gemeente Westervoort

Parkeernormennota Westervoort

Omschrijving	Parkeernormennota Westervoort
Zaaknummer	Z/23/108724
Versie	01-05-2023
Status	Definitief
Datum vastgesteld raad	n.t.b.
Datum gepubliceerd	n.t.b.

gemeente Westervoort

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

1.1 Aanleiding 3

1.2 Beleidsuitgangspunten parkeernormen 3

1.2.1 Waarom parkeernormen? 3

1.2.2 Parkeerkencijfers, parkeernormen en parkeerbehoefte 4

1.2.3 Toepassing van parkeernormen 4

1.3 Parkeren als randvoorwaarde bij ontwikkelingen 5

1.4 Bestaande parkeerproblemen 6

1.5 Leeswijzer 6

2. Parkeernormen in de gemeente Westervoort 7

2.1 Gebiedsindeling 7

2.2 Onderbouwing parkeernormen 8

2.3 Parkeernormen auto 8

2.3.1 Woningen 8

2.3.2 Detailhandel 9

2.3.3 Bedrijven 10

2.3.4 Cultuur 11

2.3.5 Sport 12

2.3.6 Ontspanning 13

2.3.7 Horeca 14

2.3.8 Gezondheid en voorzieningen 15

2.3.9 Onderwijs 16

2.4 Berekening aantal oplaadpunten 17

3. Parkeernormen fiets 18

4. Het gebruik van de parkeernormen 21

4.1 Toepassingskader parkeernota 21

4.2 Parkeeropgave 22

4.2.1 Bepalen van de normatieve parkeerbehoefte 22

4.2.2 Reductiefactoren 23

4.3 Parkeereis 26

4.3.1 Bepalen parkeercapaciteit op ontwikkellocatie 26

4.3.2 Gebruik van private parkeervoorzieningen 27

4.3.3 Toets dubbelgebruik 28

4.3.4 Gebruik openbare parkeervoorzieningen 29

4.4 Fiets parkeren 30
4.4.1 Beoordeling parkeersituatie fiets 31
4.4.2 Parkeren fiets op eigen terrein 31
4.4.3 Dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen 31
4.4.4 Vrijstellingen parkeereis fiets 32
4.5 Afronden parkeereis 32
4.6 Gefaseerde uitvoering 32
4.7 Beoordeling laden en lossen 32
5. Slotbepalingen 33
5.1 Inwerkingtreding 33
5.2 Citeerregel 33
5.3 Overgangssituatie 33
Bijlage 1 Begrippenlijst 34
Bijlage 2 Processchema parkeernormering 36
Bijlage 3 Eisen parkeeronderzoeken 37
Bijlage 4 Rekenvoorbeelden 39
Bijlage 5 Kaarten gebiedsindeling 42

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Met een Parkeernormennota stuurt de gemeente Westervoort op de leefbaarheid en bereikbaarheid. Nieuwe ontwikkelingen kunnen leiden tot een parkeervraag en parkeerdruk in de openbare ruimte. Bij een te hoge parkeerdruk leidt dit onherroepelijk tot ongewenst zoekverkeer en daarmee bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Met een parkeernormennota wordt de verantwoordelijkheid voor het realiseren van een passende parkeeroplossing bij de initiatiefnemer van een (bouw)plan gelegd.

Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken c.q. vergroten. De Parkeernormennota Westervoort is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen binnen de gemeente Westervoort, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie. Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden.

Sinds een wetswijziging die per 29 november 2014 in werking trad, worden stedenbouwkundige voorschriften (waaronder regels over de benodigde parkeerruimte) niet meer in de bouwverordening neergelegd. Dit betekent dat bestemmingsplannen zelf regels/ parkeernormen moeten bevatten om ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen. Bestemmingsplannen die na 29 november 2014 zijn vastgesteld moeten daarom een parkeerregeling bevatten.

Door de parkeernormennota Westervoort als beleidskader vast te stellen, wordt bewerkstelligd dat voor nieuwe vast te stellen bestemmingsplannen een verwijzing naar dit beleidskader kan worden opgenomen. Daarnaast biedt dit beleidskader ook de mogelijkheid om gefundeerd af te kunnen wijken van al opgenomen regels in bestemmingsplannen of bij het verlenen van omgevingsvergunningen. In toekomstige bestemmingsplannen wordt dus verwezen naar de Parkeernormennota Westervoort, zodat niet elke keer een afzonderlijke regeling opgesteld hoeft te worden.

1.2 Beleidsuitgangspunten parkeernormen

1.2.1 Waarom parkeernormen?

Het doel van de Parkeernormennota Westervoort is ervoor te zorgen dat de gemeente Westervoort beschikt over een actueel toetsingskader voor het beoordelen van parkeervraagstukken. Hierbij streven we naar 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 immers tot een overschot aan parkeerplaatsen, inefficiënt ruimtegebruik en doet afbreuk aan de haalbaarheid van bouwplannen doordat de kosten (onnodig) toenemen. Daarnaast dient de nieuwe systematiek transparant en voor iedereen duidelijk te zijn.

Met de Parkeernormennota worden de volgende effecten beoogd:

- Het waarborgen van de bereikbaarheid;
- Het waarborgen van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit;
- Het voorkomen van verkeersonveiligheid door ongewenste parkeersituaties die gevaarlijke situaties kunnen opleveren;
- Het op gelijke en voor iedereen duidelijke wijze beoordelen van het benodigde parkeeraanbod bij nieuwbouw, verbouw of functieverandering van voorzieningen.

Iedere ruimtelijke ontwikkeling heeft een parkeerbehoefte. Als er geen voorwaarden aan de te realiseren ruimtelijke ontwikkeling worden gesteld, dan zal de parkeerbehoefte worden afgewenteld op het openbaar gebied, terwijl dit gebied hierin vaak niet kan voorzien. Dit kan leiden tot overlast bij de bestaande gebruikers van de openbare ruimte. Door het stellen van parkeernormen willen we enerzijds voorkomen dat door een nieuwe ontwikkeling deze overlast ontstaat en anderzijds willen we de bereikbaarheid van de nieuwe functies waarborgen.

Daarnaast biedt de parkeernormennota ook mogelijkheden tot betere handhaafbaarheid op parkeerruimte bij vergunningsvrije bouw/gebruik. Vergunningsvrij betekent immers niet regelvrij. Indien een bedrijf een pand betrekt dat een grotere parkeerintensiteit kent dan het vertrokken bedrijf, dan dient de initiatiefnemer op basis van deze nota passende parkeermaatregelen te nemen. De taak en verantwoordelijkheid ligt primair bij de initiatiefnemer om zelf, op basis van de vastgestelde kengetallen uit hoofdstuk 2 en 3, parkeerruimte te faciliteren die in beginsel op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden. Wordt deze verantwoordelijkheid niet genomen dan kan, als deze situatie zich voordoet, de gemeente vaststellen wat de oorzaak is en zo nodig de overtreder daarin passende maatregelen laten nemen.

1.2.2 Parkeerkencijfers, parkeernormen en parkeerbehoefte

Parkeernormen zijn een hulpmiddel bij het realiseren van een duurzaam aanbod van parkeerplaatsen. Een parkeernorm drukt de parkeerbehoefte van een functie uit in het aantal vereiste parkeerplaatsen per functie-eenheid. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouw van een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor) op basis van de omvang van deze voorziening en, indien van toepassing, op basis van het mogelijk dubbelgebruik van de plaatsen. In december 2018 zijn nieuwe kencijfers van het CROW uitgebracht in de publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen'. De kencijfers vormen een goede basis voor het opstellen van parkeernormen, maar daarbij moet wel rekening gehouden worden met de lokale omstandigheden in Westervoort.

1.2.3 Toepassing van parkeernormen

Voordat een plan voor nieuwbouw of verbouw kan worden uitgevoerd, is veelal een Omgevingsvergunning nodig. Bij het beoordelen van een planontwikkeling, toetst de gemeente of rekening is gehouden met het vereiste aantal parkeerplaatsen. Om interpretatieverschil en willekeur bij toepassing van parkeernormen te voorkomen, is het noodzakelijk dat de gemeente een eenduidige beleidslijn hanteert. Dit doet tevens recht

aan rechtszekerheid en het rechtsgelijkheidsbeginsel; de juridische houdbaarheid verbetert.

Door helderheid te verschaffen over de parkeernorm wordt een barrière voor planuitvoering bij de initiatiefnemer van de aanvraag van een bouwactiviteit weggenomen. Bovendien is het voor inwoners of bedrijven die een Omgevingsvergunning aanvragen voor een te (ver)bouwen object van belang om te weten hoeveel parkeerplaatsen in beginsel moeten worden gerealiseerd. Zo kan de parkeerbehoefte (bestaande capaciteit en nieuwe capaciteit) verschillend zijn voor nieuwbouw, uitbreiding en functieverandering van een pand. Bij het afsluiten van contracten voor de realisering van een bouwproject tussen gemeente en ontwikkelaar moeten de in deze nota opgenomen parkeernormen worden gehanteerd.

Zonder precedenten te scheppen moeten de parkeernormen voldoende flexibel zijn en "problemen" in de openbare ruimte voorkomen. Er kunnen zich specifieke omstandigheden voordoen die aanleiding zijn om van de normen in deze nota af te wijken. Dit wordt in hoofdstuk 4 nader uitgewerkt.

1.3 Parkeren als randvoorwaarde bij ontwikkelingen

Iedere initiatiefnemer van een bouwplan (woning, winkel, kantoor, bedrijf, etc.) is verantwoordelijk voor het realiseren van zijn eigen parkeerbehoefte. Een nieuwe planontwikkeling (verbouw, nieuwbouw, functieverandering) mag geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de ontwikkelaar ervoor zorgdraagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein te worden opgelost. Bij bouwontwikkelingen (waar ook de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld) is het mogelijk om het plangebied te zien als tijdelijk eigen terrein. Het gaat dan om het terrein binnen de bouwhekken, tijdens de bouwfase. Daarna vindt er overdracht plaats van deze openbare ruimte. Er wordt dan een nieuwe basissituatie gecreëerd.

Eigen terrein betekent niet per definitie fysiek op eigen terrein. 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. Zie paragraaf 4.3.2 voor de maximale loopafstanden die worden gebruikt tussen bouwobject en parkeerplaats.

Het is denkbaar dat de vergunningaanvrager / initiatiefnemer meer capaciteit wil realiseren dan zoals dat op basis van de parkeernormen is berekend. Deze mogelijkheid is niet uitgesloten, omdat deze meercapaciteit mogelijk kan worden ingezet voor compensatie van naburige ontwikkelingen of ter vermindering van de parkeerdruk in de directe omgeving. Wel zal de gemeente in dat geval eerst moeten onderzoeken wat de

consequenties zijn van de mogelijke extra verkeersbewegingen die het gevolg zijn van de meercapaciteit.

De parkeerplaatsen voor de bezoekerscomponent van de parkeernormen moeten openbaar toegankelijk zijn. Voor woningen betekent dit bijvoorbeeld dat per woning minimaal 0,3 parkeerplaats openbaar beschikbaar moet zijn 7 dagen per week en 24 uur per dag.

Wanneer iemand die een initiatief indient met voldoende argumenten kan aantonen dat de voorgeschreven parkeernorm niet realiseerbaar is bij de specifieke situatie, wordt er gekeken naar alternatieve mogelijkheden om het parkeren op te lossen. Hiervoor moet een ontheffing worden aangevraagd. In paragraaf 4.3 en in bijlage 2 is dit proces nader toegelicht en schematisch weergegeven.

1.4 Bestaande parkeerproblemen

Deze nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen, (civieltechnische) projecten en uitbreidingen in de gemeente Westervoort. Deze nota geldt dus niet als beoordelingsmaatstaf voor bestaande parkeersituaties. In de gemeente Westervoort wordt op een aantal locaties parkeeroverlast ervaren. Vaak vindt men dan dat er een tekort aan parkeerplaatsen is. Dit komt bijvoorbeeld aan de orde tijdens schouwen, reconstructies of meldingen die bij de gemeente binnenkomen.

Het is niet mogelijk om aan de hand van deze nota de gemeente of anderen de verplichting op te leggen om bestaande lokale parkeerknelpunten op te lossen en/of de bestaande parkeersituatie in overeenstemming te brengen met de huidige parkeernormen.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de parkeernormen voor de auto opgenomen. De parkeernormen voor de fiets zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 uitgelegd hoe met deze parkeernormen omgegaan moet worden. In het laatste hoofdstuk komen de slotbepalingen aan de orde.

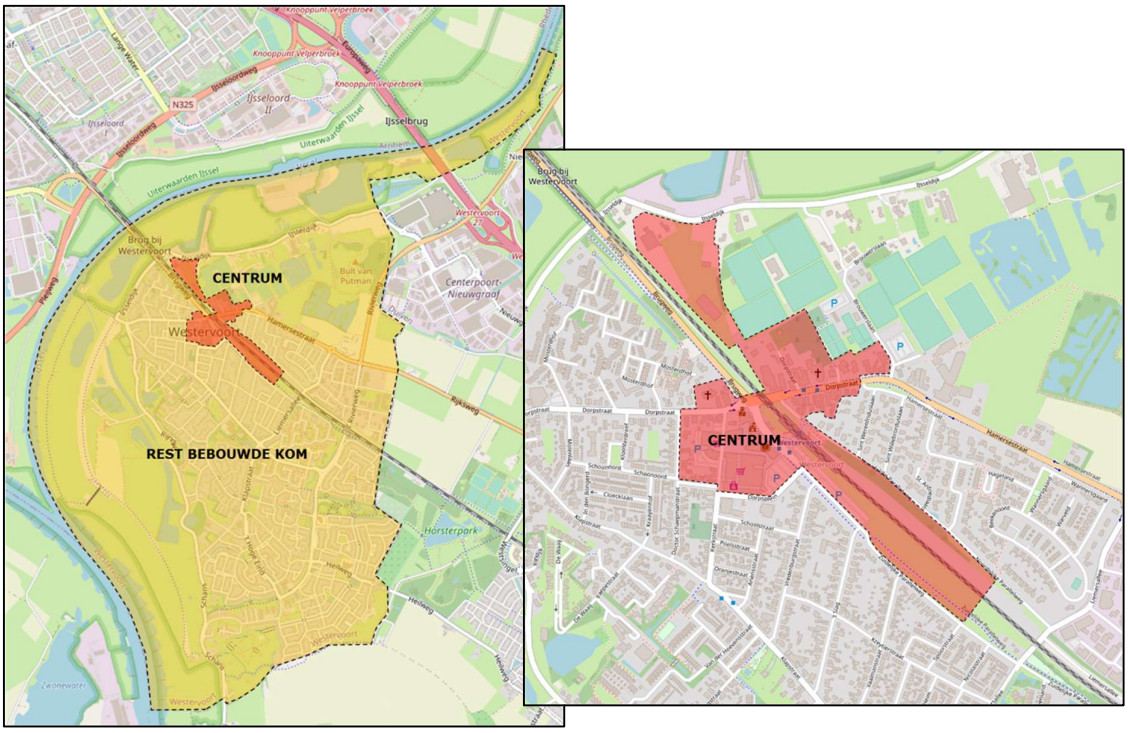
2. Parkeernormen in de gemeente Westervoort

2.1 Gebiedsindeling

De Parkeernormennota Westervoort is voor de hele gemeente van toepassing. De toe te passen normen kunnen echter verschillen op basis van de stedelijkheid en de ligging van een locatie. Daarom is een gebiedsindeling gemaakt. Op basis van de omgevings-adressendichtheid [bron: CBS] en van de uitgangspunten van het CROW, is de stedelijkheidsgraad bepaald. Behalve de stedelijkheid is ook de ligging in het stedelijke gebied van belang voor het opleggen van de parkeernormen. Het autobezit en –gebruik is in centrumgebieden gemiddeld namelijk lager dan in de rest van de bebouwde kom of in het buitengebied. Factoren die hierbij een rol spelen zijn onder andere de aanwezigheid van OV, voorzieningen op loopafstand van veel woningen en de schaarse ruimte. De stedelijkheidsgraad is aangeduid in tabel 2.1. In figuur 2.1 is de gebiedsindeling opgenomen, Westervoort kent een centrumgebied en "de rest van de bebouwde kom", beiden zijn matig stedelijk. In bijlage 5 is de kaart van deze gebiedsindeling in groter formaat opgenomen.

Locatie in Westervoort	Stedelijkheidsgraad
Centrum	Matig stedelijk (1000-1500 adressen per km2)
Rest bebouwde kom	Matig stedelijk (1000-1500 adressen per km2)

Tabel 2.1: Stedelijkheidsgraad per deelgebied



Figuur 2.1: Gebiedsindeling met het centrumgebied en rest bebouwde kom

2.2 Onderbouwing parkeernormen

Per voorziening geven de CROW-kencijfers een minimum en een maximum parkeercijfer aan. Binnen deze bandbreedte moet voor de gemeente Westervoort een parkeernorm worden gekozen. Om van deze landelijke CROW-kencijfers te komen naar Westervoortse parkeernormen, wordt een correctie gemaakt op basis van de lokale kenmerken van Westervoort. Om een oordeel te geven waar de Westervoortse parkeernormen ten opzichte van de bandbreedte van de landelijke kencijfers liggen, moet de situatie met de landelijke situatie vergeleken worden. Het gemiddelde autobezit per huishouden in Nederland is 1,0, terwijl dit binnen de gemeente Westervoort 1,1 is (CBS, 2020). Op basis van het autobezit kan worden geconcludeerd dat het gemiddelde van de kencijfers van het CROW het beste aansluit bij de praktijk voor de gemeente Westervoort.

2.3 Parkeernormen auto

Per functie is de parkeernorm weergegeven in aantallen parkeerplaatsen per eenheid. Tevens is het aandeel bezoekers aangegeven. Dit aandeel is reeds in de weergegeven parkeernormen opgenomen. Alle genoemde parkeernormen zijn de parkeernormen voor personenauto's, dus exclusief het parkeren van vrachtwagens.

2.3.1 Woningen

Westervoort kiest ervoor om de verscheidenheid aan woningen te vereenvoudigen en te relateren aan het gebruiksvloeroppervlak (m2 GBO). We kiezen voor grootte als differentiatiecriterium, zodat onze parkeernormen duurzamer, dat wil zeggen minder afhankelijk van schommelingen, worden. Om tot een eerlijke en objectieve norm te komen, wordt uitgegaan van de gebruiksvloeroppervlakte (GBO volgens NEN 2580). Dit omvat enkel de voor bewoning geschikte vloeroppervlakte waarbij bijvoorbeeld de vloer onder een schuine kap met een vrije hoogte van minder dan 1,5 meter niet wordt meegerekend.

Wonen	Eenheid	Centrum	Rest kom	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
Niet gestapelde woning					
Woning groot >135m2 GBO	woning	1,8	2,2	0,3	1,4%
Woning midden >90 en <135m2 GBO	woning	1,7	2,1	0,3	1,4%
Woning klein <90 m2 GBO	woning	1,5	1,9	0,3	0,4%
Gestapelde woning					
Woning groot >120m2 GBO	woning	1,6	2,0	0,3	1,4%
Woning midden >90 en <120m2 GBO	woning	1,4	1,8	0,3	0,4%
Woning klein <90 m2 GBO	woning	1,3	1,6	0,3	0,14%
Woning overig					
Studio <50m2 GBO	woning	0,6	0,7	0,2	0,14%
Verpleeg- of verzorgingshuis	wooneenheid	0,6	0,6	60%	N.v.t.

Tabel 2.2 Parkeernormen functie wonen

Toelichting:

- 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. Daarom moet altijd minimaal 0,3 parkeerplaats per woning openbaar toegankelijk zijn.
- Indien private parkeerplaatsen worden gerealiseerd buiten het betreffende perceel, dan dienen parkeervoorzieningen juridisch te zijn gekoppeld aan de woning. De parkeervoorziening maakt zodoende integraal deel uit van de woning. Dit kan middels een kettingbeding in de koopovereenkomst worden vastgelegd.
- Omdat ook het autobezit bij ouderen sterk toeneemt, is de functie 'seniorenwoningen' niet opgenomen. De grootte van de woning is dan maatgevend.
- Voor zorg wonen en voor beschermd wonen is de zorgtaak de voornaamste functie en kent over het algemeen geen eigen autovervoer van bewoners. Daarom vallen deze onder functie 'verpleeg- en verzorgingstehuis'.
- Een studio is een zelfstandige woning (kleiner dan 50 m2) en wordt nader omschreven als een één kamerappartement met een eigen adres.

2.3.2 Detailhandel

In de publicatie 317 met de geactualiseerde landelijke parkeerkencijfers vanuit het CROW is de categorie 'Showroom' komen te vervallen. Hier is ook geen vergelijkbare categorie in de landelijke kencijfers voor in de plaats gekomen. Gelet op de wens om deze categorie wel in de Parkeernormennota van de gemeente Westervoort op te nemen, is gekozen om de parkeernormen uit de CROW-publicatie 182 over te nemen in de parkeernormennota.

Detailhandel	Eenheid	Centrum	Rest kom	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
Kleine supermarkt < 600 m²	per 100 m² BVO	1,9	3,5	89%	1,25%
Middelgrote supermarkt (600 – 2500 m² BVO)	per 100 m² BVO	3,3	5,2	93%	1,25%
Grote supermarkt (> 2500 m²)	per 100 m² BVO	6,0	7,7	84%	1,25%
Groothandel in levensmiddelen	per 100 m² BVO	N.v.t.	6,4	80%	1,25%
Hoofdwinkelcentrum	per 100 m² BVO	3,5	N.v.t.	82%	2,75%
Wijkcentrum	per 100 m² BVO	N.v.t.	4,5	76%	1,25%
Weekmarkt	per m¹ kraam	0,2	0,2	85%	1,25%
Kringloopwinkel	per 100 m² BVO	N.v.t.	1,9	89	1,25%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m² BVO	4,0	7,9	92%	1,25%
Woonwarenhuis / woonwinkel	per 100 m² BVO	1,3	1,9	91%	1,25%
Woonwarenhuis (> 20.000 m²)	per 100 m² BVO	N.v.t.	5,1	95%	2,75%
Bouwmarkt	per 100 m² BVO	N.v.t.	2,4	87%	1,25%
Showroom (auto's, boten etc.)	per 100 m² BVO	1,1	1,7	35%	1,25%
Tuincentrum / groencentrum	per 100 m² BVO	N.v.t.	2,6	89%	1,25%

Tabel 2.3 Parkeernormen functie detailhandel

Toelichting:

- Binnen deze categorie wordt een groot aantal functies onderscheiden. Waar nodig wordt een korte toelichting op de functie gegeven.
- Groothandel in levensmiddelen: een groothandel in levensmiddelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad. Bekende ketens zijn Makro, HANOS en Sligro.
- Hoofdwinkelcentrum: het hoofdwinkelcentrum kent door de aanwezigheid van meerdere winkels en andere voorzieningen een centrumfunctie (centrale winkelgebied).
- Bruin- en witgoedzaken: het gaat om grootschalige, volumineuze vestigingen die vaak gevestigd zijn in gebieden die aan de rand van de gemeente liggen of op bedrijventerreinen gevestigd zijn.
- Tuincentrum (inclusief buitenruimte): Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals dierartikelen, seizoenartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).
- Woonwarenhuis: Het betreft grootschalige detailhandelszaken die een breed assortiment voeren met betrekking tot het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting. Voorbeelden van dergelijke woonwinkels zijn Kwantum, Profijtmeubel, Trendhopper en Leen Bakker. In verband met het ontbreken van praktijkgegevens worden deze normen ook gebruikt voor meer gespecialiseerde grootschalige woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, enzovoort.

2.3.3 Bedrijven

Het komt vaak voor dat een bedrijf over meerdere functies beschikt. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de dominante functie bepalend. Alleen als de functies gelijkwaardig zijn, dan dient de parkeerbehoefte te worden berekend naar evenredigheid van de functionaliteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een autobedrijf. De functies 'showroom' en 'garage' zijn even sterk aanwezig.

Bedrijven	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m² BVO	1,6	2,1	5%	3,0%
Commerciële dienstverlening (met baliefunctie)	per 100 m² BVO	2,1	2,9	20%	3,0%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekers extensief	per 100 m² BVO	1,6	2,4	5%	3,0%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers extensief < 10.000 m²	per 100 m² BVO	1,1	1,1	5%	3,0%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers extensief > 10.000 m²	per 100 m² BVO	0,7	1,1	5%	3,0%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m² BVO	1,3	1,9	5%	3,0%

Tabel 2.4 Parkeernormen functie bedrijven

Toelichting:
Binnen de categorie 'bedrijven' worden de volgende functies onderscheiden:

- Kantoor (zonder baliefunctie): administratief en zakelijk werk, bijvoorbeeld callcenters, verzekeringskantoren.
- Commerciële dienstverlening (kantoren met een baliefunctie): dienstverlening met veel zakelijk of privé bezoek, consultants, advocatenkantoren, makelaars, (zakelijke) banken, overheidsgebouwen, uitzendbureaus.
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief: industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers extensief: loodsen, opslag of transportbedrijven (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijfsverzamelgebouw: mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven.
- Het aandeel bezoekers staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in de parkeernorm rekening is gehouden. De weergegeven parkeernorm is dus inclusief bezoekers parkeren.

2.3.4 Cultuur

Cultuur	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
Bibliotheek	per 100 m² BVO	0,5	1,2	97%	1,25%
Museum	per 100 m² BVO	0,6	1,1	95%	2,75%
Bioscoop	per 100 m² BVO	3,2	11,2	94%	2,75%
Filmtheater/ filmhuis	per 100 m² BVO	2,6	7,9	97%	2,75%
Theater/ schouwburg	per 100 m² BVO	7,4	9,8	87%	2,75%
Musicaltheater	per 100 m² BVO	2,9	4,0	86%	2,75%
Casino	per 100 m² BVO	5,7	6,5	85%	2,75%

Tabel 2.5 Parkeernormen functie cultuur

Toelichting:

- Filmtheater/filmhuis: een filmtheater of filmhuis is een uitgaansgelegenheid (met een ideële/culturele doelstelling) waar films bekeken kunnen worden. Het betreft voornamelijk kleinschaligere, artistieke films, die in het algemeen een minder groot publiek trekken dan de films in een bioscoop.
- Musicaltheater: een musicaltheater is een grootschalig theater waar (vaak langlopende) live theaterproducties gepresenteerd worden. Dagelijks zijn er een of twee voorstellingen, voornamelijk 's avonds. De capaciteit van een voorstelling ligt vaak tussen de 1.000 en 2.000 bezoekers. 100 zitplaatsen is 840 m² BVO.

2.3.5 Sport

Sport	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,8	89%	2,75%
Biljart / snookercentrum	per tafel	0,9	1,4	87%	2,75%
Dansstudio	per 100 m² BVO	1,6	5,5	93%	2,75%
Fitnessstudio / sportschool	per 100 m² BVO	1,4	4,8	87%	1,25%
Fitnesscentrum	per 100 m² BVO	1,7	6,3	90%	1,25%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, etc)	per 100 m² BVO	N.v.t.	9,3	99%	2,75%
Sauna	per 100 m² BVO	2,5	6,7	99%	2,75%
Sporthal	per 100 m² BVO	1,6	2,9	96%	2,75%
Sportzaal	per 100 m² BVO	1,2	2,8	94%	1,25%
Tennishal	per 100 m² BVO	0,3	0,5	87%	1,25%
Squashhal	per 100 m² BVO	1,6	2,7	84%	1,25%
Zwembad overdekt	per 100 m² bassin	10,7	11,5	97%	1,25%
Zwembad openlucht	per 100 m² bassin	N.v.t.	12,9	99%	2,75%
Sportveld	per ha netto terrein	20,0	20,0	95%	2,75%
Kunstijsbaan (< 400 meter)	per 100 m² BVO	1,3	1,9	98%	1,25%
Kunstijsbaan (> 400 meter)	per 100 m² BVO	N.v.t.	2,6	98%	1,25%

Tabel 2.6 Parkeernormen functie sport

Toelichting:

- Bowlingcentrum: een bowlingcentrum is gericht op zowel professioneel als recreatief bowlen. Het betreft dus niet de recreatieve bowlingfaciliteiten bij campings, hotels en dergelijke.
- Fitnessstudio/sportschool: met fitnessstudio/sportschool wordt gedoeld op kleinschaligere voorzieningen (indicatie: circa 750 m2 BVO) waar voor het overgrote deel alleen gebruikgemaakt wordt van fitnessapparaten.
- Fitnesscentrum: bij een fitnesscentrum gaat het om zogenoemde grotere multifunctionele centra (groter dan 1.500 m2 BVO) die een breed pakket aan activiteiten aanbieden. Dit betreft zowel individueel trainen als groepslessen, diverse vormen van fitness zoals cardiofitness, krachttraining, spinning en aerobics, eventueel in beperkte mate aangevuld met wellness voorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.

- Wellnesscentrum: hier wordt met wellnesscentrum gedoeld op de grotere zelfstandige (combinaties van) sauna's, thermen en kuurcentra (en dus niet op voorzieningen bij hotels, bungalowparken of campings). Een sauna is een publieke badinrichting waar saunabaden genomen kunnen worden. Kuurcentra bieden naast saunabaden ook vaak geneeskundige therapieën aan en vaak zijn faciliteiten aanwezig om te overnachten. Bij beide voorzieningen zijn vaak ook een massage-/beautysalon en horeca aanwezig (meestal in de vorm van een restaurant). Het verzorgingsgebied van de bedoelde wellness voorzieningen is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.
- Grootschalige sportvoorzieningen: hierbij zijn meestal voorzieningen als bar/restaurant bij aanwezig (sporthal). Als deze faciliteiten alleen functiegericht zijn wordt ervan uitgegaan dat deze voorzieningen geen extra parkeervraag opleveren. Deze voorzieningen worden daarom niet meegeteld in de parkeerbehoefte, ook niet als restaurant. Als het wel zelfstandig functionerende functies zijn, wordt wel een parkeernorm berekend.

2.3.6 Ontspanning

Ontspanning	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
Jachthaven	per ligplaats	n.v.t.	0,6	-	2,75%
Golf-oefencentrum per centrum	per centrum	n.v.t.	52	93%	2,75%
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes	n.v.t.	96	98%	2,75%
Indoorspeeltuin (< 1.500 m²)	per 100 m² BVO	3,1	4,7	97%	2,75%
Indoorspeeltuin (> 1.500 m²)	per 100 m² BVO	3,7	5,6	98%	2,75%
Bordeel	per kamer	1,0	1,0	90%	N.v.t.
Manege	per box	n.v.t.	0,4	90%	1,25%
Volkstuin	per 10 tuinen	n.v.t.	1,4	100%	2,75%

Tabel 2.7 Parkeernormen functie ontspanning

Toelichting:

- Indoorspeeltuin/kinderspeelhal: dit zijn zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de twee en twaalf jaar die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en een attractiepark. Er zijn bijvoorbeeld klimtoestellen, luchtkussens, ballenbakken en glijbanen. De gemiddelde voorziening heeft overwegend een lokaal verzorgingsgebied. De afmetingen variëren meestal van 1.500 m² BVO tot 3.500 m² BVO. Er zijn echter ook voorzieningen die beduidend groter zijn, zoals Speelstad Oranje en Kidzcity in Utrecht, met respectievelijk een grootte van 11.500 m² BVO en 5.000 m² BVO.

2.3.7 Horeca

In Nederland geldt voor hotels een hotelclassificatiesysteem. Ze zijn ingedeeld in één van de vijf sterrencategorieën. Een hotel met één ster biedt slechts basisvoorzieningen, een hotel met twee sterren biedt beperkt aanvullende voorzieningen, een hotel met drie sterren is een middenklasse hotel, een hotel met vier sterren een eersteklas hotel en een hotel met vijf sterren is een luxehotel. In de gemeente Westervoort zijn de categorieën samengevoegd en is de parkeernorm opgenomen van de hoogste ster in de categorie.

Horeca	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
Camping	per standplaats	n.v.t.	1,2	90%	2,75%
Bungalowpark	per bungalow	n.v.t.	1,7	91%	2,75%
Hotel	per 10 kamer	10,6	10,6	73%	2,75%
Café / bar	per 100 m² BVO	5,0	6,0	97%	1,25%
Cafetaria	per 100 m² BVO	6,0	6,0	97%	1,25%
Restaurant	per 100 m² BVO	9,0	11,0	80%	1,25%
Discotheek	per 100 m² BVO	6,9	20,8	99%	1,25%
Evenementenhal / congresgebouw	per 100 m² BVO	5,5	8,5	99%	2,75%

Tabel 2.8 Parkeernormen functie horeca

Toelichting:

- Terrassen maken onderdeel uit van de aanpalende horeca. Veelal zullen het terras en de inpandige horeca als communicerende vaten op elkaar werken. Uit dat oogpunt wordt een terras niet meegerekend voor zo ver het aantal m² van dat terras kleiner is dan het BVO van het verblijfsgedeelte van de inpandige horecavoorziening. De normering voor het meerdere is gelijk aan die van de aanpalende horeca. Dus bijvoorbeeld een horeca van 50 m² BVO met een terras van 200 m² moet dus voor 150 m² extra parkeerplaatsen maken. Belangrijk is dat de terrasvergunning gelijktijdig wordt getoetst met de Omgevingsvergunning.
- Café / bar: zoals café, bar, bierhuis, biljartcentrum, proeflokaal
- Cafetaria: zoals automatiek, broodjeszaak, croissanterie, koffiebar, lunchroom, ijssalon, snackbar, tearoom, traiteur en bezorg- of afhaalservice.
- Restaurant: zoals een bistro, brasserie, restaurant en eetcafé. Dit is exclusief hotelfuncties (Indien sprake is van een gecombineerde functie met hotel geldt 50% van deze norm).

2.3.8 Gezondheid en voorzieningen

Gezondheid en voorzieningen	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
Huisartsenpraktijk	per behandelkamer	2,1	3,0	57%	1,25%
Apotheek	per 100 m² BVO	2,3	3,2	45%	1,25%
Fysiotherapie	per behandelkamer	1,3	1,8	57%	1,25%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,4	1,9	50%	1,25%
Tandarts	per behandelkamer	1,6	2,4	47%	1,25%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,6	2,2	55%	1,25%
Crematorium	per plechtigheid	N.v.t.	31	99%	2,75%
Begraafplaats	per plechtigheid	32	32	97%	2,75%
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,7	3,3	37%	2,75%
Religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	-	1,25%

Tabel 2.9 Parkeernormen functie gezondheid en voorzieningen

Toelichting:

- Gezondheidscentrum: een gezondheidscentrum is een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of een consultatiebureau.

2.3.9 Onderwijs

Onderwijs	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom	Aandeel bezoekers	Aandeel laadpunten
Kinderdagverblijf	per 100 m² BVO	1,0	1,4	0%	2,75%
Basisonderwijs	per leslokaal	0,8	0,8	0%	2,75%
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,9	11%	2,75%
ROC	per 100 leerlingen	4,7	5,8	7%	2,75%
Avondonderwijs	per 10 leerlingen	4,5	6,8	95%	2,75%

Tabel 2.10 Parkeernormen functie onderwijs

Toelichting:
De parkeernormen voor basisonderwijs en kinderdagverblijf zijn alleen voor personeel dus exclusief de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen, wat de grootste parkeerdruk met zich meebrengt. Voor de berekening van deze parkeerbehoefte voor deze functies is een specifieke uitwerking nodig, waarbij rekening wordt gehouden met het aantal leerlingen per groep, het percentage leerlingen dat met de auto komt, de parkeerduur en het aantal kinderen per auto.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het halen en brengen van kinderen bepalen is als volgt te bepalen:

- Voor de groepen 1 t/m 3: aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x 0,5 x 0,75
- Voor de groepen 4 t/m 8: aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x 0,25 x 0,85
- Kinderdagverblijf: aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x 0,25 x 0,75

De laatste 2 factoren staan voor een reductiefactor voor de parkeerduur en het aantal mensen in de auto. Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald is afhankelijk van de stedelijkheid en de gemiddelde afstand naar school. Het gemiddelde percentage ligt tussen:

- Groepen 1 t/m 3: 30 - 60 %
- Groepen 4 t/m 8: 50 - 80%
- Kinderdagverblijf: 50 - 80%

Het toepassen van gemiddelde percentages en reductiefactoren levert slechts een indicatie van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen op. Omdat in de praktijk van de gemeente Westervoort diverse schoolsituaties voorkomen, moet er altijd maatwerk per school worden toegepast.

2.4 Berekening aantal oplaadpunten

Nederland staat voor een grote transitieopgave in de mobiliteit. Als het aan het kabinet ligt wordt elektrisch rijden het nieuwe normaal. Met het stijgende aantal elektrische auto's op de Nederlandse wegen neemt ook de vraag naar oplaadpunten toe. Als gevolg van de tweede herziening van de Europese richtlijn energieprestatie gebouwen (EPBD III, zoals vastgesteld op 10 juli 2018) dienen lidstaten hun bouwvoorschriften aan te passen ter ondersteuning van de uitrol van laadinfrastructuur op parkeerterreinen bij woning- en utiliteitsbouw. Inmiddels zijn de voorschriften hiervoor in Nederland opgenomen in het bouwbesluit 2012, publicatiedatum 10 maart 2020. Hieronder zijn de belangrijkste laadinfrastructuur-verplichtingen uit de richtlijn weergegeven voor ruimtelijke ontwikkelingen op eigen terrein, zoals beschreven in artikel 5.15. van het bouwbesluit:

- Een te bouwen woongebouw met een parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak.
- Een te bouwen gebouw, anders dan een woongebouw, met een parkeergelegenheid met meer dan tien parkeervakken in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel heeft ten minste één oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeervakken.

De richtlijn probeert hiermee tegemoet te komen aan (toekomstige) elektrische rijders én woning- en vastgoedeigenaren. Door te voorzien in onmiddellijk beschikbare infrastructuur zijn de installatiekosten van oplaadpunten voor afzonderlijke eigenaren op een later moment immers lager.

Bepalen aantal openbare oplaadpunten openbare ruimte

Een elektrische auto kan bij grotere ruimtelijke ontwikkelingen niet altijd op eigen terrein opgeladen worden. Er is daarom een toenemende vraag naar oplaadpunten bij parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om een wildgroei aan laadpalen te voorkomen, is in deze nota (zie tabellen sub paragraaf 2.3) een normering voor laadpunten in de openbare ruimte opgenomen. Dit zijn gemiddelden van de bandbreedtes van de kencijfers, zoals die in CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen' zijn opgenomen. Deze norm kan als richtlijn worden gebruikt voor het bepalen van het aantal openbare oplaadpunten in de openbare ruimte in bestaande situaties en bij ruimtelijke ontwikkelingen.

3. Parkeernormen fiets

Een ontwikkeling mag niet leiden tot hinder van geparkeerde fietsen in de omgeving. De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op kencijfers van CROW (publicatie 291), waarbij dezelfde gebiedsindeling wordt toegepast als bij de parkeernormen voor de auto. In de gemeente Westervoort is de trend van toenemend fietsgebruik zichtbaar. Daarom is uitgegaan van normen gebaseerd op de gemiddelde kencijfers met een 'toeslag' van 10%. Deze parkeereis geldt als een minimumeis. Voor de toepassing van fietsparkeernormen geldt dat de parkeerbehoefte in principe op eigen terrein, of binnen de ruimtelijke ontwikkeling moet worden gerealiseerd.

Wonen	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom
Grondgebonden woning	per woning	6,0	6,0
Niet-grondgebonden woning (groter dan 50m² gbo)	per woning	3,0	3,0
Niet-grondgebonden woning (kleiner dan 50 m² gbo)	per woning	1,0	1,0
Bezoekers	per woning	0,8	0,8

Tabel 3.1: Parkeernormen fiets functie wonen

Bedrijven	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom
Kantoor (personeel)	per 100 m² BVO	1,7	1,2
Kantoor + balie (bezoekers)	per 100 m² BVO	0,6	0,6

Tabel 3.2: Parkeernormen fiets functie bedrijven

Winkelen en boodschappen	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom
Winkelcentrum	per 100 m² BVO	2,7	2,7
Supermarkt	per 100 m² BVO	2,9	2,9
Bouwmarkt	per 100 m² BVO	0,25	0,25
Tuincentrum	per 100 m² BVO	0,4	0,4

Tabel 3.3: Parkeernormen fiets functie winkelen en boodschappen

Sport, cultuur en ontspanning	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom
Bibliotheek	per 100 m² BVO	3,0	3,0
Bioscoop	per 100 m² BVO	7,8	1,4
Fitness	per 100 m² BVO	5,0	2,0
Museum	per 100 m² BVO	0,9	0,9
Sporthal	per 100 m² BVO	2,5	2,5
Sportveld	per ha netto terrein	61,0	61,0
Sportzaal	per 100 m² BVO	4,0	4,0
Stadion	per 100 zitplaatsen	9,0	9,0
Evenement	per 100 bezoekers	32,0	32,0
Theater	per 100 zitplaatsen	24,0	18,0
Zwembad (openlucht)	per 100 m² bassin	28,0	28,0
Zwembad (overdekt)	per 100 m² bassin	20,0	20,0

Tabel 3.4: Parkeernormen fiets functie sport, cultuur en ontspanning

Horeca	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom
Cafetaria	per locatie	29,0	10,0
Café / bar	per 100 m² BVO	18,0	18,0
Restaurant	per 100 m² BVO	4,0	4,0

Tabel 3.5: Parkeernormen fiets functie horeca

Gezondheid/sociale voorzieningen	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom
Apotheek (bezoekers)	per locatie	7,0	7,0
Apotheek (medewerkers)	per locatie	4,0	4,0
Begraafplaats/ crematorium	per plechtigheid	5,0	5,0
Gezondheidscentrum (bezoekers)	per 100 m² BVO	1,3	1,3
Gezondheidscentrum (medewerkers)	per 100 m² BVO	0,4	0,4
Religiegebouw	per 100 zitplaatsen	46,0	46,0

Tabel 3.6: Parkeernormen fiets functie gezondheid en sociale voorzieningen

Onderwijs	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	4,3	4,3
Basisschool (250 – 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	5,0	5,0
Basisschool (> 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	6,2	6,2
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,4	0,4
Middelbare school (leerlingen)	per 100 m² BVO	14,0	14,0
Middelbare school (medewerkers)	per 100 m² BVO	0,6	0,6
ROC (leerlingen)	per 100 m² BVO	12,0	12,0
ROC (medewerkers)	per 100 m² BVO	0,9	0,9

Tabel 3.7: Parkeernormen fiets functie onderwijs

Overstappen	Eenheid	Westervoort centrum	Westervoort rest kom
Busstation	per halterende buslijn	42,0	42,0
Carpoolplaats	per autoparkeerplaats	0,8	0,8

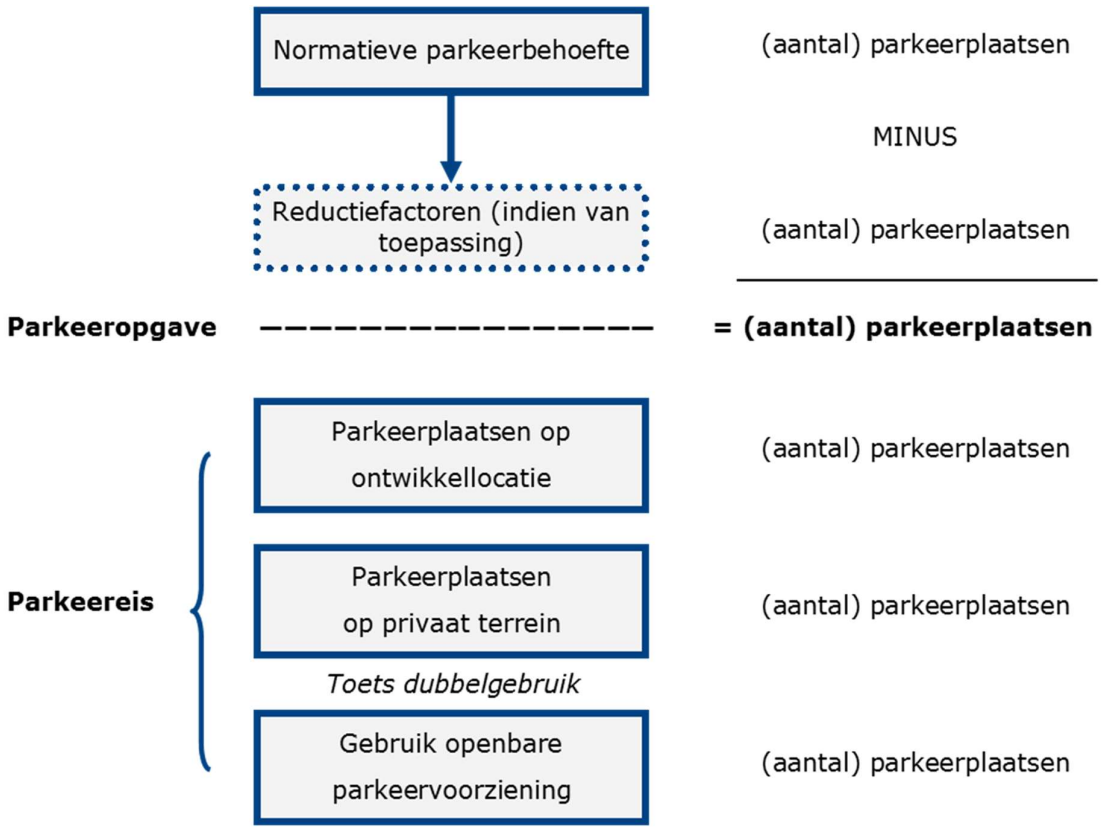
Tabel 3.8: Parkeernormen fiets functie overstappen

4. Het gebruik van de parkeernormen

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze van toepassing van parkeernormen. Welke berekeningen moeten plaatsvinden en hoe deze moeten worden uitgevoerd. Ook wordt ingegaan op het gebruik van bestaande parkeerplaatsen, de toepassing van dubbelgebruik (aanwezigheidspercentage) en wat de mogelijkheden zijn als men niet aan de parkeereis kan voldoen. Paragraaf 4.4 gaat specifiek in op het toepassen van de parkeernormen voor de fiets.

4.1 Toepassingskader parkeernota

Om te komen van een parkeernorm naar de parkeereis voor een ruimtelijke ontwikkeling worden verschillende stappen doorlopen. De werkwijze voor het bepalen van de parkeereis wordt in het onderstaande figuur schematisch weergegeven. In bijlage 2 is een uitgebreid processchema opgenomen.



Figuur 4.1: Toepassingskader parkeernota

4.2 Parkeeropgave

Het bepalen van de parkeeropgave bestaat uit het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte en het bepalen van eventuele reductiefactoren. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door de omvang van de te ontwikkelen functie te vermenigvuldigen met de daarvoor gestelde parkeernorm. De initiatiefnemer moet deze functies en de oppervlakten per functie aanleveren, zodanig dat voldoende duidelijk is wat de ontwikkeling precies inhoudt.

4.2.1 Bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

Voor verschillende categorieën van bebouwing (woningen, kantoren, sportvoorzieningen, winkels, bedrijven) bestaan verschillende parkeernormen. In hoofdstuk 2 zijn deze normen voor de verschillende categorieën opgenomen. Indien het een (bijzondere) functie betreft die niet in deze nota is opgenomen, dan wordt een parkeernorm voor die specifieke functie door de gemeente bepaald.

De parkeernormen worden toegepast op datgene wat ruimtelijk mogelijk is of mogelijk gemaakt gaat worden (in geval van bestemmingsplanwijziging) op de betreffende locatie. Daarmee worden parkeerproblemen voorkomen als gevolg van een wijziging in het praktische gebruik van de locatie. Het is namelijk een gegeven dat bijvoorbeeld bepaalde winkels in één keer veel meer klanten trekken als er een nieuwe eigenaar komt, of als er een totaal nieuw winkeltype in het pand komt. Vandaar dat de ruimtelijke mogelijkheid leidend is en niet het praktische gebruik op dat moment.

Bestaande situatie

In bestaande situaties (bijvoorbeeld uitbreiding van een bestaande winkel of woning) kan het reeds aanwezige aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering worden gebracht op de nieuwe, totaal (bestaande bebouwing en uitbreiding) vast te stellen parkeerbehoefte. Dit geldt uitsluitend als er sprake is van overcapaciteit. In overige situaties wordt de extra parkeerbehoefte vastgesteld op basis van het aantal m² uitbreiding.

Bij herbouw van een bestaand pand na brand, sloop of anderszins wordt het niet redelijk geacht om een voorziening die is afgebrand en moet worden herbouwd op te zadelen met een nieuwe parkeereis als de oude functie in dezelfde omvang weer terugkeert. Wel zal samen met de initiatiefnemer voor de herbouw gezocht worden naar een zo passend mogelijke oplossing. Indien men echter besluit om op de betreffende locatie een nieuwe functie te realiseren geldt wel de eis dat men aan de vigerende parkeernorm moet voldoen.

Verbouw c.q. functiewijziging en sloop

Bij een wijziging van gebruik en bij een verbouwing wordt op basis van de parkeernormen een parkeerbehoefte berekend. Hierbij geldt dat de berekende parkeerbehoefte op basis van de nieuwe functie, wordt verminderd met de parkeerbehoefte (berekend volgens parkeernormen in hoofdstuk 2) van de laatste actieve functie.

Nieuwbouw
Bij een nieuwe planontwikkeling moet worden voldaan aan de parkeernorm die voor de functies in het plangebied geldt. Parkeren op eigen terrein is hierbij een randvoorwaarde. Een parkeerberekening kan laten zien hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn. De ontwikkelaar moet deze parkeerberekening aanleveren.

Bij het vernieuwen van een woonwijk door woningcorporaties (sloop-nieuwbouw) is het vaak lastig om het parkeren volgens de nieuwe normen op te lossen. De openbare ruimte kan niet geheel worden verhard voor parkeerplaatsen. Per project wordt maatwerk geleverd. Berekend wordt wat de hoeveelheid parkeerplaatsen zou moeten zijn in de bestaande situatie. Die wordt vergeleken met de hoeveelheid parkeerplaatsen die nodig is in de nieuwe situatie. Het verschil van het aantal parkeerplaatsen moet worden opgelost bij een toename. De bestaande situatie is het uitgangspunt. Als er parkeerplaatsen vervallen door de planontwikkeling, dan moeten die wel elders worden gecompenseerd.

Vervallen van parkeercapaciteit ten gevolge van de ontwikkeling
Bij bouwinitiatieven die gerealiseerd moeten gaan worden op een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening of waarbij beschikbare parkeercapaciteit vervalt, moet rekening gehouden worden met de effecten van het verlies van deze bestaande parkeercapaciteit. Het verlies aan capaciteit moet binnen het project worden gecompenseerd zodat de parkeerdruk in de omgeving (gebied binnen de acceptabele loopafstanden, zie 4.3.2) op het maatgevende moment in de week onder de 85% blijft. Dit vereist maatwerk en aanvullende afspraken tussen de initiatiefnemer en de gemeente.

4.2.2 Reductiefactoren
Als een initiatiefnemer kan aantonen dat sprake is van bijzondere omstandigheden (zeer grote uitbreidingen) of dat realistische mobiliteitsmaatregelen worden getroffen waardoor het autobezit of autogebruik lager is dan normaal, kan een reductie van de parkeereis worden toegepast. Deze situaties zijn in onderstaande tekst nader toegelicht.

Mobiliteitsmanagement bedrijven
Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor inspanningen om de mobiliteitskeuzes van individuen te beïnvloeden. In Nederland wordt hier meer in het bijzonder bedoeld het stimuleren van het gebruik van alternatieven voor de auto door werknemers. Het gaat hierbij om het organiseren van slim reizen. Hieronder worden allerlei alternatieven van solistisch autogebruik (tijdens de spits) verstaan, zoals carpoolen, deels of volledig gebruik van openbaar vervoer, thuiswerken, telewerken, fietsen, etc.

Bij het toepassen van een reductiefactor als gevolg van mobiliteitsmanagement is er sprake van duidelijke, bewezen en realistische maatregelen. Vrijstelling van (een gedeelte van) de parkeereis voor werknemers als het autogebruik structureel een lagere parkeervraag genereert dan de parkeereis. De aanvrager moet dit zelf aantonen op basis van onder andere:

- Arbeidsvoorwaarden/reiskostenregeling die voorziet in het financieel aantrekkelijk maken van het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer.

- Het beschikbaar stellen van een abonnement voor het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer.
- Actieve deelname aan een lokaal of regionaal programma Mobiliteitsmanagement.

De reductie bedraagt maximaal 50% van de parkeereis voor werknemers (met een maximum van 20 parkeerplaatsen) als er sprake is van aantoonbaar structureel lager autogebruik.

Grote getallen reductie
Een uitbreiding van een ontwikkeling van grote omvang zal niet leiden tot een recht evenredige verhoging van de parkeervraag. Bij grotere ontwikkelingen (alleen bij uitbreidingen) met een groot aandeel bezoekers (> 80%), mag indien uit de parkeerbehoefteberekening volgt dat meer dan 100 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, een reductie van 15% op de parkeereis worden toegepast.

Vrijstelling voor beroep of bedrijf aan huis
De gemeente Westervoort wil het beginnen van een kleinschalig bedrijf aan huis stimuleren. Als onder de definities van het vigerende bestemmingsplan sprake is van een beroep of bedrijf aan huis en het redelijkerwijs niet mogelijk is om de benodigde parkeerplaatsen (geheel of gedeeltelijk) op eigen terrein te realiseren, wordt in principe vrijstelling verleend van de parkeereis (zonder dat hier financiële consequenties aan verbonden worden). Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- Er is sprake van een kleinschalige ontwikkeling (bijvoorbeeld kapper, pedicure, schoonheidsspecialist), waarbij de parkeerbehoefte op basis van de parkeereis maximaal 2,0 parkeerplaatsen bedraagt;
- Er is geen sprake van detailhandel, groepsonderwijs, -opvang of -therapie of daarmee naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen intensieve bezoekersfuncties.
- De gemeente kan in geval van een hoge lokale parkeerdruk de initiatiefnemer verzoeken om een parkeerdrukmeting uit te voeren om aan te tonen dat de parkeervraag ook daadwerkelijk in de openbare ruimte opgevangen kan worden. In bijlage 3 staan de basiseisen voor een dergelijk parkeerdrukonderzoek.

Afwijken parkeereis door inzet deelauto's
Er dienen zich steeds meer middelen aan waarmee de parkeereis op een alternatieve manier kan worden ingevuld. Een van deze middelen is de inzet van een deelauto. Een deelauto kan door meer inwoners gebruikt worden waardoor er een andere parkeernorm gehanteerd wordt. Uit onderzoek is gebleken dat één deelauto met parkeerplaats volstaat aan een parkeernorm van vijf normale parkeerplaatsen (CROW-KpVV, 2016). Dit betekent dat bij het gebruik van een deelauto de gehele parkeernorm voor de nieuwe activiteit/ontwikkeling verlaagd wordt met vier. De openstaande parkeernorm kan op een andere afwijkmogelijkheid worden ingevuld of met meerdere (particuliere) deelauto's. De gemeente stelt voor deze afwijkingsmogelijkheid de volgende voorwaarde:

- Deze afwijkingsmogelijkheid kan alleen worden toegepast voor de verlaging van de parkeereis van de 2e auto. Tevens is de reductie alleen toepasbaar op de bewonersvraag met een maximum van 15% van de totale parkeereis;
- Een deelauto + parkeerplaats vervangt hierbij maximaal 5 normale parkeerplaatsen;
- De initiatiefnemer moet zelf voorzien in een deelauto en een goed werkend reserveringssysteem hiervoor, eventueel in samenwerking met een derde partij;
- De initiatiefnemer moet op eigen terrein de hiervoor benodigde parkeerplaatsen expliciet reserveren voor de deelauto's;
- Als de deelauto's gebruik maken van een plek in de openbare ruimte, dient middels een onafhankelijk parkeeronderzoek te worden aangetoond dat dit mogelijk is zonder dat dit leidt tot een onacceptabele parkeersituatie.
- Bij beëindiging van de inzet van een deelauto, dient de initiatiefnemer alsnog over de ontbrekende parkeerplaatsen te voorzien in de parkeereis en/of gebruik te maken van afwijkingsmogelijkheden.

Rekenvoorbeeld inzet deelauto

In het centrum van Westervoort worden 20 middelgrote appartementen gerealiseerd. De bijbehorende parkeernorm bedraagt 1,7 waarvan 0,3 voor bezoekers. De maximale parkeervraag vanuit het bewonersdeel bedraagt 20 x 1,4 = 28 parkeerplaatsen. De ontwikkelende partij wil graag een deelauto inzetten en gebruik maken van de maximaal toegestane reductie van 15%.

De maximale reductie bedraagt 28 – (28 x 0,85) = 5 parkeerplaatsen (afgerond). Een deelauto vervangt netto 4 privéauto's, want een deelauto dient zelf ook gestald te worden. De maximale parkeerbehoefte vanuit het bewonersdeel bedraagt daarmee 28 - 5 + de stalling van 1 deelauto = 24 parkeerplaatsen.

4.3 Parkeereis

Om de parkeeropgave te kunnen faciliteren is aanbod aan parkeerplaatsen nodig (de parkeereis). De zorgvuldige afweging bestaat uit de beantwoording van een aantal deelvragen.

De vragen die beantwoord moeten worden zijn:

1. Welk deel van de parkeeropgave kan gefaciliteerd worden binnen de contouren van de ontwikkellocatie?
2. Welk deel van de parkeeropgave kan gefaciliteerd worden in of op private parkeervoorzieningen?
3. Hoe om te gaan met dubbelgebruik?
4. Welk deel van de parkeeropgave kan gefaciliteerd worden in of op openbare parkeervoorzieningen?

4.3.1 Bepalen parkeercapaciteit op ontwikkellocatie

Voor de beoordeling van de parkeersituatie wordt uitgegaan van een aantal eisen ten aanzien van de maatvoering van parkeerplaatsen en de manoeuvreerruimte rond deze vakken. De genoemde manoeuvreerruimte betreft de benodigde rijbaanbreedte achter een haaks parkeervak of naast een langsparkeervak. Te kleine parkeervakken of te krappe manoeuvreerruimte maken parkeerplaatsen onbruikbaar of onbereikbaar. Daarom speelt de vormgeving van de vakken een belangrijke rol in de bruikbaarheid ervan. De minimale maatvoering is weergegeven in tabel 4.1. Parkeerplaatsen tellen pas mee in de parkeerbalans als deze voldoen aan de maatvoering uit de onderstaande tabel.

Soort	Breedte (m)	Lengte (m)	Rijbaanbreedte minimaal(m)
Langsparkeervak	2,00	6,00	3,85
Haaks parkeervak 90°	2,50	5,13	5,80
Gehandicaptenparkeerplaats langs parkeervak	3,50	6,00	3,85
Gehandicaptenparkeerplaats haaks parkeervak	3,50*	5,13	5,80
Overige vakken	conform NEN 2443 en ASVV 2021 (paragraaf 11.2)		

Tabel 4.1: Minimale maten parkeerplaats - **3,00m bij vrije uitstapstrook naast parkeervak*

Bij grondgebonden woningen is vaak parkeerruimte op eigen terrein aanwezig, in de vorm van een garage, oprit of carport. Omdat deze voorzieningen niet altijd voor parkeren gebruikt worden, telt niet het volledig aantal parkeerplaatsen mee voor het bepalen van de parkeercapaciteit. In tabel 4.2 staan de berekeningsaantallen weergegeven van de parkeervoorzieningen op eigen terrein. Aan de hand hiervan kan de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein worden bepaald.

Parkeervoorziening	minimale afmetingen (m)	Theoretisch aantal	Berekenings aantal
Enkele oprit zonder garage	6,0 bij 3,5	1	1,0
Lange oprit zonder garage	11,0 bij 3,0	2	1,0
Dubbele oprit zonder garage	6,0 bij 5,5	2	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	6,0 bij 3,0	1	0,4
Garagebox (niet bij woning)	6,0 bij 3,0	1	0,5
Garage met enkele oprit	6,0 bij 3,0 (oprit)	2	1,0
Garage met lange oprit	11,0 bij 3,0 (oprit)	3	1,3
Garage met dubbele oprit	6,0 bij 5,5 (oprit)	3	2,0

Tabel 4.2: Parkeercapaciteit bij woningen

4.3.2 Gebruik van private parkeervoorzieningen

Parkeren op eigen terrein is een belangrijk uitgangspunt in het parkeerbeleid. Het begrip 'Eigen terrein' moet daarom worden gelezen als 'het zelfstandig oplossen van de parkeerbehoefte, met inachtneming van de vastgestelde parkeernormen en de wijze waarop deze dienen te worden toegepast'. Dit betekent dat het parkeren niet per definitie op de kavel zelf hoeft te worden opgelost, maar dat kan worden gekeken naar alternatieve locaties, waarbij samenwerking met andere terreinbezitters mogelijk is.

Indien particuliere parkeervoorzieningen die zich binnen de toegestane loopafstand bevinden capaciteit hebben om (een deel van) de parkeerbehoefte op te vangen, kan deze parkeercapaciteit worden gebruikt om (een deel van) de parkeerbehoefte te faciliteren. In tabel 4.3 zijn de loopafstanden weergegeven die als acceptabel worden beschouwd bij de diverse functies. Parkeeraanbod bij nieuwe functies dient dan ook binnen deze loopafstand (niet hemelsbreed) te worden gerealiseerd om in de parkeerbalans als parkeeraanbod mee te tellen. Parkeerplaatsen op grotere afstand dan in de tabel weergegeven, worden niet meegerekend.

Hoofdfunctie	Maximale loopafstand centrum (m)	Maximale loopafstand overig (m)
Wonen	250	100 (100-250 m voor bezoekers)
Winkelen	400	200
Werken	400	400
Ontspanning, sport, cultuur	400	100
Horeca, verblijfsrecreatie	400	100
Gezondheidszorg	100	100
Onderwijs	100	100

Tabel 4.3: Acceptabele loopafstanden

Het gaat hier dus om het gebruik van reeds bestaande private parkeerterreinen of -garages. Het is aan de initiatiefnemer om een afspraak met een eigenaar van een private parkeervoorziening te maken, zodat het door hem benodigde gebruik voor minimaal 10 jaar is verzekerd. Bijvoorbeeld een parkeergarage waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn of een parkeerterrein behorende bij een kantoorgebouw waarop na kantoortijden parkeerplaatsen te benutten zijn. Wanneer de mogelijkheid van benutting van private parkeerplaatsen er is, moet dit door de initiatiefnemer worden aangetoond. De initiatiefnemer dient daarbij een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden.

4.3.3 Toets dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de maximale parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts maximaal, bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag optreden. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeftes.

Borging afspraken cruciaal

Wanneer er private afspraken worden gemaakt voor parkeeroplossingen op een andere plaats dan dienen deze goed juridisch te worden vastgelegd. Een 'kwalitatieve verplichting' is daarbij een harde voorwaarde:

wanneer bijvoorbeeld de oorspronkelijke functie die de parkeerplaatsen aanbiedt komt te vervallen dan dient de nieuwe functie nog steeds de afgesproken hoeveelheid parkeerplaatsen te garanderen. De afspraken hiertoe kunnen onder meer worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst, zo nodig in combinatie met het van toepassing verklaren van een 'kettingbeding'.

In eerste instantie moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld plaatsen voor bewoners op eigen terrein of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd aan specifieke gebruikers. Met de aanwezigheidspercentages per functiegroep per moment van de week wordt berekend wat de maatgevende parkeerbehoefte is. Dit is de parkeerbehoefte op het maatgevende (drukste) moment. De netto parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment te vermeerderen met het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik. In tabel 4.4 zijn de aanwezigheidspercentages opgenomen.

	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Koop Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag	Zaterdag Avond	Zondag Middag
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%	50%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	40%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop / theater / podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Restaurant / café / bar / cafetaria	15%	30%	90%	100%	0%	50%	100%	50%
Sociaal medisch: arts / therapeut / consultatie	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- / verzorgingshuis / aanleunwoning	100%	100%	50%	50%	25%	100%	100%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 4.4: Aanwezigheidspercentage per dagdeel per moment van de week

Indien er zich koopzondagen voordoen, dient voor de functies detailhandel, grootschalige detailhandel en supermarkt op zondagmiddag gerekend te worden met een aanwezigheidspercentage van 100%.

4.3.4 Gebruik openbare parkeervoorzieningen

De initiatiefnemer kan beschouwen of in de directe omgeving van zijn ontwikkeling nog parkeercapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte (straatparkeerplaatsen, parkeerplaatsen op openbare parkeerterreinen of in niet afgesloten garages). Het is essentieel dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen waarvoor ze zijn bedoeld én dat deze zich binnen de acceptabele loopafstand bevinden. Dit mede om het beoogde dubbelgebruik te kunnen realiseren. Daarnaast mag de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, nooit hoger uitkomen dan 85%. Dit percentage houdt rekening met de gewenste leegstand van parkeerplaatsen zodat onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt. Anders gezegd: zonder rekening te houden met deze zogenaamde 'frictieleegstand' neemt de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toe, neemt de

bereikbaarheid van een locatie af en wordt verkeersoverlast voor de omgeving veroorzaakt, hetgeen ongewenst is.

Bij het beoordelen of gebruik gemaakt kan worden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden de resultaten van het door de initiatiefnemer uit te voeren parkeeronderzoek [1] vergeleken met de berekende parkeerbehoefte per moment van de dag. Het uitvoeren van een parkeeronderzoek (ten minste een nulmeting en optioneel een herhaalonderzoek / monitoringsonderzoek[2]) komt voor rekening van de initiatiefnemer. Het is vervolgens aan de gemeente Westervoort om aan te geven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeerbehoefte te faciliteren. De gemeente heeft daarbij altijd het recht om het toekennen van bestaande overcapaciteit op openbare parkeerplaatsen als oplossing voor de parkeereis van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, wijziging toegestane maximale snelheid op (delen van) wegen, toename van autobezit en gebruik van reeds bestaande functies e.d.).

4.4 Fiets parkeren

"Fietsers willen vaak wel netjes parkeren, als er maar plek voor hen is." Daarom zijn er in hoofdstuk 3 ook voor fietsparkeerplaatsen parkeernormen vastgesteld.

Op basis van deze fietsparkeernormen en kenmerken van een bouw- of verbouwplan kan de verwachte fietsparkeerbehoefte berekend worden. Voor nieuwbouwplannen (dus ook sloop/nieuwbouw) wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend over het gehele nieuwbouwplan. 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 uit hoofdstuk 3 van deze nota).

Om te komen van dit berekende aantal fietsparkeerplaatsen tot de daadwerkelijk parkeereis voor de fietsparkeerplaatsen, moeten nog een aantal stappen doorlopen worden. Deze stappen zijn in de onderstaande sub paragrafen beschreven. Nadat deze stappen zijn doorlopen, wordt het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen (de parkeereis) inzichtelijk.

---

[1] De voorwaarden en uitgangspunten voor het te houden parkeeronderzoek (onderzoeksperiode, onderzoeksmoment, onderzoeksfrequenties, eventuele aanwezigheid van belanghebbenden e.d.) worden altijd met de gemeente Westervoort besproken. In bijlage 2 zijn de eerste eisen voor het parkeeronderzoek benoemd.

[2] De gemeente Westervoort kan in voorkomende gevallen aan de initiatiefnemer vragen niet alleen een nulmeting uit te voeren maar ook een herhaalonderzoek waaruit dan moet blijken dat de benoemde oplossing – bijvoorbeeld het medegebruik van reeds bestaande openbare parkeerplaatsen – zich ook in de praktijk aandient. Indien het herhaalonderzoek uitwijst dat de oplossing onvoldoende duurzaam is (de maximale parkeerbezetting overstijgt de wenselijk geachte grens) dan zal de initiatiefnemer alsnog het betreffende aantal parkeerplaatsen op eigen terrein dienen op te lossen.

4.4.1 Beoordeling parkeersituatie fiets

Aan de fietsparkeerplaatsen worden de volgende eisen gesteld:

- De fietsparkeerplaatsen dienen goed toegankelijk te zijn, nabij de entree (max. 30 meter) en op de begane grond. Indien fietsparkeerplaatsen op een verdieping gerealiseerd worden, dan dient er een hellingbaan aanwezig te zijn, bij voorkeur een fietslift. De fietsenstalling dient te voldoen aan de eisen volgens de Stichting Fietsparkeur (zie www.fietsparkeur.nl) en er dient rekening gehouden te worden met verschillende fietstypes, zoals bakfietsen en elektrische fietsen. Ook voor scootmobielen dient er ruimte beschikbaar te zijn indien dit nodig geacht wordt.
- 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 40 m² mag de bergruimte gemeenschappelijk zijn als de vloeroppervlakte van deze bergruimte ten minste 1,75 m² per woonfunctie bedraagt. De bergruimte dient rechtstreeks bereikbaar te zijn.

4.4.2 Parkeren fiets op eigen terrein

In tegenstelling tot het beschreven proces inzake de bepaling van de parkeereis voor autoparkeerplaatsen, hanteert de gemeente Westervoort voor fietsparkeerplaatsen het uitgangspunt dat de fietsparkeereis geheel op eigen terrein dient te worden gerealiseerd, tenzij er volgens de gemeente - op uitdrukkelijk aangeven van de gemeente – voldoende fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn en/of kunnen worden gerealiseerd.

Voor functies in het centrumgebied van Westervoort is deze uitzondering van toepasing. De fietsparkeervoorzieningen voor de bezoekers van het centrum van Westervoort worden in de openbare ruimte gerealiseerd, zodat meervoudig gebruik mogelijk is.

4.4.3 Dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen

Als binnen één ontwikkeling verschillende functies worden ondergebracht, kan het zijn dat niet elke functie op hetzelfde moment van de dag of in de week bezoekers trekt (bijvoorbeeld 1 gebouw waarin een fysiopraktijk met een fitnesscentrum zijn ondergebracht). Bij het bepalen van de parkeereis voor de fiets wordt dus net als bij de auto gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages. Deze percentages voor de verschillende momenten van de week zijn opgenomen in tabel 4.4. De parkeerbalans kan alleen worden toegepast wanneer verschillende functies binnen de ontwikkeling gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid.

4.4.4 Vrijstellingen parkeereis fiets

Voor de fiets zijn de volgende vrijstellingen mogelijk:

- Voor alle gebieden geldt dat een (gedeeltelijke) vrijstelling wordt gegeven voor de parkeereis voor zover deze geheel of gedeeltelijk kan worden opgevangen binnen het eigen plangebied op al bestaande of te verwerven 'eigen fietsparkeerplaatsen' (benutting). De aanvrager moet zelf aantonen in welke mate hij beschikt over structurele restcapaciteit.
- Het realiseren van meer fietsparkeerplaatsen dan volgens de parkeereis is altijd toegestaan.
- In het geval een woning beschikt over een voortuin (voor het bezoekersaandeel).
- Voor kleine bouwplannen en vooral verbouwplannen is het vaak onmogelijk om fietsparkeerplaatsen voor bezoekers op eigen terrein te realiseren. Hierbij geldt dat er vrijstelling wordt gegeven voor het bezoekersdeel indien de parkeerbehoefte maximaal 5 fietsparkeerplaatsen is.

4.5 Afronden parkeereis

Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt berekend op 1 decimaal achter de komma, net zoals de norm wordt uitgedrukt in 1 decimaal achter de komma. Het totaal aantal parkeerplaatsen wordt, in tegenstelling tot de gebruikelijke afrondingsregels, naar boven afgerond. Een parkeereis 4,1 wordt dus afgerond naar 5 parkeerplaatsen. Zou de gebruikelijke afrondingsregel toegepast worden dan kan naar verloop van tijd een tekort aan parkeerplaatsen ontstaan.

4.6 Gefaseerde uitvoering

Een ontwikkeling kan gefaseerd worden uitgevoerd. Per fase moet minimaal het bij deze fase behorende aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Als gebruik wordt gemaakt van de 'toets dubbelgebruik' (zie paragraaf 4.3.3), dan moet deze toets al bij de eerste fase/vergunning in zijn geheel (het hele plan) worden goedgekeurd. Er mag na in gebruik name van een fase nooit een (tijdelijk) parkeertekort ontstaan.

4.7 Beoordeling laden en lossen

Als bij een ontwikkeling een behoefte aan laden en lossen wordt verwacht, moet in deze behoefte voorzien worden op het terrein dat bij de ontwikkeling behoort. Daarbij mogen manoeuvreerbewegingen geen onevenredige hinder of gevaarlijke situaties opleveren in de openbare ruimte. De ontwikkelaar dient op verzoek van de gemeente een rijcurvesimulatie aan te leveren om de benodigde manoeuvreerruimte te kunnen toetsen.

5. Slotbepalingen

5.1 Inwerkingtreding

De "Parkeernormennota Westervoort" treedt in werking op de eerste dag na bekendmaking.

5.2 Citeerregel

Deze nota kan worden aangehaald als de "Parkeernormennota Westervoort".

5.3 Overgangssituatie

De nieuwe parkeernormen worden niet toegepast op plannen waarvoor op deze datum reeds een aanvraag is ingediend of die reeds in een zodanige fase van ontwerp zijn dat het toepassen van de nieuwe parkeernormen leidt tot onevenredig veel aanpassingen aan het plan. Aanvragen van omgevingsvergunningen na het moment van vaststellen van deze nota zullen worden beoordeeld conform de parkeernormen en uitvoeringsregels in deze nota.

Uitzondering hierop vormen bekende bouwinitiatieven[3] waarop een overgangsregeling van toepassing is. Deze houdt in dat bij de gemeente op het moment van vaststellen van de nieuwe parkeernormen bekende bouwinitiatieven, op basis van de oude parkeernormen en bijbehorende rekenregels kunnen worden behandeld of op basis van deze parkeernormennota worden getoetst.

[3] Dit betreffen lopende aanvragen van een Omgevingsvergunning of aanvragen waarover in een eerder stadium geadviseerd is in een vooroverleg of ingeval voor een plan een anterieure overeenkomst of samenwerkingsovereenkomst met de gemeente is afgesloten.

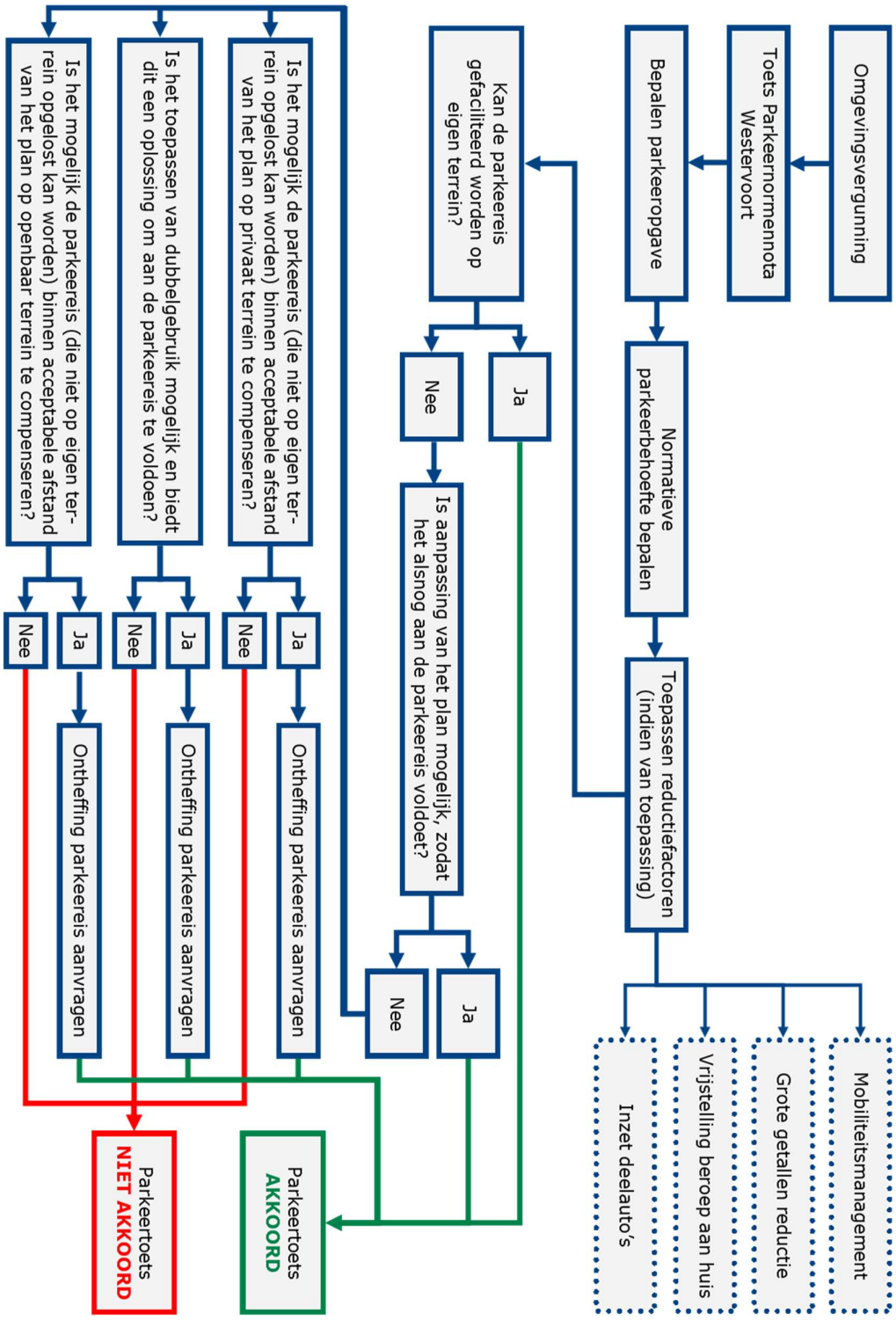
Bijlage 1 Begrippenlijst

Begrip	Toelichting
Aanwezigheidspercentage	De voor een functie op de verschillende periodes van de dag/week geldende benutting van de normatieve parkeerbehoefte.
(Bouw)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.
BVO	Bruto vloeroppervlak (volgens NEN 2580), het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen, met uitzondering van de parkeerkelder of stallingsruimte.
CROW	CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.
Exclusieve parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen die bestemd zijn voor 1 gebruiker per parkeerplaats
Frictieleegstand	De gewenste leegstand van parkeerplaatsen op een parkeerlocatie waarmee onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt.
GBO	Gebruiksoppervlak van een woning volgens NEN 2580. Dit omvat de bruikbare vloeroppervlakte, geschikt voor het beoogde gebruik. Dit is in feite het totale vloeroppervlak tussen de omsluitende wanden van de gebruiksfunctie minus de vaste obstakels van enige omvang.
Initiatiefnemer	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen waarvoor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen of strijdig gebruik is ingediend.
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand).
Maatgevende parkeerbehoefte	De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies tezamen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.
Niet-openbare parkeercapaciteit	Parkeercapaciteit die niet openbaar toegankelijk is
Normatieve parkeerbehoefte	De van één of meerdere functies, op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen berekende parkeerbehoefte, waarbij nog geen rekening is gehouden met reductiefactoren en dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
Openbare parkeercapaciteit	De voor alle parkeerders toegankelijke parkeercapaciteit

Parkeeraanbod	Het aanbod aan parkeerplaatsen. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen openbare of niet-openbare parkeerplaatsen, tussen plaatsen op eigen terrein of elders.
Parkeerbalans	De verschillen tussen de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod per tijdsperiode van de dag/week.
Parkeerbehoefte	Het benodigd aantal parkeerplaatsen om de parkeervraag van een bepaalde functie te kunnen faciliteren.
Parkeerdruk	De parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen.
Parkeereis	Het totaal aan parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden om aan de parkeeropgave te kunnen voldoen.
Parkeerkencijfers	De in de CROW publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (nummer 317) beschreven getallen op basis waarvan het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald kan worden.
Parkeernorm	Een door het bevoegd gezag vastgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen per eenheid waaraan een nieuwbouwplan moet voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor een bouwvergunning.
Parkeeropgave	Het totaal aan parkeerplaatsen waarvoor de initiatiefnemer van verbouw- of nieuwbouwprojecten verantwoordelijk is om te realiseren.
Parkeerplaats	Ruimte waar één voertuig kan worden geparkeerd.
Parkeren	Doen of laten staan van voertuigen anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor onmiddellijk laden en lossen van goederen.
Restcapaciteit	Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is.
Sloop/nieuwbouw en nieuwbouw	Wanneer op hetzelfde perceel, na de sloop van eerdere bebouwing, een nieuwe ontwikkeling wordt gerealiseerd is er sprake van sloop/nieuwbouw. Wanneer er een nieuwe ontwikkeling op een perceel wordt neergezet wat hiervoor nog geen bebouwing kende is er sprake van nieuwbouw.

gemeente Westervoort

Bijlage 2 Processchema parkeernormering



Bijlage 3 Eisen parkeeronderzoeken

Zoals in sub paragraaf 4.3.4 staat vermeld kan, indien blijkt dat redelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan, een beroep gedaan worden op eventuele restcapaciteit in de openbare ruimte. De aanwezigheid van deze restcapaciteit wordt aangetoond middels een parkeeronderzoek. De kosten voor het uitvoeren van het onderzoek komen voor rekening van de aanvrager van de omgevingsvergunning/ontwikkelaar.

In deze bijlage staan enkele minimale eisen beschreven waaraan een dergelijk parkeeronderzoek moet voldoen:

- Het parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau uitgevoerd;
- Uit het onderzoek moet overduidelijk blijken dat, na realisatie van de functie(s), de parkeerdruk in het onderzoeksgebied op het maatgevende moment in de week onder de 85% zal blijven.

Onderzoeksgebied
Het onderzoeksgebied dient te worden bepaald aan de hand van de voorgenomen functie en de daaraan gekoppelde maximale loopafstand (zie tabel 4.3).

Parkeercapaciteit
Voor de beschikbare parkeercapaciteit worden uitsluitend officieel aangeduide openbare parkeerplaatsen meegeteld. Belanghebbenden, gereserveerde of particuliere parkeerplaatsen tellen niet mee in de beschikbare capaciteit. Indien parkeervakken niet afzonderlijk zijn gemarkeerd, maar overduidelijk is dat de ruimte wel als parkeergelegenheid kan worden aangeduid, dan wordt voor het bepalen van de capaciteit gerekend met een afstand van 6,0 meter per parkeerplaats bij langsparkeren of een breedte van 2,50 meter bij haaks parkeren. Fout of illegaal geparkeerde voertuigen dienen te worden meegenomen in het parkeeronderzoek en worden in de bezettingsberekening meegenomen.

Meetperiode
Op enkele maatgevende momenten in de week (niet zijnde een vakantieperiode of een feestdag) zal de parkeerbezetting worden geregistreerd. Op een gemiddelde werkdag (dinsdag of donderdag) worden voor de periodes ‘werkdag ochtend’, ‘werkdag middag’ en ‘werkdag avond’ ten minste op een dinsdag en een donderdag een onderzoek naar de feitelijke parkeerbezetting uitgevoerd. Tevens dient, in het geval het primair een woonomgeving betreft, minimaal twee nachtelijke metingen (tussen 23.00 en 05.00 uur) worden uitgevoerd.

Indien de parkeerdruk in de omgeving (mede) wordt bepaald door een functie met op bepaalde momenten een specifieke parkeervraag (bv. horeca; zaterdagavond / winkels: koopavond, zaterdagmiddag /camping: seizoensgebonden) dan dient in aanvulling op wat

hierboven staat op die momenten ook minimaal tweemaal een onderzoek naar de feitelijk parkeerbezetting te worden uitgevoerd.

In overleg met de gemeente worden de onderzoeksmomenten nader bepaald. Op basis van de in deze nota genoemde parkeernormen in combinatie met de aanwezigheidspercentages dient vervolgens te worden bepaald in welke mate en op welke momenten in de week de ontwikkeling een parkeervraag heeft. Deze verwachte (toekomstige) parkeervraag dient te worden opgeteld bij de waargenomen bezetting uit het parkeeronderzoek. Indien vervolgens blijkt dat de parkeerdruk op het maatgevend moment in de week onder de 85% blijft, kan mogelijk van de norm vrijstelling worden verkregen.

Bijlage 4 Rekenvoorbeelden

Rekenvoorbeeld: Ontwikkeling appartementen en kantoorruimte
Aan de rand van Westervoort worden 25 appartementen gerealiseerd (ieder 135 m² gbo). In de plint van het appartementencomplex komt een apotheek (190 m² BVO), een huisarts (met 1 behandelkamer, 80 m²BVO) en kantoorruimte (80 m² BVO) ten behoeve van een makelaarskantoor.

Volgens de Parkeernormennota van de gemeente Westervoort blijkt dat de te hanteren norm voor woningen met een dergelijke oppervlakte 2,1 parkeerplaats is (waarvan 0,3 voor bezoekers). Een apotheek heeft een parkeernorm van 3,2 pp. per 100 m² BVO en voor een huisarts met één behandelkamer geldt 3,0 pp. per behandelkamer. Het makelaarskantoor (zijnde met baliefunctie) kent een parkeernorm van 2,9 pp. per 100 m² BVO.

Voor het fietsen geldt een norm van 3,0 stallingsplek per appartement. Voor de bezoekers aan de woningen geldt een norm van 0,8 stallingplek per appartement. Voor de apotheek is de norm 7,0 stallingsplekken voor bezoekers en 4,0 stallingsplekken voor medewerkers. Voor de huisarts is de norm 1,3 stallingsplek per 100 m² BVO en voor het makelaarskantoor 1,2 stallingsplek per 100 m² BVO (personeel) en 0,6 stallingsplek per 100 m² BVO (bezoekers).

De ontwikkelaar heeft een vergunningaanvraag ingediend waarbij voorzien is in de realisatie van 25 parkeerplaatsen in een gebouwde parkeervoorziening onder het complex. Deze parkeerplaatsen worden één op één mee verkocht met de appartementen (kadastrale koppeling met kettingbeding). Daarnaast wordt op eigen terrein een parkeerterrein aangelegd met 28 parkeerplaatsen en er worden 12 fietsnietjes (= 24 stallingsplaatsen) geplaatst.

Uit de gemeentelijke toets volgt de onderstaande tabel (parkeerbalans).

	Aantal	Eenheid	Norm	Per eenheid	Normatieve parkeervraag
Appartement	25	woning	1,8	per woning	45
Appartement bezoekers	25	woning	0,3	per woning	8
Apotheek	190	m² BVO	3,2	per 100 m² BVO	7
Huisarts	1	behandelkamer	3,0	per behandelkamer	3
Kantoor	80	m² BVO	2,9	per 100 m² BVO	3
Totaal					**66**

Parkeervraag gereserveerde parkeerplaatsen appartementen	maximaal	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koopavond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Appartement	45	23	23	41	36	45	27	36	32
Parkeeraanbod	25	25	25	25	25	25	25	25	25
Vraag openbare parkeerplaats	20	-2	-2	16	11	20	2	11	7

Aanwezigheids percentage	maximaal	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koopavond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Appartement	100%	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Appartement bezoekers	100%	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Apotheek	100%	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Huisarts	100%	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Kantoor	100%	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

Parkeervraag openbare parkeerplaatsen na dubbelgebruik	maximaal	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koopavond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Appartement	20	0	0	16	11	20	2	11	7
Appartement bezoekers	8	1	2	7	6	0	5	8	6
Apotheek	7	7	6	1	1	0	1	1	1
Huisarts	3	3	3	1	1	0	1	1	1
Kantoor	3	3	3	1	1	0	0	0	0
Totaal	41	14	14	26	20	20	9	21	15

Voor de functies zijn, zonder toepassing van dubbelgebruik, 66 parkeerplaatsen nodig. De verdeling aandeel gereserveerde parkeerplaatsen en aandeel openbare parkeerplaatsen is respectievelijk 25 en 41. Op basis van de rekenregels voor dubbelgebruik wordt vastgesteld dat er op het maatgevend moment 'werkdag avond' minimaal 51 parkeerplaatsen nodig zijn. Hierbij is rekening gehouden met het feit dat de parkeerplaatsen in de parkeerkelder niet dubbel gebruikt kunnen worden.

Vraag naar fietsstallingsplekken na dubbelgebruik	maximaal	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koopavond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Appartement	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Appartement bezoekers	20	2	4	16	14	0	12	20	14
Apotheek	11	11	9	2	2	0	2	2	2
Huisarts	2	2	2	1	1	0	1	1	1
Kantoor	2	2	2	1	1	0	0	0	0
Totaal	35	17	17	20	18	0	15	23	17

Voor de functies zijn, zonder toepassing van dubbelgebruik, 35 fietsstallingsplekken nodig. Door het toepassen van de rekenregels voor dubbelgebruik zijn er op het maatgevende moment 'zaterdagavond' 23 stallingsplekken nodig.

De ontwikkelaar heeft een vergunningaanvraag ingediend waarbij voorzien is in de realisatie van 25 gereserveerde (niet-openbare) parkeerplaatsen voor de appartementen en 26 parkeerplaatsen op maaiveld. Verder zijn er in het plan 12 nietjes (=24 fietsstallingsplaatsen) voorzien. De ingediende vergunningaanvraag is voor wat betreft het parkeren (voor zowel auto als fiets)akkoord.

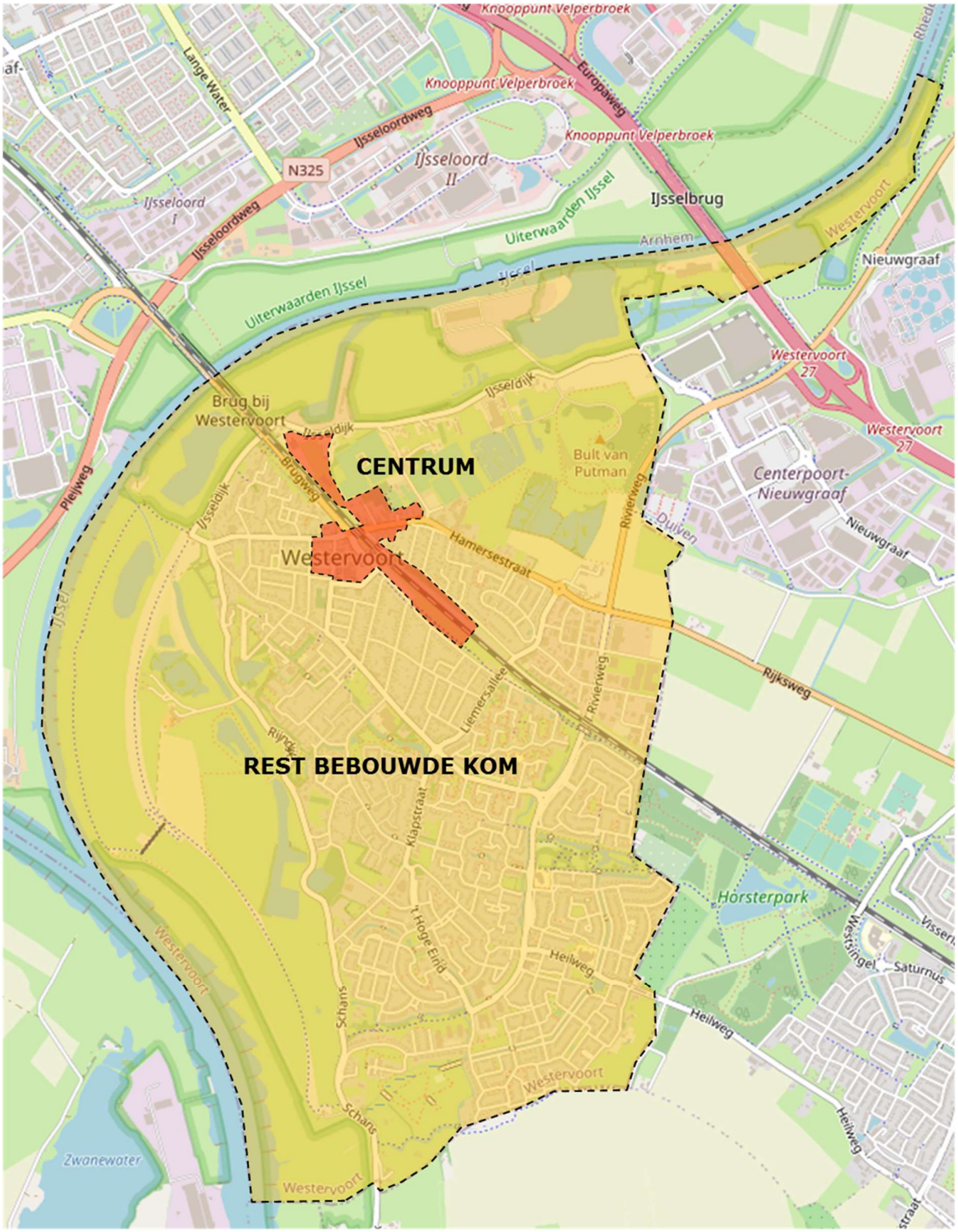
Rekenvoorbeeld: Halen en brengen bij een kinderdagverblijf
Er wordt een kinderdagverblijf (500 m² BVO) aan de rand van Westervoort gerealiseerd (op grote afstand van woningen, geen openbaar vervoer in de nabijheid) met 7 personeelsleden en een opvangcapaciteit voor 60 kinderen. Gezien de ligging van het kinderdagverblijf zal het aantal kinderen dat met de auto wordt gebracht hoog zijn.

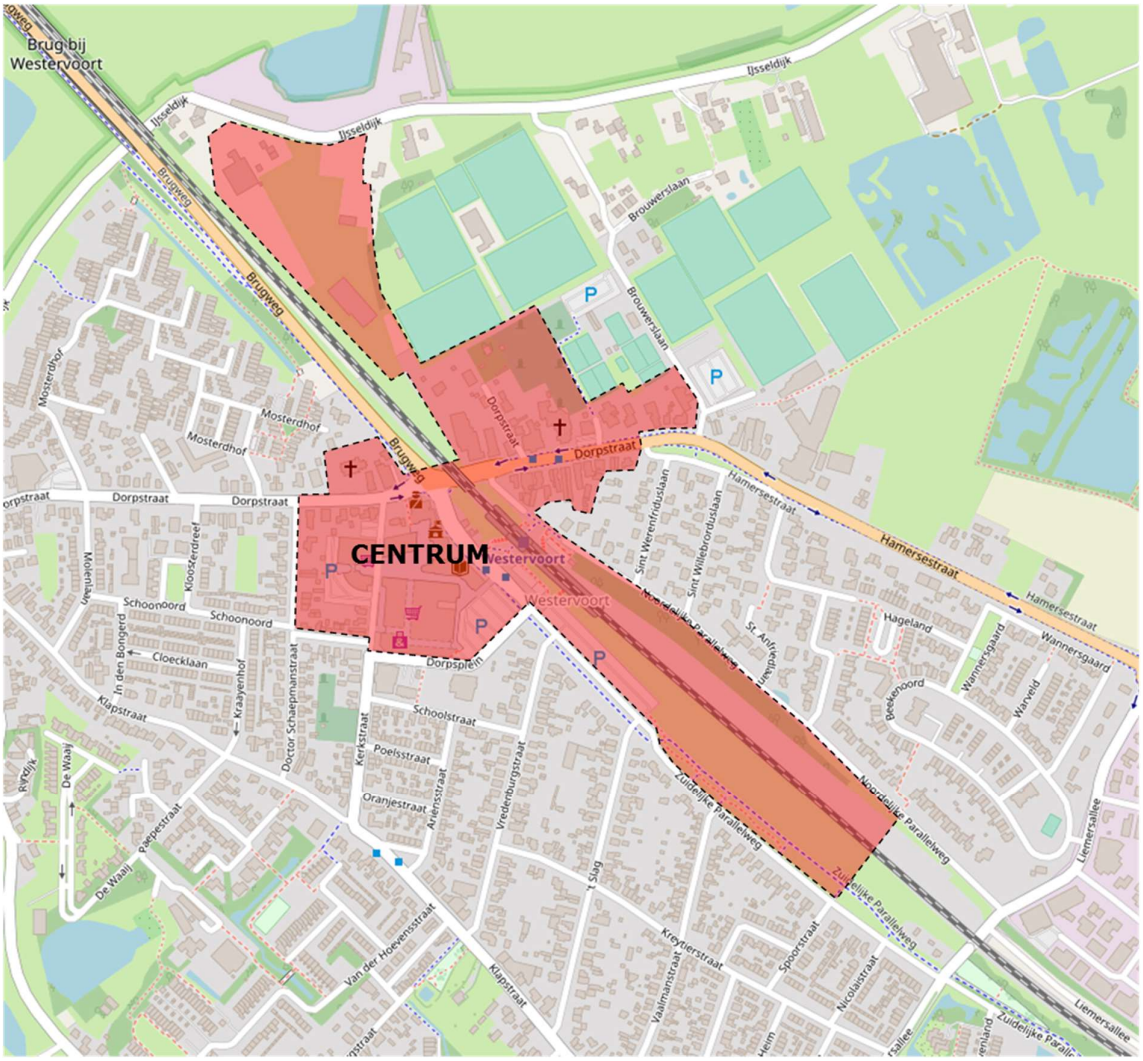
Voor het personeel zijn 5 x 1,4 parkeerplaats per 100 m² BVO (parkeernorm kinderdagverblijf) 7 parkeerplaatsen nodig.

Voor het halen en brengen zijn: 60 (aantal leerlingen) x 80% (% leerlingen met de auto) x 0,25 x 0,75 = 12,75 → 13 parkeerplaatsen nodig.

Totaal zijn er dus 7 + 13 = 20 plaatsen nodig.

Bijlage 5 Kaarten gebiedsindeling




CENTRUM
Brug bij Westervoort
Brugweg
IJsseldijk
Brouwerslaan
Dorpstraat
Mosterdhof
Hamersestraat
Schoonoord
Cloecklaan
Klapstraat
Schoolstraat
Poelsstraat
Oranjestraat
Kerkstraat
Vredenburgstraat
Ariënsstraat
Raiffeisenstraat
De Waaij
Van der Hoevenstraat
Kreytlerstraat
Vaalmanstraat
Spoorstraat
Nicolaasstraat
Noordelijke Parallelweg
Zuidelijke Parallelweg
Liemersallee
Hageland
Wannersgaard
Wanneveld
Geldenhoord
Dorpsplein
Sint Wernfridusstraat
Sint Willebrordusstraat
St. Anfredastraat
Kraayenhof
Doctor Schaepmanstraat
In den Bongerd
Kloosterdreef
Molenlaan
Westervoort