeerplaatsen. Deze kencijfers zijn gepubliceerd in de publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.

In Wijk bij Duurstede is in het verleden onderzoek gedaan naar de autobeschikbaarheid per woning per wijk. Dit is vergeleken met de het gemiddeld autobezit per huishouden zoals dat door het CBS wordt aangegeven. Het blijkt dat de autobeschikbaarheid uit het onderzoek hoger ligt dan de cijfers die het CBS geeft. De reden hiervoor kan zijn dat het CBS uitgaat van het kentekenregister en de per adres ingeschreven auto's. Leaseauto's en bedrijfsbusjes die mee worden genomen naar huis worden hier niet in meegenomen. Bij het vaststellen van de parkeernormen in deze nota is rekening gehouden met dit verschil.

Gebiedsindeling

Zoals aangegeven worden in de CROW-publicatie de kencijfers gekoppeld aan stedelijkheidsgraad van de en de stedelijke zone. Voor de bepaling van de stedelijkheidsgraad van de diverse wijken is gebruik gemaakt van de gegevens van het CBS.

Buurt	Stedelijkheidsgraad
Wijk 00 Wijk bij Duurstede	Matig stedelijk
Wijk 01 Landelijk gebied	Niet stedelijk
Wijk 02 Cothen	Niet stedelijk
Wijk 03 Langbroek	Niet stedelijk

Tabel 1, stedelijkheidsgraad wijken Wijk bij Duurstede cf. CBS indeling

2.2 Stedelijke zone

In de CROW publicatie wordt in de kentallen onderscheid gemaakt naar stedelijke zone. Uit studies is gebleken dat functies in het centrum resulteren in een lagere parkeervraag dan functies van dezelfde aard in de rest van de bebouwde kom. De CROW publicatie kent 4 verschillende zones, te weten centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. In Wijk bij Duurstede is er eigenlijk geen overloopgebied tussen het centrum en de rest van de bebouwde kom te herkennen. Voor de toepassing van de parkeernormen in Wijk bij Duurstede zijn drie stedelijke zones te benoemen:

Centrum: Binnenstad Wijk bij Duurstede, met als buiten grens de Singel;
 Rest bebouwde kom: Rest bebouwde kom van de kern Wijk bij Duurstede, de kern Cothen en de kern Langbroek;

Buitengebied: Alle overige gebieden.



Afbeelding 1: Stedelijke zone Centrum

2.3 Autobezit per wijk

Door het CBS wordt bijgehouden hoeveel auto's er per wijk geregistreerd staan per huishouden per wijk. In de onderstaande tabel is dit voor 2015 weergegeven.

Buurt	Personenauto's	Bedrijfsauto's	Totaal
Wijk 00 Wijk bij Duurstede	1,1	0,1	1,2
Wijk 01 Landelijk gebied	1,8	0,9	2,7
Wijk 02 Cothen	1,3	0,2	1,5
Wijk 03 Langbroek	1,4	0,2	1,6

Tabel 2, aantal geregistreerde auto's per wijk.

In 2006 is er in Wijk bij Duurstede een onderzoek gedaan naar de autobeschikbaarheid per huishouden in de verschillende wijken. Hierbij is ook gevraagd leaseauto's en

bedrijfsauto's die mee naar huis genomen worden op te geven. Uit cijfers van het CBS is gebleken dat de gemiddelde toename van het autobezit over de afgelopen 10 jaar ca 1% per jaar bedroeg. De cijfers uit 2006 zijn hiermee opgehoogd.

locatie	2006	2016
Binnenstad	1,22	1,34
De Engk	1,09	1,2
Frankenhof	1,44	1,58
De Heul	1,4	1,54
Noorderwaard Noord	1,28	1,41
Noorderwaard Zuid	1,59	1,75
Ovens	1,58	1,74
Stenen	1,5	1,65
Rivieren	1,54	1,69
Scheepstermen	1,5	1,65
scheepsnamen	1,5	1,65
Parkwijk	1,48	1,63
De Geer	1,67	1,84

Tabel 3, autobeschikbaarheid per wijk op basis van onderzoek 2006

Uit het eigen onderzoek blijkt dat de autobeschikbaarheid in Wijk bij Duurstede hoger ligt dan de cijfers van het autobezit van het CBS aangegeven. De oorzaak hiervan is eerder in dit stuk aangegeven.

2.4 Normberekening

Rekening houdend met de hogere autobeschikbaarheid in Wijk bij Duurstede komen de normen voor wonen uit op ca 65% van de marge binnen de kentallen van de CROW. Bij het bepalen van de normen voor de hoofdgroepen winkelen en boodschappen en sport, cultuur en ontspanning, voorzieningen die voornamelijk door inwoners van Wijk bij Duurstede worden gebruikt, is van dezelfde verhouding uitgegaan.

2.5 Wonen

In deze nota zijn de parkeernormen gekoppeld aan woningtype. Hierbij is de indeling volgens de publicatie van de CROW gevolgd. Daar waar een onderverdeling naar prijsklasse wordt toegepast wordt de prijsklasse indeling volgens de woonvisie toegepast.

Type	Prijsklassen
Sociaal/goedkoop: huur en koop	huur tot € 710,- per maand koop tot € 181.512,-
Middelduur: Huur en koop	huur vanaf € 710,- tot € 850, - koop vanaf € 181.512, - tot €260.000,-
Vrije sector/duur: Huur en koop	huur vanaf € 850, - koop vanaf € 260.000, -

Tabel 4, prijsklassen woningen

Kleine wooneenheden

Voor de beoordeling van initiatieven met kleine wooneenheden zijn apart normen toegevoegd. Deze komen in de CROW publicatie niet voor. Bedoeld worden hier initiatieven als hofjes woningen specifiek gericht op één persoons bewoning.

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen aandeel bezoek
Koop, vrijstaand	woning	1,6	2,3	2,5	0,3
Koop, twee-onder-een-kap	woning	1,6	2,2	2,5	0,3
Koop, tussen/hoek	woning	1,5	2,0	2,3	0,3
Koop, etage, duur	woning	1,5	2,1	2,4	0,3
Koop, etage, midden	woning	1,4	1,8	2,3	0,3
Koop, etage, goedkoop	woning	1,3	1,6	2,0	0,3
Koop/huur klein appartement/studio 1 pers.	woning	0,8	1,3	1,3	0,2
Huurhuis, vrije sector	woning	1,6	2,2	2,4	0,3
Huurhuis, sociale huur	woning	1,4	1,8	2,0	0,3
Huur, etage, duur	woning	1,5	2,1	2,3	0,3
Huur, etage, midden/goedkoop	woning	1,4	1,6	2,0	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig	woning	0,6	0,8	0,8	0,2
Kamerverhuur, niet-zelfstandig	woning	0,3	0,3	0,3	0,2
Aanleunwoning en serviceflat	woning	1,0	1,0	1,2	0,3

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 5, parkeernormen wonen, de normen zijn inclusief het bezoekers aandeel

2.6 Garages en opritten

Bij woningen, met name vrijstaande woningen en twee-onder-een-kap woningen, maar ook bij rij- en hoekwoningen, wordt bij de realisatie vaak parkeren op eigen terrein aangelegd. De mate waarin deze parkeerplaatsen mee worden gerekend als parkeerplaats is afhankelijk van de bruikbaarheid als gevolg van afmetingen en de bereikbaarheid er van. In tabel 6 zijn de rekeneenheden hiervoor aangegeven.

Voorziening	Rekeneenheid	Minimale lengte oprit (m)	Minimale breedte oprit (m)
Enkele oprit zonder garage	0,8	5,0	3,1
Lange oprit zonder garage of carport	1,0	>8,0	3,1
Dubbele oprit zonder garage	1,7	5,0	5,0
Garage zonder oprit (bij woning)	0,4	nvt	nvt
Garagebox (niet bij woning)	0,5	nvt	nvt
Garage met enkele oprit	1,0	5,0	3,1
Garage met lange oprit	1,3	>8,0	3,1
Garage met dubbele oprit	1,8	5,0	5,0

Tabel 6: rekeneenheden parkeervoorzieningen op eigen terrein

2.7 Werken

Onder de categorie werken worden de hierna volgende functies onderscheiden:

Kantoor (zonder baliefunctie)	Administratief en zakelijk
Commerciële dienstverlening	Kantoren met een baliefunctie
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	Bijvoorbeeld laboratorium, of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers)
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	Bijvoorbeeld loods, opslag of transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers)
Bedrijfsverzamelgebouw	Mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven

Tabel 7: functies werken

De parkeernormen voor bedrijven zijn exclusief de benodigde parkeerruimte voor vrachtauto's. In de tabel is naast de parkeernorm ook het inbegrepen aandeel bezoekers aangegeven. De normen zijn dus inclusief bezoekersparkeren.

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	1,6	2,1	2,8	5%
Commerciële dienstverlening	100 m ² bvo	2,1	3,0	3,8	20%
Bedr. arbeidsintensief/bezoekersextensief	100 m ² bvo	1,6	2,5	2,6	5%
Bedr. arbeidsextensief/bezoekersextensief	100 m ² bvo	0,8	1,1	1,3	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,3	2,0	2,2	-

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 8: parkeernormen werken

2.8 Winkelen en boodschappen

Binnen de groep winkelen en boodschappen worden een groot aantal functies onderscheiden. In tabel 9 worden de voor Wijk bij Duurstede relevante functies omschreven en tabel 10 geeft de bij deze functies behorende parkeernormen.

Functie	Toelichting
Buurtsupermarkt	Kleine supermarkt (kleiner dan 600 m ² wvo) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied heeft
Discountsupermarkt	Een supermarkt die zich kenmerkt door een relatief laag prijsniveau. Het service niveau is laag en het assortiment beperkt.
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	Supermarkt die zich kenmerkt door een relatief laag prijsniveau. Het serviceniveau is van een middenniveau en het assortiment is uitgebreid. De verkoopvloeroppervlakte is vaak groter dan 1.000 m ² wvo.
Fullservice supermarkt (middelhoog tot hoog prijsniveau)	Supermarkt die zich kenmerkt door een relatief hoog prijsniveau, het serviceniveau is hoog en het assortiment is uitgebreid. Het verkoopvloeroppervlak is vaak groter dan 1.000 m ² wvo.
Grote Supermarkt	Supermarkt met een zeer uitgebreid assortiment en een hoog serviceniveau, met een verkoopvloeroppervlak van meer dan 2.500 m ² wvo.
Binnenstad of hoofdwinkelcentrum	De binnenstad of hoofdwinkelcentrum is vaak het oudste deel van een stad of dorp, dat door de aanwezigheid van meerdere winkels en andere voorzieningen een centrumfunctie vervult. Dit centrum is voor het belangrijkste deel gericht op funshoppen en winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie)
Wijk- en dorpscentrum	Dit zijn ondersteunende winkelgebieden, voornamelijk voor doelgerichte boodschappen.

Tabel 9: toelichting functies

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoekers
Buurtsupermarkt	100 m ² bvo	2,5	3,8	nvt	89%
Discountsupermarkt	100 m ² bvo	4	6,8	nvt	96%
Fullservice supermarkt (laag en middellaag)	100 m ² bvo	4	5,7	nvt	93%
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog)	100 m ² bvo	4,5	5,2	nvt	93 %
Binnenstad of hoofdwinkelcentrum	100 m ² bvo	3,5	nvt	nvt	82%
Dorpscentrum	100 m ² bvo	nvt	4,0	nvt	72%
Wijkcentrum (klein)	100 m ² bvo	nvt	4,8	nvt	76%
Kringloopwinkel	100 m ² bvo	nvt	1,9	nvt	89%
Bouwmarkt	100 m ² bvo	nvt	2,4	2,7	87%
Tuincentrum	100 m ² bvo	nvt	2,8	3,1	89%
Groencentrum	100 m ² bvo	nvt	2,8	3,1	89%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 10: parkeernormen winkelen en boodschappen

2.9 Sport, cultuur en ontspanning

Onder sport, cultuur en ontspanning vallen een groot aantal functies. Voor enkele van deze functies is voor een goed begrip een nadere toelichting nodig.

Functie	Toelichting
Fitnessstudio/sportschool	Hiermee wordt bedoeld op kleinschaligere voorzieningen (ca 750 m ² bvo) waar voor het overgrote deel alleen gebruikgemaakt wordt van fitnessapparaten.
Fitnesscentrum	Hierbij gaat het om grotere multifunctionele centra (> 1.500 m ² bvo) die een breed pakket aan activiteiten aanbieden.
Sporthal/sportzaal	De parkeernormen voor deze voorzieningen zijn gebaseerd op normaal gebruik van de voorziening. Wanneer er grotere bezoekersaantallen verwacht kunnen worden dan bij normaal gebruik, dan moet dit apart beoordeeld worden.

Tabel 11, toelichting functies

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Bibliotheek	100 m ² bvo	0,6	1,2	1,6	97%
Filmtheater/filmhuis (1 zitpl = ca 3 m ² bvo)	100 m ² bvo	2,6	8,2	10	97%
Theater/schouwburg (1 zitpl = ca 300 m ² bvo)	100 m ² bvo	8,9	10,3	13,5	87%
Fitnessstudio/sportschool	100 m ² bvo	1,9	5,0	7	87%
Fitnesscentrum	100 m ² bvo	2,2	6,5	7,9	90%
Sporthal	100 m ² bvo	1,8	2,9	3,7	96%
Sportzaal	100 m ² bvo	1,4	2,8	3,8	94%
Tennishal	100 m ² bvo	0,4	0,5	0,6	87%
Squash hal	100 m ² bvo	1,6	2,7	3,3	84%
Zwembad overdekt	100 m ² bad	nvt	11,8	13	97%
Zwembad openlucht	100 m ² bad	nvt	13,2	15,8	99%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 12: parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Van de hierna volgende functies kunnen alleen globale kentallen gegeven worden. Voor een eerste globale bepaling van de parkeerbehoefte kunnen de in de onderstaande tabel genoemde cijfers gebruikt worden. Een definitieve bepaling van de parkeervraag zal bepaald moeten worden op basis van te verwachten bezoekersaantallen.

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Museum	100 m ² bvo	0,7	1,2	nvt	95%
Sportveld	ha netto terrein	27	27	27	95%
Jachthaven	ligplaats	0,7	0,7	0,7	
Kinderboerderij (stadsboerderij)	boerderij	nvt	22,5	nvt	
Manege	box	nvt	nvt	0,5	90%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 13: parkeernormen sport, cultuur en ontspanning II

2.10 Horeca en (verblijfs)recreatie

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Camping	Standplaats	nvt	nvt	1,3	90%
bungalowpark	Bungalow	nvt	1,8	2,2	91%
1* Hotel	10 kamers	0,5	2,5	4,6	77%
2* Hotel	10 kamers	1,6	4,3	6,5	80%
3* Hotel	10 kamers	2,6	5,5	7,3	77%
4* Hotel	10 kamers	3,9	7,7	9,5	73%
5* Hotel	10 kamers	6,1	11,4	13,4	65%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 14: parkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Van de hierna volgende functies kunnen alleen globale kentallen gegeven worden. Voor een eerste globale bepaling van de parkeerbehoefte kunnen de in de onderstaande tabel genoemde cijfers gebruikt worden. Een definitieve bepaling van de parkeervraag zal bepaald moeten worden op basis van te verwachten bezoekersaantallen.

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Café/bar/cafetaria	100 m ² bvo	6	7	nvt	90%
Restaurant	100 m ² bvo	12	14	nvt	80%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 15: parkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie II

2.11 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Behandelkamer	2,3	3,2	3,5	57%
Apotheek	Apotheek	2,5	3,4	nvt	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Behandelkamer	1,5	2	2,2	57%
Consultatiebureau	Behandelkamer	1,6	2,1	2,4	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Behandelkamer	1,4	2	2,3	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Behandelkamer	1,8	2,6	2,9	47%
Gezondheidscentrum	Behandelkamer	1,8	2,4	2,7	55%
Begraafplaats	Plechtigheid	nvt	51	51	97%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 16: parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Van de hierna volgende functies kunnen alleen globale kentallen gegeven worden. Voor een eerste globale bepaling van de parkeerbehoefte kunnen de in de onderstaande tabel genoemde cijfers gebruikt worden. Een definitieve bepaling van de parkeervraag zal bepaald moeten worden op basis van te verwachten bezoekersaantallen.

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Religiegebouw	Zitplaats	0,2	0,2	nvt	
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Wooneenheid	0,7	0,7	nvt	60%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 17: parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen II

2.12 Onderwijs

Onder onderwijs valt naast alle scholen en onderwijs instellingen ook het kinderdagverblijf.

Bij het kinderdagverblijven en basisscholen ontstaat de grootste parkeerdruk door het haal en brengverkeer. Dit is mede afhankelijk van de grootte van de school, hoeveel kinderen er begeleid naar school komen en hoeveel kinderen met de auto worden gebracht. Voor de berekening hiervan heeft de CROW een rekenmodel ontwikkeld. Dit model opgenomen in het rekenprogramma “Parkeren en verkeer” op de site van de CROW. Voor het bepalen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor het haal- en brengverkeer dient deze berekening gebruikt te worden.

Functie	Eenheid	I	II	III	Inbegrepen bezoek
Kinderdagverblijf	100 m ² bvo	1,1	1,5	1,6	0%
basisonderwijs	Leslokaal	1	1	1	
Middelbare school	100 leerlingen	4,7	5,9	5,9	11%
Avond onderwijs	10 studenten	5,5	7,8	11,5	95%

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 18: parkeernormen onderwijs (niet haal en brengverkeer)

2.13 Parkeerbalans

Vaak blijkt het niet noodzakelijk om in een bepaald gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen aan te leggen, maar slechts een deel daarvan, omdat gecombineerd gebruik van plaatsen mogelijk is. De mogelijkheden voor gecombineerd gebruik hangt af van de mate van openbaarheid van de parkeerplaatsen en de afstand van de plaatsen tot de bestemming.

Na bepaling van de parkeervraag per functie wordt met behulp van de aanwezigheidspercentage het benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. De maximale hieruit volgende parkeerbehoefte is het minimale aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 19: aanwezigheidspercentages

Hoofdstuk 3 Toepassing parkeernormen auto

3.1 Uitgangspunten

Bij de toepassing van parkeernormen en de beoordeling van een ontwikkeling gelden de volgende uitgangspunten:

- De parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen;
- Wanneer als gevolg van een nieuwe ontwikkeling parkeerplaatsen voor bestaande functies komen te verdwijnen dienen deze gecompenseerd te worden;
- Er dient conform de parkeernormen in deze nota voorzien te worden in een minimaal aantal goed bereikbare parkeerplaatsen, een ontwikkeling mag geen parkeerprobleem in de omgeving veroorzaken;
- De som van de berekende parkeervraag wordt in hele getallen naar boven afgerond;
- De benodigde parkeercapaciteit moet op eigen terrein gerealiseerd worden;
- Het heeft de voorkeur bij wonen minimaal één parkeerplaats per woning exclusief op privaat terrein te realiseren;
- Overige parkeerplaatsen dienen bij voorkeur openbaar beschikbaar te zijn;
- Parkeerplaatsen op privaat terrein worden in de parkeerbalans toegerekend volgens tabel 6;
- Parkeernormen zijn inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers. De bezoekersplaatsen dienen openbaar bereikbaar te zijn.

3.2 Hardheidsclausule

Het college van burgemeester en wethouders kan, bijvoorbeeld bij een zwaarwegend economisch belang of volkshuisvestingsbelang, afwijken van de gemeentelijke parkeereis. Dit kan bijvoorbeeld wanneer het college de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid als gevolg van het niet realiseren van parkeerplaatsen.

Hoofdstuk 4 Parkeernormen fiets

4.1 Aandacht voor de fiets

Voorzieningen voor de fiets zijn altijd onderbelicht geweest bij ontwikkelingen. De aantrekkelijkheid van een verplaatsing per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen bij herkomst en bestemming. Ook Wijk bij Duurstede heeft fietsstimulering hoog in het vaandel staan. Om die reden worden er ook fietsparkeernormen gesteld bij ruimtelijke ontwikkelingen.

De opgenomen normen moeten gezien worden als richtinggevende minimum normen. Meer mag, minder is niet gewenst.

Functie	Eenheid	I	II	III
Kantoor personeel	100 m ² bvo	1,7	1,2	0,7
Basisschool <250 leerlingen	10 leerlingen	4,3	4,3	nvt
Basisschool 250 tot 500 leerlingen	10 leerlingen	5	5	nvt
Basisschool > 500 leerlingen	10 leerlingen	6,2	6,2	nvt
Basisschool medewerkers	10 leerlingen	0,4	0,4	nvt
Middelbare school leerlingen	100 m ² bvo	0,6	0,6	nvt
Winkelcentrum	100 m ² bvo	2,7	2,7	nvt
Supermarkt	100 m ² bvo	2,9	2,9	nvt
Bouwmarkt	100 m ² bvo	0,25	0,25	nvt
Tuincentrum	100 m ² bvo	0,4	0,4	0,1
Fastfoodrestaurant	Locatie	29	10	5
Restaurant (eenvoudig)	100 m ² bvo	18	18	15
Restaurant (luxe)	100 m ² bvo	4	4	nvt
Apotheek bezoekers	Locatie	7	7	nvt
Apotheek medewerkers	Locatie	4	4	nvt
Begraafplaats	Plechtigheid	5	5	nvt
Gezondheidscentrum bezoekers	100 m ² bvo	1,3	1,3	nvt
Gezondheidscentrum medewerkers	100 m ² bvo	0,4	0,4	nvt
Kerk	100 zitplaatsen	40	40	nvt
Bibliotheek	100 m ² bvo	3	3	nvt
Bioscoop	100 m ² bvo	7,8	1,4	nvt
fitness	100 m ² bvo	5	2	nvt
Museum	100 m ² bvo	0,9	0,9	nvt
Sporthal	100 m ² bvo	2,5	2,5	nvt
Sportzaal	100 m ² bvo	4	4	nvt
Sportveld	Ha netto terrein	61	61	nvt
Theater	100 m ² bvo	24	18	nvt
Zwembad	100 m ² bassin	20	20	nvt

I: Centrum; II: Rest bebouwde kom; III: Buitengebied

Tabel 19: fietsparkeernormen

Hoofdstuk 5 Overgangsregeling en slot

5.1 Overgangsregeling

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. De nieuwe parkeernormen worden niet opgelegd wanneer:

- Aanvrager binnen twee jaar na een positieve reactie op een principeverzoek, waarin aantallen parkeerplaatsen zijn benoemd, voor het betreffende plan een aanvraag omgevingsvergunning indient;
- Voor een bouwplan voor de inwerkingtreding van deze nota een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend, waarin een reëel aantal parkeerplaatsen is opgenomen;
- Bouwplannen die op basis van een vastgesteld bouwprogramma worden uitgevoerd, waarbij reeds parkeernormen of aantallen parkeerplaatsen zijn vastgelegd.

5.2 Slot en citeertitel

- In die situaties waarin deze nota niet voorziet wordt in overleg tussen de initiatiefnemer en de gemeente een op de publicaties van de CROW en de bezoekersverwachtingen gebaseerde parkeernorm vastgesteld.
- Deze nota kan aangehaald worden als Nota Parkeernormen Wijk bij Duurstede.