
Beleidsregels
Parkeernormen
Wijchen

# Inhoudsopgave


**1. Inleiding** 3

1.1 Achtergrond 3
1.2 Grondslag 3
1.3 Inwerkingtreding 3

**2 Uitvoering parkeerverplichting** 4

2.1 Werkwijze Wijchen 4
2.2 Totstandkoming parkeernormen Wijchen 5
2.3 Voldoen aan parkeerverplichting 6
2.4 Mogelijkheden verlagen parkeerverplichting 9
2.5 Compensatie verplichting in omgeving 10
2.6 Afwijken parkeerverplichting auto 10
2.7 Parkeernormen fiets niet-woonfuncties 11

**Bijlage 1 - parkeernormen auto** 13

**Bijlage 2 - parkeernormen fiets** 17

**Bijlage 3 - stroomschema beoordeling aanvraag** 20

**Bijlage 4 - overzichtskaart centrumgebied kern Wijchen** 21

**Bijlage 5 - definities** 22

**Colofon** 23

# 1. Inleiding

## 1.1 Achtergrond

In het huidig mobiliteitsbeleid en het parkeerbeleid van de gemeente Wijchen is opgenomen dat de gemeentelijke parkeernormen worden geactualiseerd. Bij een actualisatie van parkeernormen is het doel om deze zo vast te stellen dat ze recht doen aan de huidige en toekomstige situatie ter plaatse. Dit betekent dat binnen een gemeente voor dezelfde functie verschillende parkeernormen kunnen gelden.

De toepassing van parkeernormen kent meerdere aanvliegroutes. Een stedenbouwkundige wil in een ruimtelijk ontwerp doorgaans niet al te veel parkeerplaatsen (op maaiveld) realiseren vanwege het ruimtebeslag en om kwaliteit in de openbare ruimte te bieden. De verkeerskundige wil vanuit het oogpunt van bereikbaarheid juist voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd zien. De planoloog en plantoetser willen duidelijke en werkbare parkeernormen die transparant toe te passen zijn.

De parkeernormensystematiek is kortom éénduidig, transparant en toetsbaar. De hoogte van de parkeernormen sluiten aan op de specifieke situatie in de gemeente Wijchen en is tegelijkertijd toekomstbestendig.

## 1.2 Grondslag

Bestemmingsplannen moeten sinds 1 juli 2018 beschikken over een planregeling waarin parkeernomen zijn vastgelegd die aan de desbetreffende voorziene ruimtelijke ontwikkeling zijn gekoppeld. Dit met het doel te zorgen dat de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling op eigen terrein wordt opgelost. Dit is ook mogelijk door in een planregeling een expliciete verwijzing naar gemeentelijke parkeerbeleidsregels op te nemen. Parkeernormen kunnen sinds 1 januari 2024 ook als dynamische beleidsregel aan een omgevingsplan worden gekoppeld.

In 2020 is het ‘Parkeerbeleidsplan gemeente Wijchen’ door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin zijn parkeernormen voor verschillende functies opgenomen. Echter, er is geen paraplu-bestemmingsplan opgesteld om de parkeernormen van toepassing te verklaren. Daarom gelden nog steeds de parkeernormen zoals vastgelegd in de diverse bestemmingsplannen. Dit wordt nu gecorrigeerd door middel van een omgevingsplan met een dynamische verwijzing naar deze beleidsregels.

De gemeente Wijchen bestaat uit de kernen Bergharen, Hernen, Batenburg, Leur, Wijchen, Niftrik, Alverna en Balgoij. Daar waar Wijchen staat vermeld betreft dit de Gemeente Wijchen, tenzij specifiek wordt vermeld dat het de kern Wijchen betreft

## 1.3 Inwerkingtreding

1. De Beleidsregels Parkeernormen Wijchen treden in werking op de eerste dag na bekendmaking waarin dit besluit wordt geplaatst.
2. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning, die is ingediend vóór de inwerkingtreding van de beleidsregels, wordt afgedaan op grond van de tot de inwerkingtreding van dit besluit geldende regels. Dit tenzij toepassing van de nieuwe beleidsregels gunstiger is voor de aanvrager van de omgevingsvergunning. In dat geval zijn onderhavige beleidsregels van toepassing.
3. TOEVOEGEN GEMEENTE BEPALING DAT DE GEMEENTE DE BELEIDSREGELS OP DATUM X HEEFT VASTGESTELD MET ONDERTEKENING NAMEN EN DATUM.

# 2 Uitvoering parkeerverplichting

## 2.1 Werkwijze Wijchen

Een ontwikkeling, een bouwactiviteit en/of een wijziging van gebruik, kan tot gevolg hebben dat er (meer) ruimte nodig is voor het parkeren van auto's. De aanvrager moet ervoor zorgen dat er in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren van personenauto's. Op basis van de CROW parkeerkencijfers (publicatie 381) zijn passende parkeernormen opgesteld. Daarbij is rekening gehouden met de verstedelijkingsgraad en het gemiddeld autobezit in de gemeente.

Bij ontwikkelingen worden parkeerplaatsen en laad-los voorzieningen in principe op eigen terrein aangelegd. Bij ontwikkelingen waar ook de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld, kan het plangebied tijdelijk als eigen terrein worden beschouwd. Naast het aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De benodigde ruimte voor het parkeren van auto's dient te zijn afgestemd op de gangbare personenauto's. In deze beleidsregels zijn hiervoor de minimale eisen opgenomen (zie tabel 2). In het uitwegenbeleid van de gemeente is vastgelegd dat voor de eerste uitweg bij een woning of bedrijfsperceel er maximaal één openbare parkeerplaats op straat mag vervallen.[1]

Onderstaand is beschreven welke stappen moeten worden doorlopen in de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeerverplichting. Dit stappenplan is in bijlage 3 vertaald in een beslisboom:

1 Hoofddoel is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeerverplichting (zie paragraaf 2.3 en 2.4). Uitgangspunt is dat de parkeerverplichting op eigen terrein wordt gerealiseerd.

2 Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeerverplichting.

3 Als stap 1 en 2 niet mogelijk zijn, dan kan de aanvrager van een omgevingsvergunning een schriftelijk verzoek indienen bij het college van B&W voor een ontheffing van de gemeentelijke parkeerverplichting. Het verzoek van de aanvrager moet gegronde redenen bevatten die aantonen dat de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is. En dat de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet in de nabije omgeving van de ontwikkeling kan worden gecompenseerd.

4 Bij behandeling van de ontheffingsaanvraag wordt afgewogen of het tekort aan benodigde parkeerplaatsen in de nabijheid van de ontwikkeling kan worden opgevangen in de openbare ruimte (zie paragraaf 2.5). Dit moet door de initiatiefnemer/aanvrager met een parkeeronderzoek worden aangetoond. De aanvrager stemt vooraf met de gemeente de werkwijze en het onderzoeksgebied voor het parkeeronderzoek af. Deze mogelijkheid geldt niet voor het centrumgebied van de kern Wijchen zoals opgenomen in bijlage 4.

5 Het college van B&W kan in specifieke uitzonderingsgevallen gehele of gedeeltelijke ontheffing van de parkeerverplichting verlenen (zie paragraaf 2.6). Dit kan alleen wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid. En wanneer naar het oordeel van het college van B&W het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Wijchen zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeerplaatsverplichting.

[1] Zie: Uitrit of inrit aanleggen | Gemeente Wijchen

## 2.2 Totstandkoming parkeernormen Wijchen

### 2.2.1. Gebiedstypologie gemeente Wijchen

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is het aanbod – en de kwaliteit – van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast.

De gemeente Wijchen valt qua stedelijkheidsgraad -in zijn geheel- in de categorie 'weinig stedelijk'.[2] Niet elk gebied heeft echter deze stedelijkheidsgraad (OAD) [3]:

- de bebouwde kom van Wijchen en Batenburg valt onder 'matig stedelijk';
- de bebouwde kom van Bergharen, Hernen en Balgoij valt onder 'weinig stedelijk';
- de bebouwde kom van Niftrik valt onder 'niet stedelijk'
- het buitengebied van de gemeente Wijchen valt onder 'niet stedelijk'.

Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen de stedelijke zones (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied) van de kernen in de gemeente. Hoe dichter bij het centrum, des te beter normaliter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager dus de parkeernorm kan zijn.

Wijchen is op basis hiervan onderverdeeld in een aantal stedelijke zones. Dit zijn gebieden die qua geografische ligging, ruimtelijke kenmerken en stedelijke dichtheid zorgen voor een bepaald mobiliteitspatroon en bijbehorende parkeervraag.

Het begrenzing van het centrumgebied Wijchen is weergegeven in bijlage 4. De overige gebieden binnen de bebouwde kom vallen onder de zone 'rest bebouwde kom'. Alles buiten de planologische bebouwde komgrenzen valt onder 'buitengebied'. In onderstaande tabel is dit samengevat weergegeven.

*Tabel 1 Overzicht stedelijkheidsgraad en stedelijke zones*

| Gebied | Stedelijkheid | Stedelijke zone |
|---|---|---|
| Centrum kern Wijchen | Matig stedelijk | Centrum |
| Bebouwde kom van Wijchen en Batenburg | Matig stedelijk | Rest bebouwde kom |
| Bebouwde kom van Bergharen, Hernen en Balgoij | Weinig Stedelijk | Rest bebouwde kom |
| Bebouwde kom van Niftrik | Niet stedelijk | Rest bebouwde kom |
| Buitengebied | Niet stedelijk | Buitengebied |

Voor de ontwikkeling 'Tussen Kasteel en Wijchens Meer' zijn specifieke parkeernormen vastgelegd in het bestemmingsplan. Deze parkeernormen blijven onverminderd hetgeen gesteld in deze beleidsregels van kracht.

[2] Bron: StatLine - Gebieden in Nederland 2021 (cbs.nl) – AOD 802 per km2
[3] Bron: Gemeente Wijchen in cijfers en grafieken (bijgewerkt 2024!) | AlleCijfers.nl

### *2.2.2 Toepassing parkeernormen*

De gemeente Wijchen is een weinig stedelijk gebied. Dit uit zich in het autobezit. Dit is in onze gemeente iets hoger dan het Nederlands gemiddelde: respectievelijk 1,2 versus 1,1 particuliere personenauto's per huishouden (2023).[4]

Op basis van publicatie 381 van het CROW (Toekomstbestendig Parkeren) is een lijst met passende parkeernormen opgesteld. De gemeente werkt met 'vaste parkeernormen'. Dit biedt duidelijkheid voor alle betrokkenen. De basis voor de parkeernormen ligt per functie tussen het minimum en het gemiddelde van de CROW-bandbreedte. Dit komt voort uit het huidige autobezit, onze ambitie om bij ruimtelijke ontwikkelingen duurzame mobiliteitsvormen (lopen, fietsen en openbaar vervoer) te stimuleren en om efficiënt om te gaan met de beschikbare (openbare) ruimte.

Bij de realisatie van nieuwe functies is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen. In deze beleidsregels zijn alleen de relevante en meest voorkomende functies opgenomen (zie tabellen in bijlage 1). De parkeerplaatsverplichting is inclusief het benodigd aantal laadpunten voor elektrische auto's (zie CROW publicatie 381).

BELEIDSREGEL 1: Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals weergegeven in tabel 1.

BELEIDSREGEL 2: Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt voor de functies wonen, werken en onderwijs gebruik gemaakt van de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1 (parkeernormen auto). Voor functies die niet zijn opgenomen dient gebruik te worden gemaakt van de kencijfers zoals beschreven in publicatie 381 van het CROW, waarbij moet worden uitgegaan van het midden tussen het minimum en het gemiddelde van de bandbreedte.

[4] Bron: Autobezit per huishouden, 1 januari 2023 | CBS

BELEIDSREGEL 3: De in bijlage 1 opgenomen parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. Het bezoekersdeel is relevant als de parkeervoorziening van een functie op eigen terrein wordt gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk is. Het bezoekersdeel dient namelijk altijd openbaar toegankelijk te zijn.

## 2.3 Voldoen aan parkeerverplichting

### *2.3.1 Aantonen parkeercapaciteit op eigen terrein*

Een initiatiefnemer van een plan is verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeerruimte. Voor iedere nieuwe ontwikkeling geldt dat het geen parkeerprobleem (hogere parkeerdruk) mag veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de initiatiefnemer zorgdraagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein te worden opgelost.

Met het begrip "parkeren op eigen terrein" wordt bedoeld: "ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan en de vigerende bestemming." De op eigen terrein te realiseren parkeervoorzieningen dienen te voldoen aan de maatvoering zoals beschreven in tabel 2.

Als er in een initiatief maximaal één extra parkeerplaats moet worden gerealiseerd, dan hoeft men geen parkeerplaats te realiseren. Op deze wijze wordt bereikt dat voor bouwplannen met een kleine verkeersaantrekkende werking geen ontheffing hoeft te worden verleend. De grenswaarde is 1,0 parkeerplaatsen. Bij meer dan 1,0 parkeerplaats is geen vrijstelling mogelijk. Dit geldt alleen voor niet-woonfuncties.

Ook bij een wijziging van gebruik wordt op basis van de parkeernormen een parkeerverplichting berekend. Hierbij geldt dat de berekende parkeerverplichting op basis van de nieuwe functie, wordt verminderd met de parkeerverplichting (conform parkeernormen bijlage 1) van de functie die in de laatst verleende bouwvergunning is vastgelegd. De huidige situatie is dus de nul-situatie. Ook bij de sloop van bestaande panden

wordt de parkeerverplichting voor deze panden berekend en verrekend met de nieuwe parkeerverplichting. Het gevolg van deze werkwijze is dat historisch gegroeide en bestaande parkeerproblemen niet worden aangepakt. Hiermee wordt wel voorkomen dat de parkeerdruk door de nieuwe ontwikkeling groter wordt.

### *2.3.2. Reductiefactor parkeerplaatsen op eigen terrein*

In de praktijk blijkt vaak dat bij woningen een garage niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte in gebruik is. Indien daar bij het vaststellen van de parkeerverplichting geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Naast de instandhouding van de parkeerplaatsen is ook het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein lager. Immers, als de eigenaar van een woning niet thuis is, kan een ander deze parkeerplaats niet gebruiken. De bezetting van parkeerplaatsen op eigen terrein is hierdoor lager dan de bezetting van openbare parkeerplaatsen. Om dit te compenseren worden parkeerplaatsen op eigen terrein van woningen niet volledig meegerekend.

De berekenwijze van parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen zijn opgenomen in onderstaande tabel. De situering moet hierbij zodanig zijn dat het veilig in- en uitrijden is gewaarborgd en het eigen terrein toegankelijk is voor bijvoorbeeld fietsers. Wanneer de voordeur of de garage/berging achter of naast de parkeerplaatsen is gesitueerd, dan moet er minimaal één meter tussen de parkeerplaatsen en de erfgrens zitten.

| Parkeervoorziening | Theoretisch aantal | Berekend aantal | Afmeting |
|---|---|---|---|
| Enkele oprit zonder garage | 1 | 0,8 | oprit min. 5,0 m diep en 2,5 m breed |
| Lange oprit zonder garage of carport | 2 | 1,0 | oprit min. 10,0 m diep en 2,5 m breed |
| Dubbele oprit zonder garage | 2 | 1,7 | oprit min. 5,0 m diep en 4,5 m breed |
| Garage zonder oprit (bij woning) | 1 | 0,4 | garage min. 5,0 m diep en 2,8 m breed |
| Garagebox (niet bij woning) | 1 | 0,5 | garage min. 5,0 m diep en 2,8 m breed |
| Garage met enkele oprit | 2 | 1,0 | oprit min 5,0 m diep en 2,5 m breed |
| Garage met lange oprit | 3 | 1,3 | oprit min. 10,0 m diep en 2,5 m breed |
| Garage met dubbele oprit | 3 | 1,8 | oprit min 5,0 m diep en 4,5 m breed |

*Tabel 2 Parkeren op eigen terrein (*Bron CROW*)*

### *2.3.3 Toepassing aanwezigheidspercentages dubbelgebruik*

Als binnen een gebied verschillende functies worden gerealiseerd, dan kan bij de parkeerverplichting rekening worden gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bij meerdere functies (dus niet alleen wonen) kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers (inwoners, bezoekers, werknemers) aanwezig zijn.

Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral ‘s avonds en ’s nachts hoog. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een deel van de inwoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden. Door dubbelgebruik kan de parkeerverplichting naar beneden worden

bijgesteld. Voorwaarde is dat de initiatiefnemer dit onderbouwt middels een parkeerbalans.

Het berekenen van de mate van dubbelgebruik geschiedt op basis van onderstaande aanwezigheidspercentages voor maatgevende momenten. Voor functies die niet vermeld staan in onderstaande tabel dient een zo goed mogelijke inschatting te worden gemaakt op basis van een vergelijkbare functie of er moet worden uitgegaan van (door de initiatiefnemer aan te leveren) ervaringscijfers van een vergelijkbaar project elders in het land.

*Tabel 3 Aanwezigheidspercentage t.b.v. berekening dubbelgebruik (bron CROW Publicatie 381*

| | Werkdag ochtend | Werkdag middag | Werkdag avond | nacht | Koop-avond | Zaterdag middag | Zaterdag avond | Zondag middag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| woningen bewoners | 50% | 50% | 90% | 100% | 80% | 60% | 80% | 70% |
| woningen bezoekers | 10% | 20% | 80% | 0% | 70% | 60% | 100% | 70% |
| kantoor/bedrijven | 100% | 100% | 5% | 0% | 5% | 0% | 0% | 0% |
| commerciële dienstverlening | 100% | 100% | 5% | 0% | 75% | 0% | 0% | 0% |
| detailhandel | 30% | 60% | 10% | 0% | 75% | 100% | 0% | 0% ** |
| grootschalige detailhandel | 30% | 60% | 70% | 0% | 80% | 100% | 0% | 0% ** |
| supermarkt | 30% | 60% | 40% | 0% | 80% | 100% | 40% | 0% ** |
| sportfuncties binnen | 50% | 50% | 100% | 0% | 100% | 100% | 100% | 75% |
| sportfunctie buiten | 25% | 25% | 50% | 0% | 50% | 100% | 25% | 100% |
| bioscoop/theater/podium | 5% | 25% | 90% | 0% | 90% | 40% | 100% | 40% |
| sociaal medisch | 100% | 75% | 10% | 0% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| verpleeghuis | 100% | 100% | 50% | 25% | 50% | 100% | 100% | 100% |
| ziekenhuis patiënten/bezoekers | 60% | 100% | 60% | 5% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| ziekenhuismedewerkers | 75% | 100% | 40% | 25% | 40% | 40% | 40% | 40% |
| dagonderwijs | 100% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| avondonderwijs | 0% | 0% | 100% | 0% | 100% | 0% | 0% | 0% |

*** bij koopzondag moet uit worden gegaan van 100%*

BELEIDSREGEL 4: Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden, tenzij de aanvrager aantoont dat dit ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch of financieel niet haalbaar is.

BELEIDSREGEL 5: Bij een bouwactiviteit hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling. Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt altijd naar boven afgerond tot een volledige parkeerplaats.

BELEIDSREGEL 6: Bij het bepalen van de parkeerverplichting van meerdere functies wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 3.

## 2.4 Mogelijkheden verlagen parkeerverplichting

Bij nieuwe ontwikkelingen kan de parkeereis worden beïnvloed door het bieden en/of stimuleren van alternatieve vervoerswijzen. Het bieden van duurzame alternatieven zorgt immers voor minder autobezit en een andere mobiliteitsbehoefte. Dit is mogelijk bij (grootschalige) gebiedsontwikkelingen en lokale initiatieven met 20 of meer woningen / appartementen, niet voor kleine particuliere initiatieven en grondgebonden woningen.

Het verlagen van de parkeerverplichting kan door in de ontwikkeling onderstaande vormen van mobiliteit mee te nemen:

- Fietsparkeren: als een ontwikkeling (alleen geldig bij appartementen) voorziet in extra (boven de eisen van het bouwbesluit) en/of kwalitatief toegankelijke fietsparkeervoorzieningen, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 5% worden verlaagd – in verhouding is dat vijf extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werknemers, studenten).
- Deelauto's: als bij een woningontwikkeling structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's op eigen terrein ter beschikking worden gesteld, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen tot maximaal 10% worden verlaagd. Hierbij hanteren we de verhouding van één autodeelparkeerplaats in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt dus vier reguliere autoparkeerplaatsen (= saldo -3 plaatsen).

De mogelijkheden om de parkeerplaatsverplichting te verlangen mogen niet bij elkaar worden opgeteld. Dit omdat de acceptatie van deelmobiliteit in onze gemeente nog beperkt is en we niet willen dat we door hoge reductiepercentages in de omgeving van de ontwikkeling een parkeerprobleem creëren. De reductie geldt niet voor het bezoekersdeel van de parkeernorm van woningen (zie CROW-publicatie 381 voor aandeel bezoek) en voor niet-woonfuncties.

Belangrijk bij het toepassen van reductiefactoren is dan ook dat zolang er in het betreffende gebied geen vorm van parkeerregulering is ingevoerd, de maximaal te verkrijgen korting afhankelijk is van de onderbouwing van de ontwikkelaar. Deze moet het gebruik van alternatieven voor de privéauto onderbouwen aan de hand van onder andere de locatie van de ontwikkeling (nabijheid voorzieningen en OV), de doelgroep (jongeren/gezinnen/ouderen) en welke vormen van deelmobiliteit worden toegepast. Afhankelijk van de kwaliteit van het plan kan door de gemeente een korting worden gegeven van maximaal 10%. Hierbij is belangrijk dat de ruimte die wordt bespaard op het parkeren wordt gebruikt om extra kwaliteit toe te voegen aan de woonomgeving. De korting kan door ontwikkelaars dus niet standaard worden toegepast bij ruimtelijke plannen.

Rekenvoorbeeld: als het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen voor bewoners (dus niet bezoekersdeel) 200 parkeerplaatsen bedraagt, dan kan deze middels bovenstaande mogelijkheden maximaal worden gereduceerd tot 180 parkeerplaatsen (maximaal -10%). Dit betekent een reductie van 20 parkeerplaatsen. Hiervoor moeten 5 deelauto's worden geplaatst. Dit betekent dat het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen 185 stuks bedraagt.

## 2.5 Compensatie verplichting in omgeving

Een initiatiefnemer van een plan is, zoals eerder vermeld, verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen. Bij het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting op eigen terrein (ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch, financieel) dient de initiatiefnemer dit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen. Deze inspanningsverplichting betekent het moeten aantonen dat het fysiek aanleggen van parkeerplaatsen in geen enkele vorm mogelijk is. En dat de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet in de nabije omgeving van de ontwikkeling kan worden gecompenseerd.

Een aanvrager van een omgevingsvergunning kan met deze onderbouwing een schriftelijk verzoek bij het college van B&W indienen voor een ontheffing van de gemeentelijke parkeerverplichting. Dit betreft stap 3 zoals beschreven in paragraaf 2.1.

Met een parkeeronderzoek moet vervolgens worden aangetoond dat het tekort aan benodigde parkeerplaatsen in de nabijheid van de ontwikkeling kan worden opgevangen in de openbare ruimte. De aanvrager stemt vooraf de werkwijze met de gemeente af. Hierbij worden afspraken gemaakt over minimaal:

a het onderzoeksgebied gerelateerd aan de loopafstanden zoals geformuleerd in tabel 4;

b de wijze waarop de parkeercapaciteit wordt bepaald,

c de onderzoeksperiode en de onderzoeksmomenten (gekoppeld aan de maatgevende periode van het betreffende initiatief).

De gemeente beoordeelt op basis van het parkeeronderzoek of het tekort aan benodigde parkeerplaatsen als gevolg van initiatief in de nabijheid van de ontwikkeling kan worden opgevangen in de openbare ruimte. Hierbij wordt meegenomen of de gemeente de betreffende ruimte niet als reserve wil houden voor het opvangen van al bestaande parkeertekorten of andere doeleinden.

Deze mogelijkheid geldt niet voor het centrumgebied van de kern Wijchen zoals opgenomen in bijlage 4.

*Tabel 4 Richtlijn loopafstanden (op basis van het CROW Publicatie 381 m.u.v. wonen)*

| Van | Acceptabele loopafstanden |
|---|---|
| **Wonen** | Ca. 200 meter (conform parkeervisie)<br>Voor bezoekers: ca. 250 meter |
| **Winkelen** | Ca. 400 meter |
| **Werken** | Ca. 500 meter |
| **Sport, cultuur, ontspanning** | Ca. 400 meter |
| **Horeca en recreatie** | Ca. 400 meter |
| **Gezondheidszorg** | Ca. 100 meter |
| **Onderwijs (docenten)**<br>**Onderwijs (leerlingen)** | Ca. 500 meter<br>Ca. 100 meter |

## 2.6 Afwijken parkeerverplichting auto

Als een aanvraag voor een omgevingsvergunning voorziet in voldoende parkeercapaciteit, dan wordt een positief advies afgegeven. Er wordt een negatief parkeeradvies voor de aanvraag van een omgevingsvergunning afgegeven op basis van het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting als:

- er geen fysieke mogelijkheden zijn om de parkeerverplichting op eigen terrein te realiseren,
- de parkeerverplichting in de openbare ruimte op te vangen,
- extra parkeercapaciteit in de openbare ruimte te realiseren conform de gestelde ontwerpeisen.

De aanvraag van een omgevingsvergunning wordt op deze grond in principe afgewezen.

Het college van B&W heeft de mogelijkheid om in specifieke uitzonderingsgevallen gehele of gedeeltelijke ontheffing van de parkeerverplichting te verlenen. Deze ontheffing kan alleen worden verleend wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid. En wanneer naar het oordeel van het college van B&W

het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Wijchen zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeerplaatsverplichting.

Terughoudend gebruik van deze bevoegdheid is uiteraard geboden. Er dient altijd een zorgvuldige motivatie te worden opgesteld, waarin de aantoonbare bijzondere omstandigheden en overwegende bezwaren uiteen worden gezet en waarom de afwijkingsbevoegdheid dan wordt toegepast.

## 2.7 Parkeernormen fiets niet-woonfuncties

Naast de noodzaak om bij ruimtelijke voorzieningen op eigen terrein te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto´s, is het belangrijk om ook te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor fietsen; zowel voor bewoners als voor bezoekers.

Het Bouwbesluit (artikel 4.31) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen. Hierbij geldt dat een stallingsruimte voor fietsen vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar moet zijn via het aansluitende terrein (artikel 4.64).

Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen in het Bouwbesluit. Omwille van de eenduidigheid is bij het opstellen van de fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek rond de parkeernormen voor de auto. Voor het bepalen van de hoogte van de fietsparkeernormen zijn de Fietsparkeerkencijfers van het CROW (Leidraad Fietsparkeren 2023, 24-11-2023) als basis aangehouden , waarbij is uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte. De fietsparkeernormen zijn opgenomen in bijlage 2.

BELEIDSREGEL 7: Bij het bepalen van de fietsparkeerverplichting van niet-woonfuncties wordt gebruik gemaakt van de fietsparkeernormen zoals opgenomen bijlage 2.

### *2.8.1 Bepalen van de fietsparkeerverplichting*

De fietsparkeernorm wordt gebruikt om het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen te berekenen bij nieuwe ontwikkelingen, (de fietsparkeerverplichting). Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de fietsparkeernorm. De uitkomst hiervan wordt naar boven afgerond. Bij de fietsparkeernormen is, in tegenstelling tot parkeernormen voor auto's, geen apart deel voor bezoekers opgenomen.

Bij nieuwbouwplannen wordt enkel naar de behoefte van de nieuwe functie gekeken op basis van het programma en de ligging in de gemeente. Bij verbouwplannen worden de nieuwe en oude fietsparkeerverplichting gesaldeerd. De fietsparkeerverplichting van de oude functie wordt hierbij afgetrokken van de fietsparkeerverplichting van de nieuwe functie.

De normen opgenomen in de tabellen gelden voor functies waarvan het te verwachtte fietsgebruik groot is en daarmee een duidelijke impact heeft op de openbare ruimte. Het is mogelijk dat voor een bepaalde functie geen specifieke norm is vastgesteld. Voor deze functies gelden dan ook geen fietsparkeernormen. Dit laat onverlet dat een aanvrager wel zorg moet dragen voor het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen.

### *2.8.3 Dubbelgebruik*

Net als bij de autoparkeernormen, mag rekening gehouden worden met dubbelgebruik van de fietsparkeerplaatsen als binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd. Daarbij geldt de voorwaarde dat de fietsparkeerplaatsen redelijkerwijs door alle gebruikers van het plan kunnen worden gebruikt (qua openbaarheid en ligging). De percentages voor dubbelgebruik voor de auto (zie tabel 3) kunnen ook gebruikt worden voor de fiets.

### *2.8.4 Kwaliteit fietsvoorziening*

Als fietsparkeerplaatsen op straat worden gerealiseerd, bijvoorbeeld rondom winkels, dan dient het uiterlijk en uitvoeringsvorm van de fietsvoorziening gelijk te aan de gebruikte fietsvoorzieningen in de directe omgeving.

Fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen van Fietsparkeur.nl en de vigerende CROW-richtlijnen. Verder geldt dat fietsenstallingen logisch en overzichtelijk moet zijn ingedeeld, er binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming een logische, snelle en eenvoudige routing is (bij voorkeur binnendoor) en de sociaal veiligheid is gewaarborgd door een goede indeling en verlichting (bij voorkeur daglichttoetreding).

Daarnaast dienen fietsparkeervoorzieningen zichtbaar en herkenbaar te zijn aan de aanvoerroute en zoveel mogelijk aan te sluiten bij het ‘natuurlijke’ gedrag van de fietser om de fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming te kunnen stallen. Om los parkeren van fietsen op straat te voorkomen heeft een gelijkvloerse (centrale) fietsvoorziening de voorkeur boven een ongelijkvloerse fietsvoorziening.

### *2.8.5 Elektrische fiets, buitenmaatse fietsen en brommers/scooters*

Het gebruik van de elektrische fiets, buitenmaatse fietsen (waaronder de bakfiets), (elektrische) scooters en scootmobielen neemt toe. We stellen echter geen specifieke normen voor het aantal voorzieningen dat hiervoor bij een ontwikkeling moet worden gerealiseerd. Het is aan de ontwikkelende partij om een inschatting te maken van het aantal fietsparkeervoorzieningen dat geschikt moet zijn voor bijvoorbeeld elektrische fietsen, bakfietsen en brommers/scooters.

Bij functies waarbij men voor de bedrijfsvoering afhankelijk is van scooters, brommers en andere vervoersmiddelen (afhalen en bezorgen) moet hiervoor wel een deel worden gereserveerd.

# Bijlage 1 - parkeernormen auto

## Wonen

Voor wonen wordt uitgegaan van onderstaande typen woningen. Er is hierbij gekozen om aan te sluiten op de type woningen en de kengetallen zoals gehanteerd door het CROW. Onderstaande parkeernormen zijn inclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers.

| | Centrum Wijchen | Rest Wijchen + Batenburg | Overige kernen | Buiten gebied | bezoek |
|---|---|---|---|---|---|
| Koop, vrijstaand | 1,6 | 2,0 | 2,1 | 2,1 | 0,3 pp woning |
| Koop, 2-onder-een-kap | 1,5 | 1,9 | 2,0 | 2,0 | 0,3 pp woning |
| Koop, rij (tussen / hoek) | 1,3 | 1,7 | 1.8 | 1,8 | 0,3 pp woning |
| Koop, appartement duur | 1,4 | 1,8 | 1,9 | 1,9 | 0,3 pp woning |
| Koop, appartement betaalbaar | 1,2 | 1,6 | 1,7 | 1,7 | 0,3 pp woning |
| Koop, appartement goedkoop | 1,1 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 0,3 pp woning |
| Huur, huis, (middel)duur / vrije sector | 1,3 | 1,7 | 1,8 | 1,8 | 0,3 pp woning |
| Huur, huis, sociale huur | 1,1 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 0,3 pp woning |
| Huur appartement, (middel)duur | 1,2 | 1,6 | 1,7 | 1,7 | 0,3 pp woning |
| Huur, appartement, sociale huur | 0,9 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 0,3 pp woning |
| Kleine eenkamerwoning | 0,5 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,2 pp woning |
| Zorgwonen | 0,9 | 1,0 | 1,1 | 1,1 | 0,3 pp woning |

*Tabel 1 Parkeernormen woningen (per woning / appartement)*

**Aandachtspunten en definities:**

| | categorie | grenzen | Prijspeil 2024 |
|---|---|---|---|
| Huur | sociaal | t/m liberalisatiegrens | ≤ €879,66 |
| | middenhuur | Liberalisatiegrens t/m grens Wet Betaalbare huur (186 punten woningwaardelingsstelsel) | €879,67 - €1.123,13 |
| | duur | vanaf grens Wet betaalbare huur | > €1.123,13 |
| | | | |
| Koop | Goedkoop | t/m grens goedkope koop[1] | ≤ €250.000 |
| | Betaalbaar | Tot landelijke betaalbaarheidsgrens | €250.001 - €390.000 |
| | Duur | Vanaf landelijke betaalbaarheidsgrens | > €390.000 |

[1] grens goedkope koop volgt uit Woonvisie gemeente Wijchen 2024-2028

De parkeernormen zijn inclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers uit 0,3 parkeerplaats per woning bedraagt (voor studentenkamers is dit minder). De parkeerplaatsen voor zover deze voorzien in de parkeerbehoefte van bezoekers (het aandeel bezoekers in bovenstaande tabel) moeten altijd toegankelijk en beschikbaar zijn voor bezoekers. Het is dus niet noodzakelijk dat de parkeercapaciteit voor bezoekers altijd op gemeentelijk terrein moet worden gerealiseerd. Dit kan ook op eigen terrein mits toegankelijk voor bezoek.

**Begripsbepalingen:**

- Appartement: een appartement is een woning in een groter gebouw (zoals een flat) of een woning met één woonlaag die is ontstaan na een woningsplitsing.
- Kleine eenkamerwoning: een zelfstandige (koop- of huur-) woning (een studio of tiny house) met een eigen adres en een vloeroppervlak van maximaal 36m2 gebruiksoppervlakte (GBO). (Referentie: studio small van het Young People Living project in Wijchen)

**Uitzondering beroep of praktijk aan huis**

Voor een beroep of praktijk aan huis (zoals tekstschrijver, schoonheidsspecialist, hondentrimmer etc.) is het veelal niet mogelijk om de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Hiervoor kan een ontheffing aangevraagd worden. Voor het in behandeling nemen van de ontheffingsaanvraag worden altijd leges in rekening gebracht.
Voorwaarde hierbij is dat er sprake is van een kleinschalige ontwikkeling, waarbij de parkeerbehoefte op basis van de parkeerverplichting niet meer dan drie extra parkeerplaatsen bedraagt. Ook moet aangetoond worden dat de parkeerverplichting redelijkerwijs (geheel of gedeeltelijk) niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. En dat het gaat om een beroep of praktijk waar de hoofdbewoner een éénpersoonszaak runt als zelfstandige zonder personeel(zzp).
Deze uitzondering wordt gemaakt omdat de gemeente Wijchen het klimaat voor het beginnen van een kleinschalig bedrijf aan huis niet wil ontmoedigen. Er mag daarbij geen sprake zijn van intensieve bezoekersfuncties zoals detailhandel, onderwijs of groepsopvang.

## Werken

| | Eenheid | Centrum Wijchen | Rest Wijchen + Batenburg | Overige kernen | Buiten gebied | Bezoek |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kantoor zonder baliefunctie | 100m2 BVO | 1,4 | 1,9 | 2,4 | 2,4 | 5% |
| Commerciële dienstverlening | 100m2 BVO | 1,9 | 2,7 | 3,4 | 3,4 | 20% |
| Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief | 100m2 BVO | 1,4 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 5% |
| Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief | 100m2 BVO | 0,5 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 5% |
| Bedrijfsverzamelgebouw | 100m2 BVO | 1,1 | 1,7 | 1,8 | 1,8 | 5% |

Voorbeelden per functie:

- Kantoor zonder baliefunctie: bijvoorbeeld administratief en zakelijk.
- Commerciële dienstverlening: bijvoorbeeld kantoren met een baliefunctie
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld industrie, 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: een gebouw dat dient om verschillende bedrijven en kantoren in te huisvesten.

## Onderwijsvoorzieningen

De beleidsregels beperken zich tot het parkeervraagstuk en niet die van de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld oversteeksituaties of schoolroutes). Voor onderwijsinstelling gelden onderstaande parkeernormen.

| | Eenheid | Centrum Wijchen | Rest Wijchen + Batenburg | Overige kernen | Buiten gebied | Bezoek |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kinderdagverblijf (crèche) | 100 m2 BVO | 1,0 | 1,4 | 1,4 | 1,5 | 0% |
| Peuterspeelzaal | 100 m2 BVO | 1,0 | 1,4 | 1,4 | 1,5 | 0% |
| Basisonderwijs | Leslokaal | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | Exclusief K&R |
| Middelbare school (vmbo, havo; vwo) | per 100 leerlingen | 3,2 | 4,4 | 4,4 | 4,4 | 11% |
| Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs | per 10 studenten | 4,0 | 6,3 | 6,3 | 10,0 | 95% |

De parkeerdruk is het hoogst tijdens het halen en brengen van kinderen op de basisscholen (2 of 4x per dag). In bovenstaande parkeernormen voor onderwijsvoorzieningen is het halen en brengen van kinderen echter niet opgenomen. Hiervoor wordt uitgegaan van de volgende formule:

**'parkeerbehoefte per leerling = het aantal leerlingen x het % leerlingen dat met de auto wordt gebracht x reductiefactor voor de parkeerduur (dubbelgebruik van parkeerplaatsen) x reductiefactor voor het aantal kinderen per auto'.**

Dit komt in de praktijk neer op hetgeen beschreven in onderstaande tabel. Hierbij is voor het '% halen en brengen met de auto' uitgegaan van het gemiddelde van de CROW bandbreedte.

| | *% halen en brengen met de auto* | *Reductiefactor parkeerduur* | *Reductiefactor aantal kinderen per auto* | Aantal parkeerplaatsen per kind |
|---|---|---|---|---|
| **Groep 1 t/m 3** | *45% (30-60%)* | *0,5* | *0,75* | 0,169 |
| **Groep 4 t/m 8** | *23% (5-40%)* | *0,25* | *0,85* | 0,048 |
| **Kinderdagverblijf / BSO** | *65% (50-80%)* | *0,25* | *0,75* | 0,122 |
| **Gastouder opvang** | *50%* | *0,50* | *0,75* | 0,188 |

*Tabel5 . Gegevens t.b.v. berekening parkeercapaciteit halen en brengen van kinderen*

# Bijlage 2 - parkeernormen fiets

| | Locatie | Norm | Eenheid | Opmerking |
|---|---|---|---|---|
| Huis (vrijstaand/twee-onder-een-kap/tussen/hoek) | | 5,5 | woning | Bij voorkeur plus 1 |
| Appartement (met fietsenberging) | | 2,5 | Woning | Minimaal 2 plekken |
| Appartement (zonder fietsenberging) | | 0,75 | Woning | |
| Studentenhuis | | 1,0 | Kamer | |

*Tabel6 Fietsparkeernorm Kantoren*

Deze tabel betreft alleen fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. Houd in de openbare ruimtedaarnaast rekening met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 – 1 per woning).

| | Locatie | Norm | Eenheid | Opmerking |
|---|---|---|---|---|
| **Kantoor (personeel)** | Centrum Wijchen | 2,4 | 100 m2 BVO | |
| | Bebouwde Kom | 1,8 | | |
| | Buitengebied | 0,9 | | |
| | NS-station | 1,2 | | |
| | | | | |
| **Kantoor (bezoekers)** | Alle gebieden | 5,5 | Balie | Minimaal 6 |

*Tabel6 Fietsparkeernorm Kantoren*

| | Aantal leerlingen | Norm | Eenheid | Opmerking |
|---|---|---|---|---|
| **Basisschoolleerlingen** | <250 | 10,0 | leslokaal | |
| | 250-500 | 11,7 | | |
| | >500 | 14,4 | | |
| **Basisschool medewerkers** | | 0,5 | 10 leerlingen | |
| | | | | |
| **Middelbare school leerlingen** | Alle gebieden | 11 | 100 m2 BVO | Grote aantallen |
| **Middelbare school medewerkers** | Centrum Wijchen | 0,8 | 100 m2 BVO | |
| | Bebouwde Kom | 0,5 | | |
| | | | | |
| **ROC-leerlingen** | | 12 | 100 m2 BVO | Op ov-locaties lager |
| **ROC-medewerkers** | | 0,8 | 100 m2 BVO | |

*Tabel 7 Fietsparkeernorm Scholen*

| | Locatie | Norm | Eenheid | Opmerking |
|---|---|---|---|---|
| **Winkelcentrum** | Binnen de bebouwde kom | 2,75 | 100 m2 BVO | |
| **Supermarkt** | Binnen de bebouwde kom | 2,90 | 100 m2 BVO | |
| **Bouwmarkt** | Binnen de bebouwde kom | 0,25 | 100 m2 BVO | |
| **Tuincentrum** | | 0,25 | 100 m2 BVO | Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeer-plekken en evt. uitbreidingen |

*Tabel 8 Fietsparkeernorm Winkelen en boodschappen*

| | Locatie | Norm | Eenheid | Opmerking |
|---|---|---|---|---|
| **Fastfoodrestaurant** | Centrum Wijchen | 21,5 | 100 m2 BVO | Terras meetellen |
| | Rest bebouwde kom | 6,5 | | |
| | Buitengebied | 3,5 | | |
| **Restaurant (eenvoudig)** | | 11,5 | 100 m2 BVO | Bijvoorbeeld pannenkoekenhuis Terras meetellen |
| **Restaurant (luxe)** | | 2,5 | 100 m2 BVO | |
| **Café** | | 6,5 | 100m2 BVO | |

*Tabel 9 Fietsparkeernorm Horeca*

| | Locatie | Norm | Eenheid | Opmerking |
|---|---|---|---|---|
| **Apotheek (bezoekers)** | | 7 | Locatie | Kleine aantallen |
| **Apotheek (medewerkers)** | | 4,5 | Locatie | Kleine aantallen |
| **Begraafplaats / crematorium** | | 5,5 | 100 zitplaatsen | Kleine aantallen |
| **Gezondheidscentrum, inclusief huisarts, fysio, tandarts e.d. (bezoek)** | | 2,0 | 100 m2 | |
| **Gezondheidscentrum, inclusief huisarts, fysio, tandarts e.d. (pers.)** | | 0,5 | 100 m2 | |
| **Religiegebouw zoals kerk of moskee** | | 41 | 100 zitplaatsen | Protestanten meer dan katholieken, moslims het minst |
| **Ziekenhuis (bezoekers)** | | 0,4 | 100 m2 BVO | Grote aantallen |
| **Ziekenhuis (personeel)** | | 0,6 | 100 m2 BVO | Grote aantallen |

*Tabel 10 Fietsparkeernorm Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen*

| | Locatie | Norm | Eenheid | Opmerking |
|---|---|---|---|---|
| **Bibliotheek** | | 3,5 | 100 m2 BVO | |
| **Bioscoop** | Centrum Wijchen | 8,0 | 100 m2 BVO | Grote aantallen |
| | Rest bebouwde Kom | 1,5 | | |
| **Fitness en dansstudio** | Centrum Wijchen | 6,0 | 100 m2 BVO | |
| | Rest bebouwde Kom | 2,0 | | |
| **Museum** | | 0,9 | 100 m2 BVO | |
| **Sporthal*** | | 2,7 | 100 m2 BVO | |
| **Sportveld** | | 58 | Ha netto terrein | |
| **Sportzaal** | | 4,2 | 100 m2 BVO | |
| **Stadion** | | 9,5 | 100 zitplaatsen | Grote aantallen |
| **Stedelijke evenement** | | 34 | 100 bezoekers | Grote aantallen |
| **Theater** | Centrum Wijchen | 25,5 | 100 zitplaatsen | Grote aantallen |
| | Rest bebouwde Kom | 19 | | |
| **Zwembad (openlucht)** | | 29 | 100 m2 bassin | Grote aantallen |
| **Zwembad (overdekt)** | | 21,5 | 100 m2 bassin | Grote aantallen |

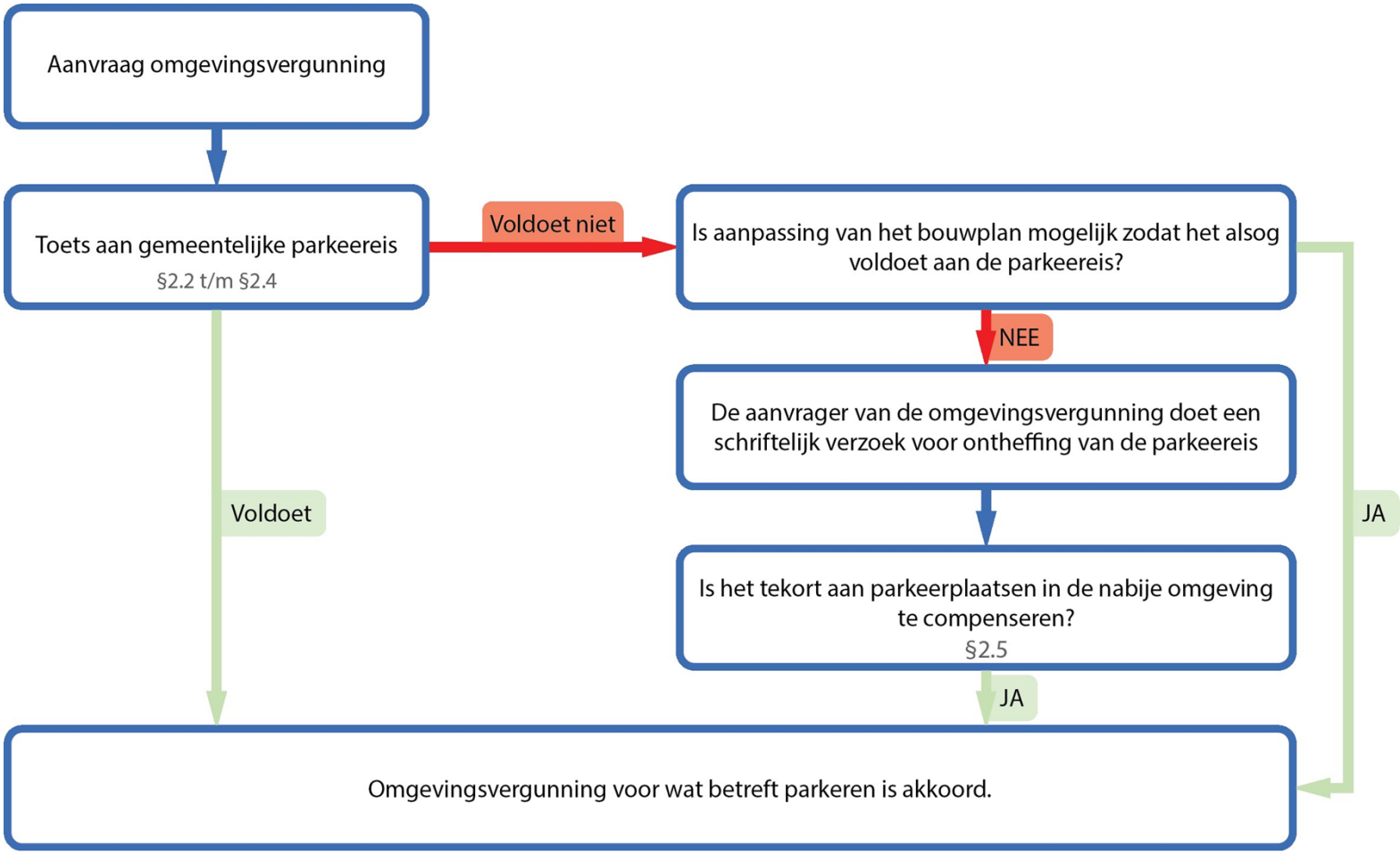
*Tabel11 Fietsparkeernorm Sport, cultuur en ontspanning*

** een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.*

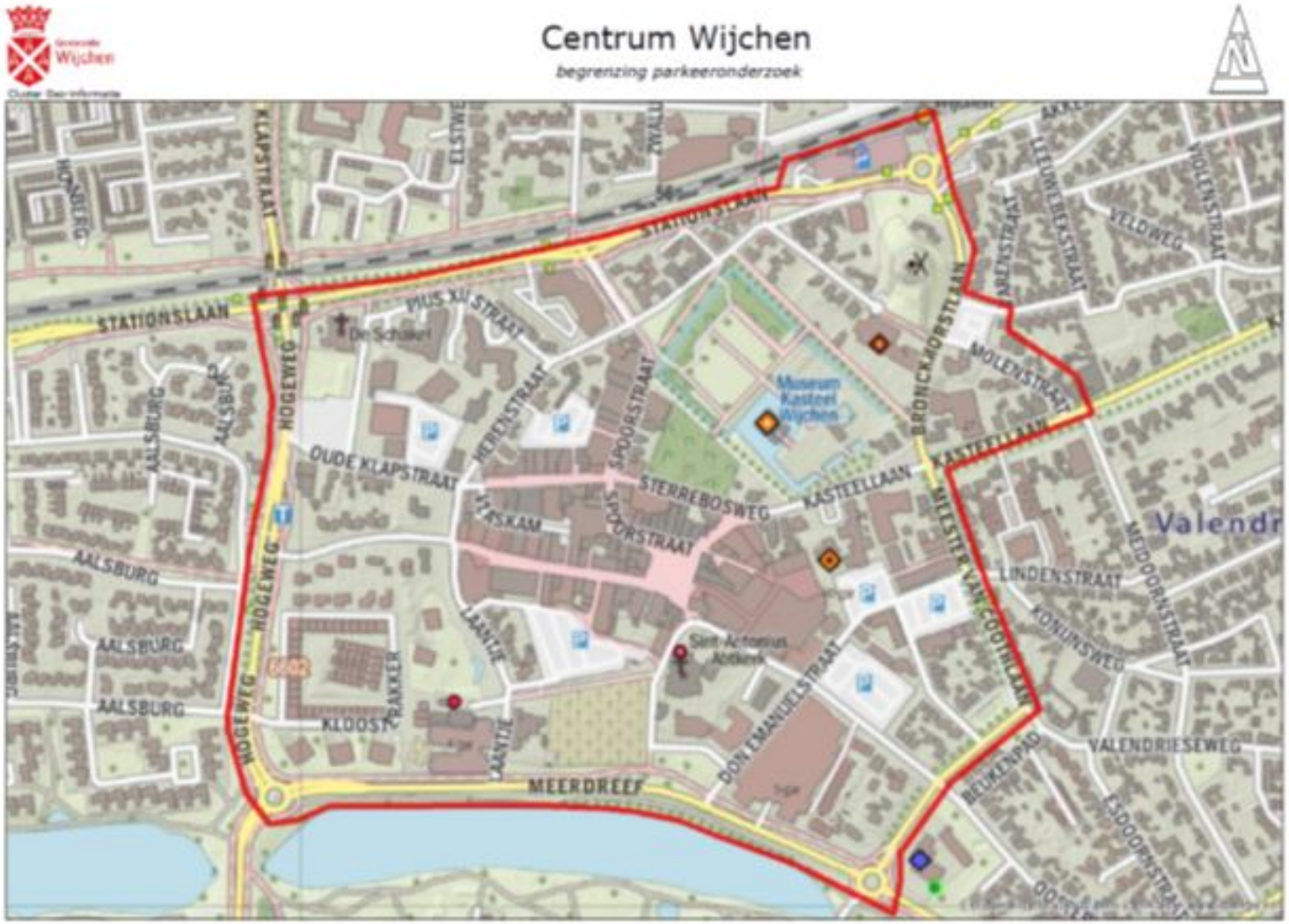
| | Locatie | Norm | Eenheid | Opmerking |
|---|---|---|---|---|
| **Busstation** | | 42 | Halterende buslijn | |
| **Carpoolplaats** | Rand bebouwde kom | 0,9 | Auto-parkeerplaats | |

*Tabel12 Fietsparkeernorm Overstappen*

# Bijlage 3 - stroomschema beoordeling aanvraag



# Bijlage 4 - overzichtskaart centrumgebied kern Wijchen



# Bijlage 5 - definities

- Acceptabele loopafstand: de kortste looproute over de openbare weg van ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of ingang van de parkeervoorzieningen.
- Parkeerplaats: de minimaal benodigde ruimte om een auto te parkeren conform NEN 2443 (parkeergarages en parkeerterreinen).
- Bestaande functie: de laatst (legaal) vergunde situatie
- BVO / bruto vloeroppervlakte: de oppervlakte van één of meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek overeenkomstig NEN 2580.
- CROW: onafhankelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. CROW ontwikkelt onder andere kencijfers op het gebied van verkeersgeneratie en fietsparkeren.
- Dubbelgebruik: bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. De autoparkeerplaats moet dan altijd vrij toegankelijk zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is, niet samenvalt voor de verschillende functies.
- Eigen terrein: het bouwoppervlak waarop de ontwikkeling wordt gerealiseerd, daaronder begrepen het daarbij behorende terrein dat als parkeerterrein is bestemd.
- Maatgevende moment: het moment waarop de parkeerbehoefte van verschillende functies binnen een ontwikkeling het hoogst is.
- Parkeerkencijfer: een op de praktijk gebaseerd cijfer van de verwachte parkeerbehoefte.
- Parkeernorm: het aantal parkeerplaatsen dat voor een functie gerealiseerd moet worden, uitgedrukt in een aantal per eenheid, bijvoorbeeld een oppervlakte-eenheid.
- Parkeerplaatsverplichting: het aantal na saldering te realiseren autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ontwikkeling.
- Sociale huur: woningen waar bij het aangaan van de huurovereenkomst de huur niet hoger is dan de liberalisatiegrens. In 2024 ligt deze grens op €879,66 per maand.

# Colofon


| | |
|---|---|
| OPDRACHTGEVER | Gemeente Wijchen<br>Mathijs Jans |
| UITGAVE | Movares Nederland B.V. |
| | Daalseplein 100<br>Postbus 2855<br>3500 GW Utrecht |
| TELEFOON | +31 (0)30 - 265 5555 |
| ONDERTEKENAAR | Zuiver H (Hans)<br>hans.zuiver@movares.nl |
| PROJECTNUMMER | M0005055 |
| KENMERK | X06-HZ-RAP-24001401 |



*© 2024, Movares Nederland B.V.*

*Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.*

Movares samen werkt het