Nota Parkeernormen Lingewaard 2024

Gemeente Lingewaard



28 augustus 2024

Stiphout Verkeeradvies

COLOFON

Titel	Nota Parkeernormen Lingewaard 2024 (bron afbeelding kaft: Google Maps)
Opdrachtgever	Gemeente Lingewaard
Status	Eindversie
Datum	28 augustus 2024

Auteur	Jan van Stiphout
Contact	SVA STIPHOUT VERKEERSADVIES Auteur: Jan van Stiphout Telefoon: 06- 34565344 E-Mail: j.van.stiphout@online.nl

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 4
1.1 De Nota Parkeernormen Lingewaard 2024 4
1.2 Wijzigingen Nota Parkeernormen Lingewaard 2024 4
1.3 Relatie met Mobiliteitsvisie Lingewaard 6
1.4 Leeswijzer 6

2. JURIDISCH KADER 7
2.1 Omgevingswet en Omgevingsvergunning 7
2.2 Citeertitel en inwerkingtreding 7
2.3 Overgangsregeling 7

3. UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN 8
3.1 Inleiding 8
3.2 Stedelijkheidsgraad 8
3.3 Geografische ligging 9
3.4 Hoogte auto parkeernormen 10
3.5 Kwaliteitseisen parkeerplaatsen 10
3.6 Wat als een parkeernorm niet voorkomt in de Nota Parkeernormen? 10
3.7 Afrondingsregels 11

4. TOEPASSINGSKADER PARKEERNORMEN 12
4.1 Inleiding 12
4.2. Stap 1: Bepalen parkeeropgave 13
4.3 Stap 2: Parkeerinvulling 14
4.3.1 Eigen terrein (ontwikkellocatie) 15
4.3.2 Eigen terrein (buiten ontwikkellocatie) 16
4.3.3 Benutten openbare parkeercapaciteit 16
4.3.4 Inzet deelmobiliteit 17
4.3.5 Afkoop parkeeropgave 19
4.4 Stap 3: Parkeerbalans 19

Bijlagen:
Bijlage 1: Centrumgebieden Bemmel en Huissen
Bijlage 2: Parkeernormen Lingewaard
Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages
Bijlage 4: Uitgangspunten parkeeronderzoek

1. INLEIDING

1.1 De Nota Parkeernormen Lingewaard 2024

Iedere ruimtelijke ontwikkeling brengt een autoparkeerbehoefte met zich mee. De Nota Parkeernormen Lingewaard 2024 (hierna Nota Parkeernormen) bevat parkeernormen waarmee de parkeerbehoefte van ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Lingewaard bepaald kan worden. In de Nota Parkeernormen staat ook aangegeven hoe de parkeerbehoefte ingevuld kan worden en welke toepassingsregels daarbij gelden. De Nota Parkeernormen vervangt de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 (hierna oude parkeernormennota).

Aanleiding Nota Parkeernormen

Hoewel de oude parkeernormennota pas 4 jaar oud is zijn er meerdere redenen om deze nu te actualiseren:

- De oude parkeernormennota is op onderdelen onduidelijk en leidt te vaak tot discussie met initiatiefnemers, waardoor er te vaak verzoeken worden gedaan om af te wijken;
- De woningtypes in de oude parkeernormennota sluiten niet aan op de woningtypes uit de Woondeal 2.0;
- In de Mobiliteitsvisie Lingewaard (2022) staat dat gemeente wil inzetten op (elektrische) deelmobiliteit om te komen tot een lager 2e autobezit en mogelijk lagere parkeernormen;
- Het CROW heeft juni 2024 nieuwe geactualiseerde parkeernormen gepresenteerd. De parkeernormen uit de oude parkeernormennota zijn hierdoor inmiddels verouderd.

Doelstelling Nota Parkeernormen

Met de Nota Parkeernormen Lingewaard 2024 heeft de gemeente een transparant, eenduidig en uniform toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte en -invulling van ruimtelijke ontwikkelingen, om daarmee de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gemeente Lingewaard te waarborgen.

1.2 Wijzigingen Nota Parkeernormen

De Nota Parkeernomen vervangt de oude parkeernormennota. Op hoofdlijnen zijn in de Nota Parkeernormen de volgende wijzigingen aangebracht:

- Het aantal woningtypes is uitgebreid;
- Voor bijna alle woningtypes zijn lagere parkeernormen opgenomen;
- Er zijn nieuwe functies toegevoegd;
- De afrondingsregels zijn aangepast;
- De aanwezigheidspercentages per functie zijn geactualiseerd;
- Het proces voor het invullen van de parkeeropgave is vereenvoudigd;
- Deelmobiliteit is als middel voor het invullen van (een deel van) de parkeeropgave toegevoegd;
- De vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen is niet meer opgenomen.

Op de volgende pagina zijn de wijzigingen in de Nota Parkeernormen kort toegelicht.

Aantal woningtypes is uitgebreid

In de oude parkeernormennota stonden maar 7 verschillende woningtypes. Deze woningtypes sloten onvoldoende aan op de doelgroepen en woningtypes uit de Woondeal 2.0. In de Nota Parkeernormen zijn in totaal 21 verschillende woningtypes opgenomen. Hierbij is in eerste instantie aansluiting gezocht bij het aantal woningtypes uit CROW publicatie 744 Parkeerkencijfers 2024, aangevuld met de woontypes:

- Seniorencomplex;
- Arbeidsmigrantenhuisvesting;
- Asielzoekerscentrum;
- Langdurige opvang vluchtelingen.

Lagere parkeernormen voor functie wonen

Over het algemeen zijn de parkeernormen voor woningen lager geworden:

a) Voor de kern Huissen zijn afzonderlijke parkeernormen opgenomen omdat Huissen t.o.v. de overige kernen een hogere stedelijkheidsgraad heeft (zie verder paragraaf 3.2). Door deze aanpassing zijn de parkeernormen in Huissen over het algemeen voor (bijna) alle functies lager geworden;
b) De parkeerbehoefte van een woning bestaat uit een bewoners- en bezoekersaandeel. Het bezoekersaandeel bedroeg in de oude parkeernormennota standaard 0,3 parkeerplaats per woning. In CROW publicatie 744 is het aantal bezoekersparkeerplaatsen gedifferentieerd naar stedelijkheidsgraad en gebieden (centrum, rest bebouwde kom en buitengebied). Op basis hiervan is het bezoekersaandeel bij woningen aangepast (zie verder paragraaf 3.4).

Nieuwe functies toegevoegd

In de Nota Parkeernormen zijn onderstaande functies toegevoegd:

- Opslagboxen;
- Distributiecentrum;
- Glastuinbouw/kwekerij;
- Padelhal;
- Padel- squash- en tennisbaan (buiten);
- Horeca met terras.

Wijziging afrondingsregels

De parkeeropgave van een (ruimtelijke) ontwikkeling wordt tussentijds berekend en afgerond op 1 decimaal. Bij het bepalen van de uiteindelijke parkeeropgave wordt uitgegaan van gehele getallen. In de oude parkeernormennota werd hierbij altijd naar boven afgerond. In de Nota Parkeernormen wordt een decimaal lager dan 0,5 afgerond naar beneden en een decimaal hoger of gelijk aan 0,5 afgerond naar boven.

Actualisatie aanwezigheidspercentages

Voor dubbelgebruik van parkeervoorzieningen staan in de Nota Parkeernormen aanwezigheids-percentages. Hierbij zijn de geactualiseerde aanwezigheidspercentages uit CROW publicatie 744 aangehouden. Ten opzichte van de oude parkeernormennota zijn de vrijdagmiddag en -avond als maatgevend moment toegevoegd en zijn de aanwezigheidspercentages geactualiseerd. Dit laatste heeft vooral bij de functie wonen tot wijzigingen geleid.

Vereenvoudiging proces invullen parkeeropgave

De oude parkeernormennota bood de mogelijkheid om (een deel van) de parkeeropgave buiten eigen terrein op te lossen en/of gebruik te maken van een ontheffing op basis van het Parkeerfonds 2020. Voor iedere ontheffing was dan vervolgens een afzonderlijk collegebesluit nodig. In de Nota Parkeernormen zijn deze mogelijkheden voor het invullen van de parkeeropgave uit de ontheffingensfeer gehaald. Deze aanpassing van het proces levert vooral een efficiencyslag in het beoordelen van de aanvraag voor een omgevingsvergunning door de ODRA omdat niet meer telkens afzonderlijke collegebesluiten nodig zijn. Uitzondering hierop vormt het afkopen van de parkeeropgave hiervoor blijft een collegebesluit nodig.

Deelmobiliteit als middel voor invullen parkeeropgave

De oude parkeernormennota bood geen mogelijkheid voor deelmobiliteit als middel voor het invullen van (een deel van) de parkeerbehoefte van ruimtelijke ontwikkelingen. In de praktijk is deelmobiliteit kansrijk om de mobiliteitsbehoefte van jongvolwassenen in te vullen. Verder kan deelmobiliteit een alternatief zijn voor de tweede (of derde) auto bij gezinnen. Aan de inzet van deelmobiliteit worden voorwaarden gesteld om er voor te zorgen dat koppeling met de juiste doelgroep plaatsvindt en de deelmobiliteitsoplossing over een periode van minimaal 10 jaar geborgd is (zie verder paragraaf 4.3.4).

Vrijstelling kleinschalige ontwikkelingen niet meer opgenomen

In de oude parkeernormennota stond een vrijstelling van de verplichting om voldoende parkeerplaatsen te realiseren bij kleinschalige ontwikkelingen met een parkeerbehoefte van maximaal 3 parkeerplaatsen. De vrijstelling was niet van toepassing op woningfuncties. In de praktijk werd geen gebruik gemaakt van de vrijstellingsmogelijkheid. Dit is de reden om deze niet meer op te nemen in de Nota Parkeernormen.

1.3 Relatie met Mobiliteitsvisie Lingewaard

In 2022 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsvisie Lingewaard vastgesteld. De mobiliteitsvisie is kaderstellend en geeft de accenten op de inzet op lokale en regionale projecten en programma's weer. De Nota Parkeernormen kan gezien worden als een uitwerking van de mobiliteitvisie. In de Mobiliteitsvisie Lingewaard staat dat de gemeente streeft naar lagere parkeernormen en wil inzetten op deelmobiliteit in alle kernen om het 2^{e} auto bezit onder huishoudens te verminderen. De doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie zijn door vertaald naar de Nota Parkeernormen. Concreet heeft dit geleid tot:

- Lagere parkeernormen voor woningen;
- Deelmobiliteit als middel om (een deel van) de parkeeropgave in te vullen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het juridisch kader dat van toepassing is op de Nota Parkeernormen. De uitgangspunten voor de parkeernormen worden in hoofdstuk 3 toegelicht. In hoofdstuk 4 is het toepassingskader van de parkeernormen beschreven. In bijlage 2 zijn parkeernormen voor de gemeente Lingewaard opgenomen.

2. JURIDISCH KADER

2.1 Omgevingswet en Omgevingsvergunning

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Centraal binnen de Omgevingswet staat het bundelen en vereenvoudigen van regels voor de fysieke leefomgeving. Onder de Omgevingswet zijn er twee mogelijkheden om de parkeernormen juridisch te borgen. Via een dynamische verwijzing naar de beleidsregels in de planregels van het omgevingsplan, of door de parkeernormen direct op te nemen in de planregels van het omgevingsplan. Het niet/onvoldoende oplossen van de parkeerbehoefte bij een ruimtelijke ontwikkeling kan een weigeringsgrond vormen voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

De Nota Parkeernormen is van toepassing op ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit en/of wijziging van het omgevingsplan of op basis van het vigerende bestemmingsplan (waarin een dynamische verwijzing naar de Nota Parkeernormen stond) nodig is.

2.2 Citeertitel en inwerkingtreding

Citeertitel

Deze nota wordt aangehaald als Nota Parkeernormen Lingewaard 2024.

Inwerkingtreding

De Nota Parkeernormen Lingewaard 2024 wordt op http://www.overheid.nl bekend gemaakt. Daags na de bekendmaking treedt de Nota Parkeernormen Lingewaard 2024 in werking en komt de Nota Parkeernormen Lingewaard 2020 te vervallen.

2.3 Overgangsregeling

De Nota Parkeernormen is niet van toepassing op alle aanvragen voor een omgevingsvergunning of lopende bestemmingsplanprocedures waarover voor de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen 2024 parkeerafspraken zijn gemaakt die schriftelijk zijn vastgelegd.

3. UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN

3.1 Inleiding

De oude parkeernormennota was gebaseerd op CROW publicatie 381: Toekomstbestendig Parkeren. Op 19 juni 2024 is CROW publicatie 744: Parkeerkencijfers 2024 verschenen. Deze nieuwe publicatie vervangt de oude publicatie 381. De herziene parkeerkencijfers van het CROW zijn in dit hoofdstuk vertaald naar parkeernormen voor de gemeente Lingewaard. Hierbij is rekening gehouden met de stedelijkheidsgraad en de geografische ligging van gebieden.

3.2 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de hoogte van de parkeernorm. Als een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt het gebruik van de auto en de behoefte aan parkeerplaatsen toe. De stedelijkheid van gebieden wordt uitgedrukt in de Omgevingadressendichtheid (OAD).

De gemiddelde OAD van de gemeente Lingewaard (2023) bedraagt 974 adressen per vierkante kilometer (bron: CBS) en wordt daarmee gecategoriseerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km^2). Tussen de verschillende kernen in de gemeente zijn echter grote verschillen zichtbaar:

- De kernen Bemmel en Gendt hebben een OAD van respectievelijk 950 en 750 en worden aangemerkt als weinig stedelijk gebied;
- De kern Huissen heeft een OAD van 1.327 en wordt aangemerkt als matig stedelijk gebied;
- De overige kernen in de gemeente Lingewaard worden op basis van de OAD allemaal als niet stedelijk gebied aangemerkt.

Tussen de kern Huissen en de overige kernen is een groot verschil in stedelijkheidsgraad zichtbaar. Voor de kern Huissen zijn daarom in de Nota Parkeernormen aparte parkeernormen opgenomen. De parkeernormen voor Huissen zijn gebaseerd op de CROW parkeerkencijfers voor matig stedelijk gebied. Voor de rest van de gemeente zijn de CROW parkeerkencijfers voor weinig stedelijk gebied als uitgangspunt gehanteerd.

Kern	Oad	Stedelijkheidsgraad
Huissen	1.327	matig stedelijk
Bemmel	950	weinig stedelijk
Gendt	705	weinig stedelijk
Overige Kernen	<500	Niet stedelijk

Gemeente Lingewaard	974	Weinig stedelijk

Tabel 1: Omgevingadressendichtheid en stedelijkheidgraad 2023 per kern / gemeente Lingewaard

3.3 Geografische ligging

De hoogte van een parkeernorm is ook afhankelijk van de geografische ligging van een gebied. Als een gebied verder van een centrum af ligt neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) en de mogelijkheden van dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen af en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe.

In de Nota Parkeernormen is onderscheid gemaakt naar 5 verschillende geografische gebieden:

1. Centrum Huissen;
2. Rest bebouwde kom Huissen;
3. Centrum Bemmel;
4. Rest bebouwde kom Lingewaard (overig);
5. Buitengebied Lingewaard.

Geen centrum schilgebied

In de Nota Parkeernormen zijn geen centrum schilgebieden opgenomen. Een centrum schilgebied is een gebied waar sprake is van een hogere kwaliteit en aanbod van alternatieve vervoersmiddelen, en dan met name openbaar vervoer, in vergelijking tot de rest van de bebouwde kom. In de gemeente Lingewaard is hiervan geen sprake.

<u>Centrumgebieden Huissen (1) en Bemmel (3)</u>

In vergelijking met andere gebieden binnen de bebouwde kom is in centrumgebieden over het algemeen sprake van een lagere parkeerbehoefte. De oorzaken hiervan zijn: parkeerregulering en de nabijheid van voorzieningen zoals bijvoorbeeld winkels.

In de Nota Parkeernormen zijn alleen voor de kernen Bemmel en Huissen centrumgebieden opgenomen. De grenzen van de centrumgebieden in Bemmel en Huissen volgen in hoofdlijnen de begrenzing van de blauwe zones. In de overige kernen is geen sprake van voldoende omvang van concentratie van verschillende centrumfuncties en is ook geen parkeerregulering aanwezig.

In bijlage 1 zijn overzichtskaarten van de centrumgebieden van Bemmel en Huissen opgenomen.

<u>Rest bebouwde kom Huissen (2) en overig Lingewaard (4)</u>

De rest bebouwde kom gebieden bevinden zich binnen de bebouwde kom maar behoren niet tot het centrumgebied.

<u>Buitengebied (5)</u>

In het buitengebied zijn de parkeernormen over het algemeen hoger omdat het aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoersmiddelen lager is en de afstand tot de centrumgebieden (waar de voorzieningen zich concentreren) groter is.

3.4 Hoogte auto parkeernormen

De CROW parkeerkencijfers hebben bandbreedtes om parkeernormen afgestemd op de lokale situatie vast te kunnen stellen. Bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen is net als bij de oude parkeernormennota uitgegaan van het gemiddelde van de CROW kencijfers.

Aandeel parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners

Bij de functie wonen is de parkeernorm opgebouwd uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Voorheen ging het CROW standaard uit van 0,3 bezoekersparkeerplaats per woning. In CROW publicatie 744 is het aandeel bezoekersparkeerplaatsen aangepast. Er wordt niet meer uitgegaan van één vast aantal bezoekersparkeerplaatsen per woning, maar het aantal bezoekersparkeerplaatsen is voortaan afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en geografische ligging (centrum, rest bebouwde kom en buitengebied) van een gebied.

In onderstaande tabel is het aantal bezoekersparkeerplaatsen per woning per geografisch gebied weergegeven.

Gebied	Aantal bezoekers parkeerplaatsen per woning
Centrum Huissen	0,1
Centrum Bemmel	0,15
Rest bebouwde kom Lingewaard	0,2
Buitengebied Lingewaard	0,3

Tabel 2: bezoekersaandeel wonen naar gebiedsindeling

3.5 Kwaliteitseisen parkeerplaatsen

De parkeernorm bepaalt het aantal parkeerplaatsen in kwantitatieve zin. Omdat parkeerplaatsen in de praktijk bruikbaar moeten zijn worden hieraan kwaliteitseisen gesteld:

- Parkeerplaatsen op parkeerterreinen en parkeergarages moeten voldoen aan NEN 2443, maart 2013 of diens opvolger;
- Alle overige parkeerplaatsen moeten qua dimensionering en/of maatvoering voldoen aan het ASVV 2021 of diens opvolger.

3.6 Wat als een parkeernorm niet voorkomt in de Nota Parkeernormen?

Hoewel deze Nota Parkeernormen met de nodige zorgvuldigheid tot stand is gekomen kan het voorkomen dat voor een specifieke functie geen parkeernormen zijn opgenomen. Er kunnen zich twee situaties voordoen:

1) In de tabellen met de parkeernormen staat bij de betreffende functie “nvt”;
2) De betreffende functie komt niet voor in de Nota Parkeernormen.

Ad 1.

De parkeernormen uit de Nota Parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW kengetallen uit publicatie 744. Het CROW geeft bij sommige functies geen parkeerkencijfers voor een bepaalde locatie, omdat die functie in de praktijk niet of nauwelijks op een dergelijke locatie gerealiseerd wordt. Er staat dan 'nvt' bij de parkeernorm (bijvoorbeeld een café/bar/cafetaria buiten de bebouwde kom). Dit betekent niet dat dan geen parkeernorm toegepast hoeft te worden als een dergelijke functie toch op die locatie gerealiseerd gaat worden. Er moet dan in overleg met de gemeente Lingewaard bepaald worden welke parkeernorm gehanteerd moet worden.

Ad 2.

Wanneer voor een specifieke functie geen parkeernorm in de Nota Parkeernormen staat, moeten onderstaande stappen gevolgd worden:

1. Kijken of in de Nota Parkeernormen een vergelijkbare functie voorkomt;
2. Kijken of de functie voorkomt in CROW publicatie 744 Parkeerkencijfers of diens opvolger en/of een andere recente publicatie van het CROW;
3. Als de voorgaande twee stappen geen resultaat hebben opgeleverd moet in overleg met de gemeente Lingewaard een parkeeronderbouwing opgesteld worden op basis van ervaringscijfers, benchmark, mobiliteitskenmerken van de ontwikkeling etc.

3.7 Afrondingsregels

Bij het toepassen van de parkeernormen worden verschillende berekeningen uitgevoerd. De resultaten van deze berekeningen worden tussentijds afgerond op 1 decimaal. Bij het vaststellen van de uiteindelijke parkeeropgave moet worden afgerond op hele getallen. Dit betekent dat een parkeeropgave kleiner dan 0,5 naar beneden wordt afgerond en een parkeeropgave groter of gelijk aan 0,5 naar boven wordt afgerond.

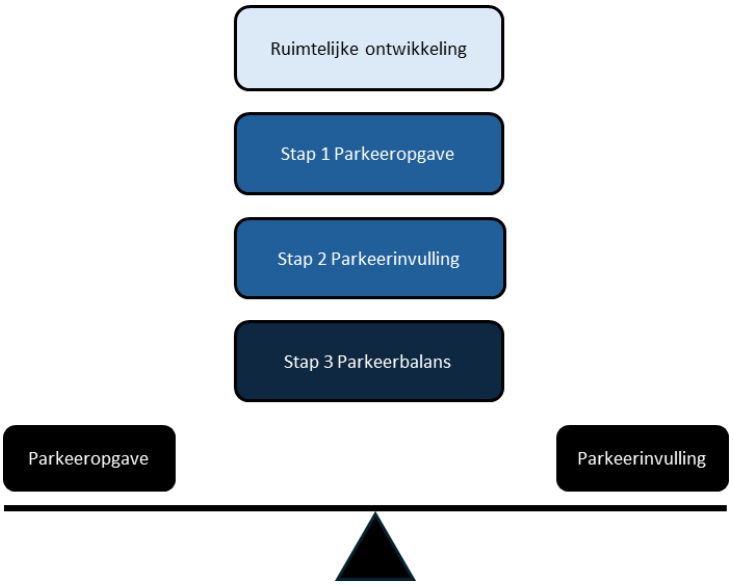
4. TOEPASSINGSKADER PARKEERNORMEN

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat beschreven hoe de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen toegepast moeten worden. Om de Nota Parkeernormen eenduidig, transparant en uniform toe te passen is een stappenplan opgesteld. Met dit stappenplan kan eenvoudig de parkeeropgave van ruimtelijke ontwikkelingen bepaald worden en aangegeven worden hoe de parkeeropgave wordt ingevuld.

De Nota Parkeernormen wordt drie eenvoudige stappen toegepast:

- Stap 1: Parkeeropgave;
- Stap 2: Parkeerinvulling;
- Stap 3: Parkeerbalans.



Afbeelding 1: Stappenplan toepassing Nota Parkeernormen Lingewaard 2024

4.2. Stap 1: Bepalen parkeeropgave

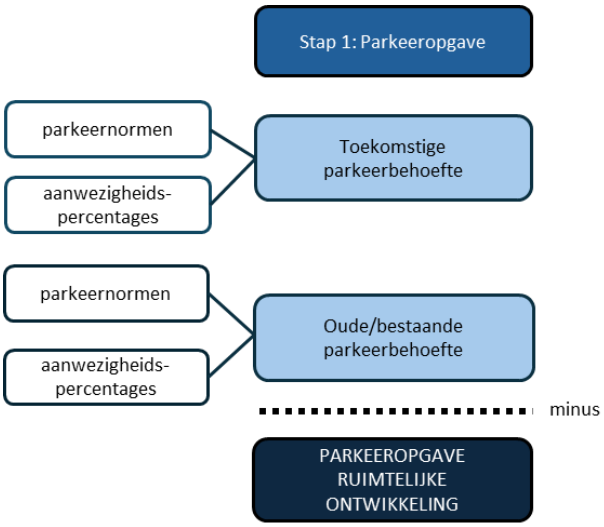
Bij het bepalen van de parkeeropgave van een ruimtelijke ontwikkeling hoeft in de meeste situaties alleen naar de toekomstige situatie gekeken te worden. Wanneer echter in de bestaande situatie op de planlocatie al een of meerdere functies aanwezig zijn, mag bij het bepalen van de parkeeropgave de bestaande parkeerbehoefte in mindering gebracht worden op de toekomstige parkeerbehoefte (salderen).

Wel of niet oude/bestaande parkeerbehoefte bepalen?

Afhankelijk van de situatie hoeft alleen de toekomstige parkeerbehoefte óf moet zowel de oude/bestaande én toekomstige parkeerbehoefte bepaald worden. In onderstaande situaties hoeft alleen de parkeerbehoefte van de toekomstige situatie bepaald te worden:

- Braakliggend terrein/perceel;
- Pand of perceel met onbekende bestemming/gebruik;
- Leegstand (minimaal 5 jaar).

In alle andere situaties moet de parkeerbehoefte van zowel de oude/bestaande- én toekomstige situatie bepaald worden.



Afbeelding 2: Stap 1: Bepalen parkeeropgave

Hoe wordt de parkeeropgave berekend?

De parkeeropgave van een (ruimtelijke) ontwikkeling wordt bepaald door de toekomstige parkeerbehoefte te berekenen en indien van toepassing de oude/bestaande parkeerbehoefte daarop in mindering te brengen, rekening houdend met de maatgevende momenten van de oude/bestaande- en toekomstige functie(s) en de mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeervoorzieningen.

De oude/bestaande- en toekomstige parkeerbehoefte kan berekend worden door de formule: Omvang functie(s) x parkeernorm(en) x aanwezigheidspercentages. De te hanteren parkeernormen en aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in bijlagen 2 en 3.

Door aanwezigheidspercentages toe te passen kan eenvoudig beoordeeld worden of:

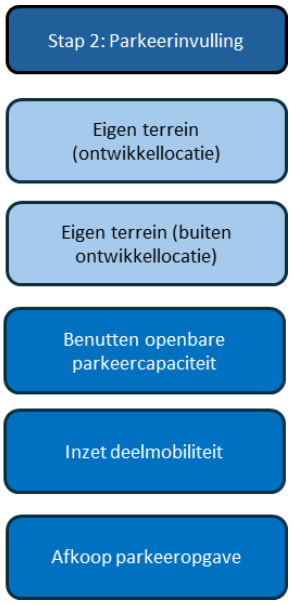
- Dubbelgebruik van parkeervoorzieningen door verschillende functies mogelijk is;
- Een eventuele verschuiving van de parkeerbehoefte in de toekomstige situatie ten opzichte van de oude/bestaande situatie optreedt (bijvoorbeeld bij een functiewijziging van kantoor naar wonen, waarbij een verschuiving van de parkeerbehoefte van de dag naar de avond, nacht en weekend optreedt).

Dubbelgebruik van parkeervoorzieningen is alleen mogelijk wanneer sprake is van (minimaal) twee verschillende functies. Uitzondering hierop is de functie wonen. Bij de functie wonen kan dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen plaatsvinden voor zover de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn.

4.3 Stap 2: Parkeerinvulling

<u>Algemeen uitgangspunt invulling parkeeropgave op eigen terrein</u>

Bij de invulling van de parkeeropgave van een (ruimtelijke) ontwikkeling is het algemeen uitgangspunt is dat deze volledig op eigen terrein (binnen of buiten de ontwikkellocatie) en/of binnen het plangebied wordt ingevuld. Wanneer een (ruimtelijke) ontwikkeling niet op eigen terrein en/of binnen het plangebied voldoende kan voorzien in de eigen parkeeropgave zal daarom eerst bekeken moeten worden of aanpassing van het bouwvolume en/of een andere planinvulling mogelijk is. Wanneer het redelijkerwijs niet mogelijk is om het bouwvolume aan te passen en/of een andere planinvulling te geven moet in overleg met de gemeente beoordeeld worden of de parkeeropgave op een andere alternatieve manier kan worden ingevuld.



Afbeelding 3: Stap 2: Invulling parkeeropgave

<u>Alternatieve mogelijkheden invullen parkeeropgave</u>

Alternatieve mogelijkheden om de parkeeropgave van een (ruimtelijke) ontwikkeling in te vullen zijn:

- benutten openbare parkeercapaciteit;
- inzet deelmobiliteit;
- afkoop parkeeropgave.

Afhankelijk van de situatie zal altijd in overleg met de gemeente Lingewaard beoordeeld worden of en zo ja welke alternatieve mogelijkheden voor het invullen van de parkeeropgave kansrijk zijn. Hiervoor is maatwerk noodzakelijk. In de situatie van bijvoorbeeld seniorenwoningen is het niet realistisch om naar de inzet van deelmobiliteit te kijken en in een gebied met een reeds bestaande hoge parkeerdruk is het niet zinvol om te kijken naar de mogelijkheden voor gebruik van openbare parkeerplaatsen. Het is geen vanzelfsprekendheid dat in alle voorkomende situaties de inzet van alternatieve mogelijkheden voor het invullen van de parkeeropgave een uitkomst biedt. In die situaties zal daarom opnieuw naar aanpassing van het bouwvolume en/of een andere planinvulling gekeken moeten worden.

4.3.1 Eigen terrein (ontwikkellocatie)

Onder parkeerplaatsen op eigen terrein op de ontwikkellocatie worden verstaan:

- Parkeerplaatsen bij woningen;
- Openbare parkeerplaatsen binnen het plangebied;
- Niet openbare parkeerplaatsen binnen het plangebied.

Parkeerplaatsen bij woningen

Parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen worden in de praktijk niet altijd dusdanig gebruikt. Er worden bijvoorbeeld fietsen geplaatst of de oprit wordt gebruikt als speelruimte. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein worden daarom berekeningsaantallen toegepast. In de onderstaande tabel zijn de berekeningsaantallen voor parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen uit CROW publicatie 744 opgenomen. De berekeningsaantallen zijn niet van toepassing op parkeerplaatsen bij woningen buiten de bebouwde kom. In het buitengebied is maatwerk nodig. Daar is vaak sprake van zeer lange opritten en voldoende ruimte op eigen terrein. In het buitengebied moet de parkeerbehoefte altijd volledig op eigen terrein worden ingevuld. Het is ongewenst dat in het buitengebied langs wegen openbare parkeerplaatsen worden aangelegd.

	Theoretisch aantal	Berekening aantal	Opmerking
Parkeergarage/parkeerkelder	1	1	Maatvoering conform NEN 2443
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage/carport	2	1,0	Oprit minimaal 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,2	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,4	
Garage met dubbele oprit	3	2,1	Oprit minimaal 4,5 meter breed

Tabel 3: Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen

Bezoekersparkeerplaatsen woningen

Bij woningen moeten de bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn. De bezoekersparkeerplaatsen mogen zich dus niet in een afgesloten parkeergarage, achter een hekwerk of slagboom bevinden.

Parkeerplaatsen bij woningen mogen niet meegerekend worden bij de toets van dubbelgebruik (paragraaf 4.2) omdat deze parkeerplaatsen in de praktijk niet dubbel gebruikt kunnen worden.

Openbare parkeerplaatsen binnen het plangebied

Openbare parkeerplaatsen die binnen een plangebied worden aangelegd mogen meegerekend worden voor zover deze voldoen aan de kwaliteitseisen voor parkeervoorzieningen die in paragraaf 3.5 staan.

Niet openbare parkeerplaatsen

Niet openbare parkeerplaatsen (bijvoorbeeld een parkeergarage of afgesloten parkeerterrein) die binnen het plangebied worden aangelegd mogen meegerekend worden voor zover deze voldoen aan de kwaliteitseisen voor parkeervoorzieningen die in paragraaf 3.5 staan.

Niet openbare parkeerplaatsen mogen niet meegerekend worden bij de toets van dubbelgebruik (paragraaf 4.2) omdat deze parkeerplaatsen in de praktijk niet dubbel gebruikt kunnen worden.

4.3.2 Eigen terrein (buiten ontwikkellocatie)

Wanneer alternatieve parkeercapaciteit buiten de ontwikkellocatie benut wordt moet de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling aantonen dat:

- De hoeveelheid parkeerplaatsen op de alternatieve locatie aanwezig en beschikbaar is;
- De alternatieve parkeerlocatie in eigendom is blijkens een eigendomsakte.

De alternatieve parkeerlocatie moet zich op acceptabele loopafstanden van de planlocatie bevinden. In onderstaande tabel zijn de maximaal acceptabele loopafstanden per functie vermeld.

	Centrumgebieden	
Hoofdfunctie	Bemmel en Huissen	Overige gebieden
Wonen, bewoners	300 meter	100 meter
Wonen, bezoekers	300 meter	250 meter
Winkelen	300 meter	150 meter
Werken	500 meter	200 meter
Ontspanning	300 meter	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter
Onderwijs	100 meter	100 meter

Tabel 4: Acceptabele loopafstanden

4.3.3 Benutten openbare parkeercapaciteit

Voor de invulling van (een deel van) de parkeeropgave van een (ruimtelijke) ontwikkeling mogen maximaal 10 bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte benut worden. Wanneer openbare parkeerplaatsen benut worden om de parkeeropgave in te vullen, moet de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling aantonen dat in de openbare ruimte voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Na toevoeging van (een gedeelte van) de parkeeropgave mag de parkeerdruk in de openbare ruimte niet hoger worden dan 85%. Om aan te tonen dat in de openbare ruimte voldoende restcapaciteit beschikbaar is moet een parkeeronderzoek aangeleverd worden. Dit parkeeronderzoek moet door een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau uitgevoerd worden. De kosten voor het uitvoeren van een parkeeronderzoek zijn voor rekening van de initiatiefnemer(s) van de ontwikkeling. In bijlage 4 staan de uitgangspunten voor een parkeeronderzoek.

Openbare ruimte is schaars en de gemeente moet kosten maken voor het beheer en onderhoud van openbare parkeervoorzieningen. Voor het gebruik van openbare parkeercapaciteit moet daarom op grond van het Parkeerfonds 2020 of diens opvolger een eenmalige financiële vergoeding per parkeerplaats betaald worden. In de omgevingsvergunning wordt vermeld hoeveel openbare parkeerplaatsen benut worden en welke financiële vergoeding hiervoor betaald moet worden.

4.3.4 Inzet deelmobiliteit

Nieuw in de Nota Parkeernormen is de mogelijkheid om (een deel van) de parkeeropgave van bewoners met deelauto's in te vullen. Deelauto's zijn een duurzame mobiliteitsoplossing:

- Minder autogebruik: autodelers rijden jaarlijks 15 tot 20% minder kilometers;
- Minder autobezit: deelauto's leiden tot minder auto's die worden aangeschaft en mogelijk minder (tweede en/of derde) auto's die verkocht worden;
- Schoner: 175-265 kg CO^2 en 13 procent minder PM10 en NO^x besparing per autodeler per jaar;
- Goedkoper: bij minder dan 10.000 km per jaar is een deelauto vaak goedkoper dan een eigen auto.

Verder hebben deelauto's ook nog andere voordelen zoals: vergroting van de sociale cohesie onder bewoners/gebruikers, minder vervoersarmoede en meer keuzevrijheid.

<u>Kansrijke doelgroepen deelmobiliteit Lingewaard</u>

Deelmobiliteit is een nieuw mobiliteitsconcept. Vooralsnog wordt deelmobiliteit in de kleine kernen als niet kansrijk gezien. Voor de kernen Bemmel en Huissen wordt deelmobiliteit kansrijk gezien voor de doelgroepen:

- Jongvolwassenen/starters;
- Gezinnen (deelauto als alternatief voor 2de of 3de auto).

De potentie voor deelmobiliteit lijkt het grootst onder de eerste doelgroep. Onder jongvolwassenen/starters is een lager autobezit zichtbaar. Dit komt enerzijds omdat deze doelgroep niet altijd een privé auto kan betalen, maar anderzijds ook omdat deze doelgroep zijn mobiliteitsbehoefte vaker invult met een keten van mobiliteitsmiddelen. Deelmobiliteit is/kan hiervan onderdeel zijn. Daarnaast is deze doelgroep zich over het algemeen bewuster van de milieugevolgen van automobiliteit.

<u>Inzet deelmobiliteit als parkeeroplossing</u>

Om een deelauto succesvol van de grond te krijgen is een vaste groep van deelnemers (minimaal 15 tot 20 deelnemers) nodig. De deelnemerspotentie onder de doelgroep jongvolwassenen/starters is groter dan de deelnemerspotentie van de doelgroep die door de deelauto een tweede (of derde) auto niet aanschaft of verkoopt.

In de volgende situaties kan deelmobiliteit bij (ruimtelijke) ontwikkelingen ingezet worden:

- Bij grotere bouwprojecten (> 15 woningen) voor doelgroep starters/jongvolwassenen en eenpersoonshuishouden. Per 15 toegevoegde woningen kan 1 deelauto ingezet worden;
- Bij grotere bouwprojecten (> 30 woningen) voor gezinnen. Per 30 toegevoegde woningen kan 1 deelauto ingezet worden.

1 deelauto vervangt 5 privé auto's. 1 deelauto vervangt dus 4 reguliere parkeerplaatsen, omdat deze zelf ook een parkeerplaats nodig heeft.

Borging deelmobiliteit

Het is belangrijk dat een deelmobiliteitsoplossing over een periode van minimaal 10 jaar geborgd is. Hiermee wordt voorkomen dat de deelauto na verloop van tijd verdwijnt en mogelijk extra parkeerbehoefte in de openbare ruimte optreedt. In de omgevingsvergunning wordt een voorschrift opgenomen dat de deelauto gedurende (minimaal) 10 jaar in stand gehouden moet worden. De ontwikkelaar/aanvrager moet bij het aanvragen van een omgevingsvergunning een contract met een aanbieder van deelauto's aanleveren.

Hoewel deelmobiliteit kansrijk is voor bepaalde doelgroepen, moet het wel op succesvolle manier worden geïmplementeerd. Het moet gemakkelijk en snel te gebruiken zijn, voorzien zijn van een goede informatievoorziening, communicatie en marketing en een passende en aantrekkelijke (probeer)prijs hebben. Bovendien moeten toekomstige bewoners bij het tonen van interesse in een woningbouwplan vooraf geïnformeerd worden over de mogelijkheden voor deelmobiliteit.

Ruimtereservering

Omdat deelmobiliteit nog vrij nieuw is en de gemeente Lingewaard hier relatief weinig ervaring mee heeft, moet bij de inzet van deelmobiliteit ook rekening gehouden worden dat het concept mogelijk niet aanslaat en de deelauto's na verloop van tijd verdwijnen. Als gevolg hiervan zal de parkeerbehoefte in de openbare ruime mogelijk toenemen, een deelauto vervangt immers 5 privé auto's. Om te voorkomen dat na het verdwijnen van deelauto's parkeerproblemen gaan ontstaan moet bij (ruimtelijke) ontwikkelingen waar deelmobiliteit wordt ingezet, altijd een ruimtereservering opgenomen worden waar alsnog 4 extra parkeerplaatsen per deelauto kunnen worden aangelegd. De ruimtereservering kan bijvoorbeeld als groenstrook, waterpartij etc. ingericht worden.

4.3.5 Afkoop parkeeropgave

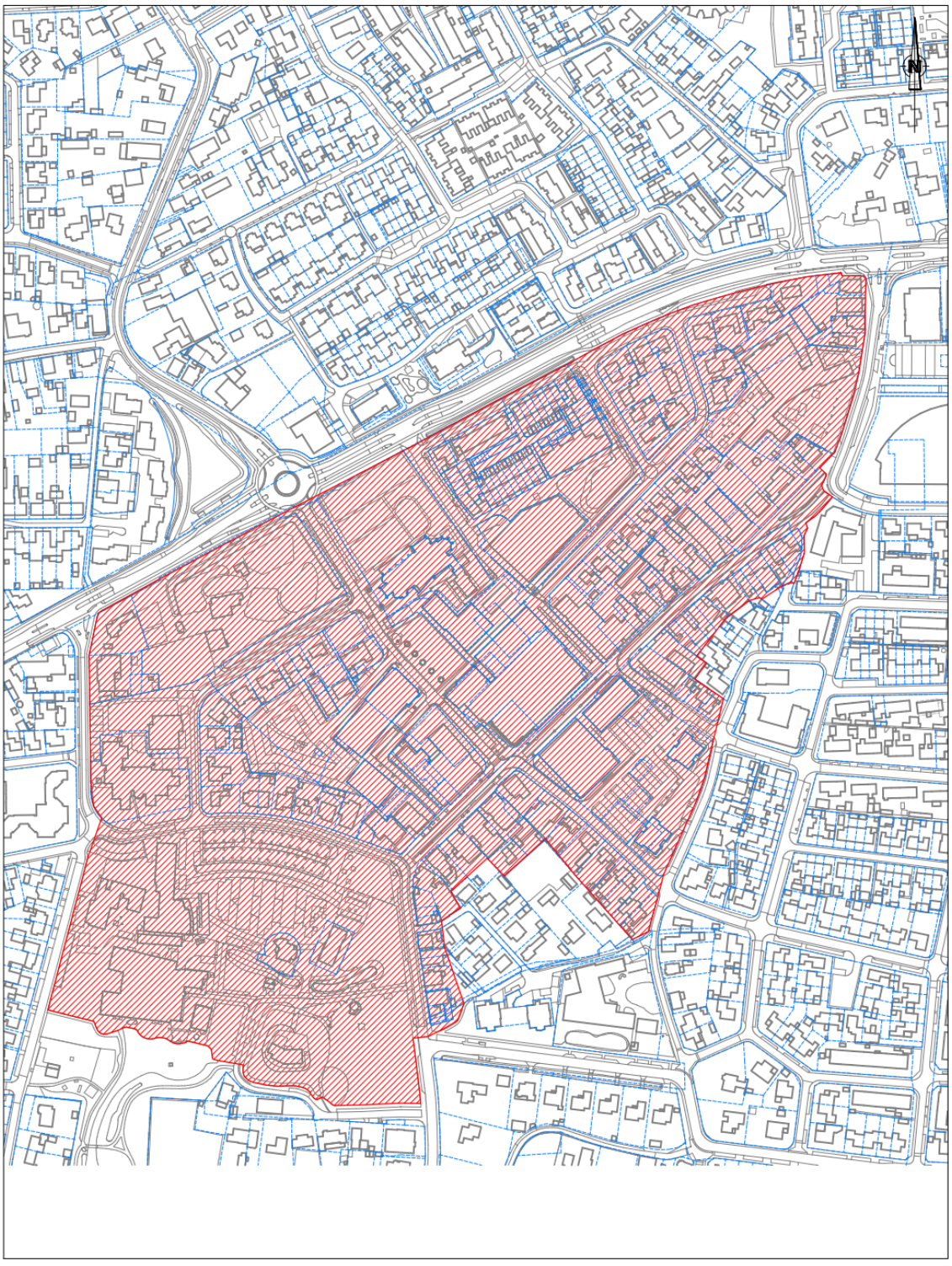
Het afkopen van (een deel van) de parkeeropgave is de laatste mogelijkheid om de parkeeropgave van een (ruimtelijke) ontwikkeling in te vullen. Door het afkopen van de parkeerbehoefte wordt de verplichting voor de aanleg van (een deel van) de parkeeropgave verlegd naar de gemeente. Belangrijke voorwaarde om hiervoor in aanmerking te komen is dat de gemeente binnen acceptabele loopafstand van de planlocatie een locatie heeft waar binnen 5 jaar een parkeervoorziening kan worden aangelegd. Voor het afkopen van (een deel van) de parkeeropgave is een collegebesluit nodig. Pas nadat het college een besluit heeft genomen kan de omgevingsvergunning verleend kan worden.

Voor het afkopen van (een deel van) de parkeeropgave moet op grond van het Parkeerfonds 2020 of diens opvolger een eenmalige financiële vergoeding per parkeerplaats betaald worden. In de omgevingsvergunning wordt vermeld hoeveel parkeerplaatsen afgekocht worden en welke financiële vergoeding hiervoor betaald moet worden.

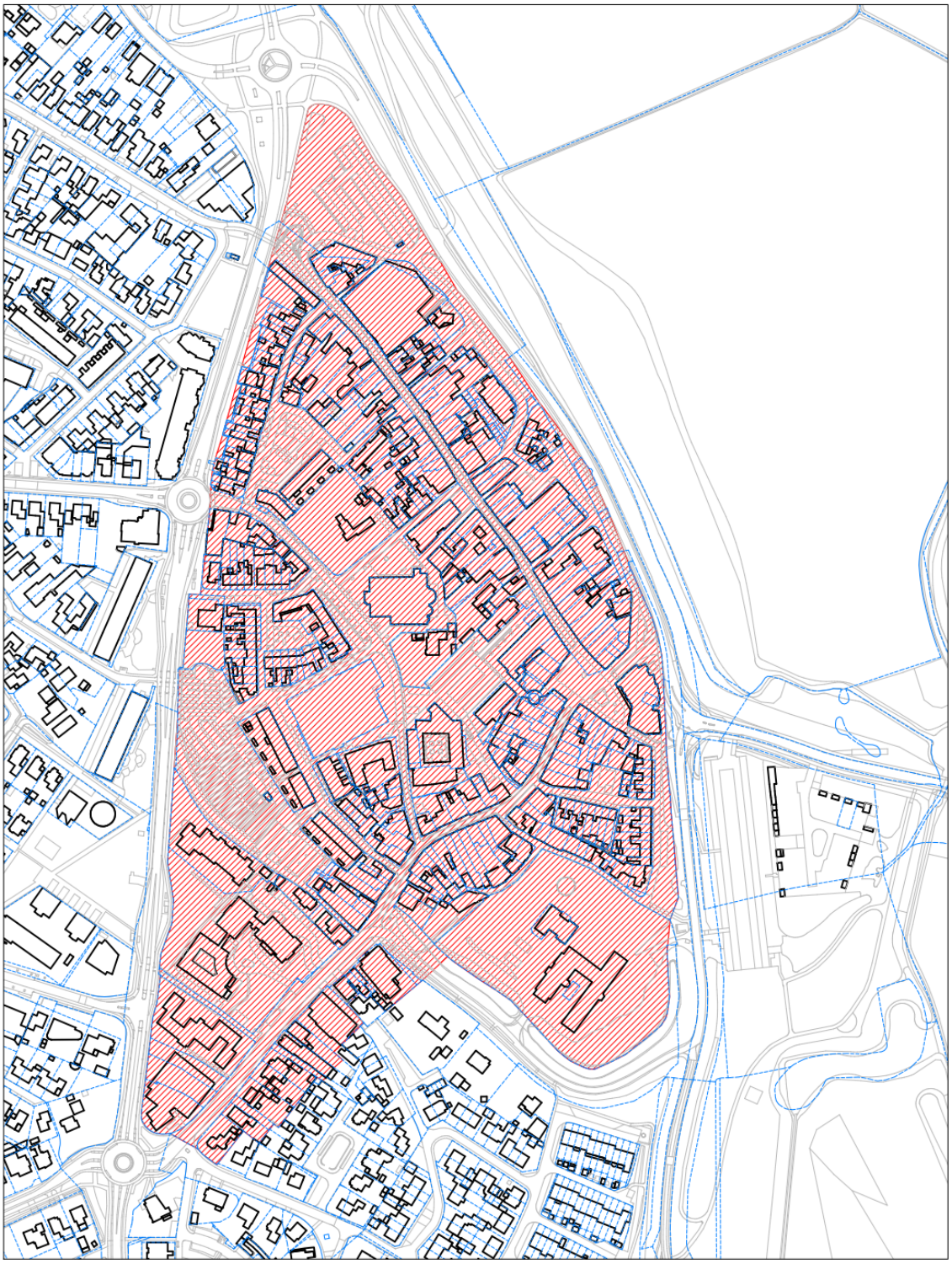
4.4 Stap 3: Parkeerbalans

Tijdens de laatste stap wordt een parkeerbalans van de ontwikkeling opgemaakt. Met een parkeerbalans kan beoordeeld worden of een (ruimtelijke) ontwikkeling voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Bij het opstellen van de parkeerbalans wordt de parkeerinvulling (paragraaf 4.3: Stap 2 Parkeerinvulling) in mindering gebracht op de parkeeropgave (paragraaf 4.2: Stap 1 Parkeeropgave).

Bijlage 1: Centrumgebieden Bemmel en Huissen



Nota parkeernormen Lingewaard 2024
Centrumgebied Bemmel



Nota parkeernormen Lingewaard 2024
Centrumgebied Huissen

Bijlage 2: Parkeernormen Lingewaard

In deze bijlage zijn voor onderstaande functiegroepen parkeernormen opgenomen:

- Wonen;
- Werken;
- Boodschappen en winkelen;
- Sport, cultuur en ontspanning;
- Horeca en verblijfsrecreatie;
- Gezondheid en sociale voorzieningen;
- Onderwijs.

Parkeernormen wonen

		Centrum Huissen	Rest bebouwde kom Huissen	Centrum Bemmel	Rest bebouwde kom Lingewaard	Buitengebied Lingewaard
	aandeel bezoekers	0,1	0,2	0,15	0,2	0,3

Woningtype	Eenheid	Centrum Huissen	Rest bebouwde kom Huissen	Centrum Bemmel	Rest bebouwde kom Lingewaard	Buitengebied Lingewaard
Koop, huis, vrijstaand	per woning	1,50	1,90	1,50	2,00	2,10
Koop, huis, twee-onder-een-kap	per woning	1,40	1,80	1,40	1,90	1,90
Koop, huis, tussen/hoek	per woning	1,20	1,70	1,20	1,80	1,80
Koop, appartement >100 m^2 bvo	per woning	1,30	1,70	1,30	1,80	1,80
Koop, appartement 75-100 m^2 bvo	per woning	1,10	1,30	1,10	1,40	1,40
Koop, appartement <75 m^2 bvo	per woning	1,00	1,30	1,00	1,30	1,30
Huur, huis, vrije sector	per woning	1,00	1,30	1,00	1,40	1,40
Huur, huis, sociale huur	per woning	0,80	1,10	0,80	1,10	1,10
Huur, appartement, vrije sector >100 m^2 bvo	per woning	1,00	1,30	1,00	1,40	1,40
Huur, appartement, vrije sector 75-100 m^2 bvo	per woning	0,70	1,00	0,70	1,00	1,00
Huur, appartement, vrije sector <75 m^2 bvo	per woning	0,60	0,90	0,60	0,90	0,90
Huur, appartement, sociale huur >100 m^2 bvo	per woning	0,70	1,00	0,70	1,00	1,00
Huur, appartement, sociale huur 75-100 m^2 bvo	per woning	0,60	0,90	0,60	0,90	0,90
Huur, appartement, sociale huur <75 m^2 bvo	per woning	0,50	0,80	0,50	0,80	0,80
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur <30 m^2 bvo	per woning	0,30	0,50	0,30	0,50	0,50
Kleine eenpersoonswoning (tiny house) (1)	per woning	0,30	0,50	0,30	0,50	0,50
Aanleunwoning, serviceflat	per woning	0,75	0,90	0,75	0,90	0,90
Seniorencomplex (2)	per woning	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Mantelzorgwoning (3)	per woning	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Arbeidsmigranten	per kamer	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30
Asielzoekerscentrum (4)	per 100 m^2 bvo kantoor	1,55	2,05	1,85	2,55	2,55
Langdurige opvang vluchtelingen (5)	Per woning/wooneenheid	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3

(1) Een tiny house is een kleine, zelfstandige koop/huur eenpersoonswoning, veelal voor jongeren, zowel studenten als niet-studenten en heeft een oppervlakte van maximaal 50 m^2 bvo.
(2) Een seniorencomplex bestaat uit meerdere aangepaste appartementen voor de doelgroep senioren zonder afzonderlijke zorgvoorzieningen.
(3) Voor een mantelzorgwoning geldt geen parkeernorm. Voor een pre mantelzorgwoning geldt de parkeernorm van het betreffende woningtype
(4) Voor een asielzoekerscentrum (AZC) zijn indicatieve parkeernormen vermeld. Afhankelijk van de situatie moet maatwerk verleend worden. De parkeerbehoefte van een AZC bestaat in theorie uit de parkeerbehoefte van bewoners en werknemers/vrijwilligers. Bewoners van een AZC hebben over het algemeen geen auto. De parkeerbehoefte van werknemers/vrijwilligers wordt daarom alleen berekend op basis van de oppervlakte van de gebouwen niet zijnde woongebouwen. Voor deze oppervlakte geldt de parkeernorm voor een kantoor zonder baliefunctie.
(5) Voor langdurige opvang van vluchtelingen zijn indicatieve parkeernormen vermeld. Afhankelijk van de situatie moet maatwerk verleend worden. Zo zullen vluchtelingen uit Oost Europa eerder over een auto beschikken dan vluchtelingen van buiten Europa.

Parkeernormen werken

Bedrijfstype	Eenheid	Centrum Huissen	Rest bebouwde kom Huissen	Centrum Bemmel	Rest bebouwde kom Lingewaard	Buitengebied Lingewaard
Kantoor (zonder balie functie)	per 100 m^2 bvo	1,55	2,05	1,85	2,55	2,55
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m^2 bvo	2,05	2,85	2,45	3,55	3,55
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	per 100 m^2 bvo	1,55	2,35	1,55	2,35	2,35
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	per 100 m^2 bvo	0,65	1,05	0,65	1,05	1,05
Showroom (1)	per 100 m^2 bvo	1,30	2,05	1,30	2,05	2,05
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m^2 bvo	1,25	1,85	1,35	1,95	1,95
Distributiecentrum (2)	per max. gelijktijdig aanwezige personeelsleden	nvt	nvt	nvt	0,9	0,9
Glastuinbouw/kwekerij (3)	per hectare	nvt	2,80	nvt	2,80	2,80
Opslagruimte (particulier)	per vestiging	nvt	10,00	nvt	10,00	10,00

(1) Voor een showroom staan in CROW publicaties 381 en 744 geen parkeernormen. De vermelde parkeernormen zijn afkomstig uit CROW publicatie 181 Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering uit 2004. Omdat deze publicatie inmiddels ruim 20 jaar en het autobezit sindsdien is toegenomen zijn de parkeernormen uit 2004 met 20% opgehoogd.

(2) Een distributiecentrum bevindt zich op (de grotere) bedrijventerreinen aan de rand van de bebouwde kom of het buitengebied. De werkprocessen in distributiecentra zijn grotendeels geautomatiseerd/gerobotiseerd. De parkeernormen voor een distributiecentrum hebben alleen betrekking op de parkeerbehoefte van de magazijn medewerkers. De parkeerbehoefte van de kantoormedewerkers van een distributiecentrum moet afzonderlijk bepaald worden. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van de magazijnmedewerkers moet rekening gehouden worden tussen overlap van ploegen.

(3) De parkeernormen voor de functie glastuinbouw/kwekerij zijn bepaald o.b.v. omvang van de kassen, het aantal parkeerplaatsen en het gebruik daarvan van de aanwezige tuinders op bedrijventerrein Bergerden.

Parkeernormen boodschappen en winkelen

Winkeltype	Eenheid	Centrum Huissen	Rest bebouwde kom Huissen	Centrum Bemmel	Rest bebouwde kom Lingewaard	Buitengebied Lingewaard
Buurtsupermarkt (1)	per 100 m² bvo	1,90	3,50	2,30	4,10	nvt
Fullservice supermarkt (2)	per 100 m² bvo	3,35	5,20	3,85	5,90	nvt
Grote supermarkt (XL) (3)	per 100 m² bvo	6,00	7,70	6,60	8,60	nvt
Groothandel en specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen) (4)	per 100 m² bvo	nvt	5,90	nvt	6,75	nvt
Groothandel algemeen (5)	per 100 m² bvo	nvt	6,40	nvt	7,60	nvt
Solitaire winkel (bakker, slager) (6)	per 100 m² bvo	3,45	3,70	3,60	4,00	nvt
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	per 100 m² bvo	nvt	3,70	nvt	4,00	nvt
Weekmarkt	per 100 m² bvo	0,20	0,20	0,23	0,23	nvt
Kringloopwinkel	per 100 m² bvo	nvt	1,85	nvt	1,95	nvt
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m² bvo	3,95	7,85	4,05	8,15	nvt
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m² bvo	1,25	2,35	1,25	1,95	nvt
Woonwarenhuis (zeer groot) (7)	per 100 m² bvo	nvt	5,05	nvt	5,15	nvt
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m² bvo	nvt	2,35	nvt	2,55	nvt
Winkelboulevard	per 100 m² bvo	nvt	4,15	nvt	4,45	nvt
Outletcentrum	per 100 m² bvo	nvt	10,10	nvt	10,40	nvt
Bouwmarkt	per 100 m² bvo	nvt	2,35	nvt	2,45	nvt
Tuin/groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m² bvo	nvt	2,55	nvt	2,65	2,85

(1) Een buurtsupermarkt is een kleinere supermarkt (< 600 m2 winkelvloeroppervlak(wvo)) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied heeft.
(2) Een fullservice supermarkt heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² wvo
(3) Een XL supermarkt kenmerkt zich door een (zeer) uitgebreid assortiment op een verkoopvloeroppervlak > 2.500 m² wvo. Het serviceniveau is hoog. In dit soort supermarkten worden vaak producten (brood, vlees) ter plekke bereid.
(4) Een groothandel in levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen is een grootschalige detailhandelsvestiging voor een specifieke productgroep op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.
(5) Een groothandel algemeen is een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.
(6) Voor een solitaire winkel staan in CROW publicaties 381 en 744 geen parkeernormen. De vermelde parkeernormen zijn samengesteld op basis van de gemiddelde CROW parkeerkencijfers voor een hoofdwinkelgebied van 20.000 – 30.000 inwoners en een buurt- en dorps(winkel)centrum.
(7) Dit zijn grootschalige detailhandelszaken die een breed assortiment hebben voor het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting. De parkeernorm geldt ook voor meer gespecialiseerde grootschalige woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, etc.

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning 1/2

Functie	Eenheid	Centrum Huissen	Rest bebouwde kom Huissen	Centrum Bemmel	Rest bebouwde kom Lingewaard	Buitengebied Lingewaard
Bibliotheek	per 100 m^2 bvo	0,45	1,15	0,45	1,15	1,35
Museum	per 100 m^2 bvo	0,60	1,10	0,60	1,10	nvt
Bioscoop (1)	per 100 m^2 bvo	3,20	11,20	3,20	11,20	13,70
Filmtheater/filmhuis (2)	per 100 m^2 bvo	2,60	7,90	2,60	7,90	9,90
Theater/schouwburg (3)	per 100 m^2 bvo	7,40	9,80	7,40	9,80	12,00
Casino	per 100 m^2 bvo	5,70	6,50	5,70	6,50	8,00
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,60	2,80	1,60	2,80	2,80
Biljart-/snookercentrum	per tafel	0,85	1,35	0,85	1,35	1,75
Dansstudio	per 100 m^2 bvo	1,60	5,50	1,60	5,50	7,40
Fitnesstudio/sportschool (4)	per 100 m^2 bvo	1,40	4,80	1,40	4,80	6,50
Fitnesscentrum (5)	per 100 m^2 bvo	1,70	6,30	1,70	6,30	7,40
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m^2 bvo	nvt	9,30	nvt	9,30	10,30
Sauna, hammam	per 100 m^2 bvo	2,50	6,70	2,50	6,70	7,30
Sporthal	per 100 m^2 bvo	nvt	2,85	nvt	2,85	3,45
Sportzaal	per 100 m^2 bvo	nvt	2,75	nvt	2,85	3,55
Tennishal	per 100 m^2 bvo	nvt	0,50	nvt	0,50	0,50
Padelhal (6)	per 100 m^2 bvo	nvt	0,65	nvt	0,65	0,65
Squashhal	per 100 m^2 bvo	nvt	2,70	nvt	2,70	3,20

(1) Bij bioscopen moet voor parkeren rekening gehouden worden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (hiervoor moet de parkeerbehoefte op het moment van overlap met 40% opgehoogd worden)
(2) Bij een filmhuis moet voor parkeren rekening gehouden worden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (hiervoor moet de parkeerbehoefte op het moment van overlap met 20% opgehoogd worden)
(3) 100 zitplaatsen is 300 m^2 bvo
(4) Een fitnessstudio/sportschool is een kleinschaligere voorziening (indicatie: circa 750 m^2 bvo) waar bezoekers voor het overgrote deel alleen gebruik maakt van fitnessapparaten.
(5) Bij een fitnesscentrum gaat het om zogenoemde grotere multifunctionele centra (> 1.500 m^2 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 wellnessvoorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.
(6) Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag sterk variëren en is maatwerk nodig

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning 2/2

Functie	Eenheid	Centrum Huissen	Rest bebouwde kom Huissen	Centrum Bemmel	Rest bebouwde kom Lingewaard	Buitengebied Lingewaard
Tennisbaan (buiten) (1)	Per tennisbaan	nvt	2,5	nvt	2,5	2,5
Padel-/squashbaan (buiten) (1)	Per padelbaan	nvt	1,5	nvt	1,5	1,5
Zwembad overdekt (1)	per 100 m2 bassin	nvt	11,50	nvt	11,50	13,30
Zwembad openlucht (2)	per 100 m2 bassin	nvt	12,90	nvt	12,90	15,80
Sportveld	per ha netto terrein	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Jachthaven (3)	per ligplaats	nvt	nvt	nvt	nvt	0,60
Golfoefencentrum (pitch en putt)	per centrum	nvt	51,10	nvt	51,10	56,20
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes/60 ha	nvt	96,00	nvt	96,00	118,30
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100 m^2 bvo	nvt	4,70	nvt	4,70	5,10
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100 m^2 bvo	nvt	6,10	nvt	5,60	6,10
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100 m^2 bvo	nvt	5,80	nvt	5,90	6,40
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gemiddelde boerderij	3,10	4,70	3,10	4,70	5,10
Manege (paardenhouderij)	per box	nvt	nvt	nvt	nvt	0,40
Dierenpark	per ha netto terrein	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Volkstuin	per 10 tuinen	nvt	1,35	nvt	1,35	1,45
Multifunctioneel centrum	per 100 m^2 bvo	nvt	2,00	2,00	2,00	2,00

(1) Voor een padel-, squash en tennisbaan staan in CROW publicaties 381 en 744 geen parkeernormen. De vermelde parkeernormen zijn afkomstig uit CROW publicatie 181 Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering uit 2004. Omdat in 2004 nog geen padelbanen voorkwamen is hiervoor de parkeernorm van een squashbaan aangehouden

(2) Bij een combinatie van overdekt en openlucht zwembad wordt het aantal parkeerplaatsen bepaald op basis van de verhouding tussen het aantal m^2 overdekt en openlucht bassin.

(3) Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag sterk variëren en is maatwerk nodig.

Parkeernormen horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Centrum Huissen	Rest bebouwde kom Huissen	Centrum Bemmel	Rest bebouwde kom Lingewaard	Buitengebied Lingewaard
Camping (kampeerterrein) (1)	per standplaats	nvt	nvt	nvt	nvt	1,20
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	nvt	1,70	nvt	1,70	2,10
1* hotel	per 10 kamers	0,40	2,40	0,40	2,50	4,50
2* hotel	per 10 kamers	1,35	4,55	1,45	4,25	6,25
3* hotel	per 10 kamers	2,10	4,95	2,20	5,20	6,80
4* hotel	per 10 kamers	3,40	7,20	3,50	7,50	9,00
5* hotel	per 10 kamers	5,30	10,60	5,50	11,00	12,60
Bed en Breakfast (excl. woning)	per gastenverblijf	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Café/bar/cafetaria (2/3)	100 m2 bvo	5,00	6,00	6,00	7,00	nvt
Restaurant (2/3))	100 m2 bvo	5,00	6,00	7,00	7,00	9,00
Discotheek	100 m2 bvo	nvt	20,80	nvt	20,90	20,80
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m2 bvo	5,50	8,50	5,50	8,50	nvt

(1) Exclusief 10% voor bezoekers.

(2) Bij horeca met een terras moet onderscheid gemaakt worden naar winter- en zomerterrassen. Bij een winterterras moet de oppervlakte van het terras meegerekend worden bij het bepalen van de totale oppervlakte van de horecafunctie. Bij zomerterrassen hoeft de oppervlakte bij het bepalen van de totale oppervlakte van de horecafunctie niet meegerekend te worden.

(3) De parkeerbehoefte bij horecafunctie is in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en van het bezoekersprofiel met bijbehorende vervoerswijze keuze van de bezoekers. Voor deze functies is daarom maatwerk nodig.

Parkeernormen gezondheid en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Centrum Huissen	Rest bebouwde kom Huissen	Centrum Bemmel	Rest bebouwde kom Lingewaard	Buitengebied Lingewaard
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,05	2,95	2,25	3,25	3,25
Apotheek	per apotheek	2,25	3,15	2,35	3,35	nvt
Fysiotherapiepraktijk (centrum)	per behandelkamer	1,25	1,75	1,35	1,95	1,95
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,35	1,85	1,45	2,05	2,15
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,30	2,00	1,30	2,00	2,20
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,55	2,35	1,65	2,55	2,65
Gezondheidscentrum (1)	per behandelkamer	1,55	2,15	1,65	2,45	2,45
Afscheidshuis	Per afscheidskamer	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	nvt	30,10	nvt	30,00	30,00
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	31,60	31,60	31,60	31,60	31,60
Religiegebouw	per zitplaats/kniel-plaats	0,15	0,15	0,15	0,15	nvt
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,60	0,60	0,60	0,60	nvt
Dagbesteding (gehandicapten/ouderen)	per opvangplaats	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30

(1) Een gezondheidscentrum is een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen, een apotheek en/of een consultatiebureau. De diverse gezondheidsinstellingen hebben vaak verschillende openingstijden, ook avondopeningstijden komen voor. Bij het parkeerkencijfer is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van een apotheek.

Parkeernormen onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum Huissen	Rest bebouwde kom Huissen	Centrum Bemmel	Rest bebouwde kom Lingewaard	Buitengebied Lingewaard
Kinderdagverblijf (crèche, psz, bso/vso) (1)	per 100m² bvo	1,00	1,40	1,00	1,40	1,50
Basisonderwijs (1)	per leslokaal	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,70	4,90	3,70	4,90	4,90
Avondonderwijs op vrijetijdsonderwijs	per 10 studenten	4,50	6,80	4,60	6,80	10,50

(1) Exclusief halen en brengen

Rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen, crèches en kinderdagverblijven, peuterspeelzalen, voor- en buitenschoolse kinderopvang

Groepen 1 t/m 3
Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5[1] x 0,75[2]

Groepen 4 t/m 8
Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25[1] x 0,85[2]

Kinderdagverblijf/peuterspeelzaal/BSO/VSO
Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25[1] x 0,75[2]

[1] = reductiefactor parkeerduur
Groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
Groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
Kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

[2] = reductiefactor aantal kinderen per auto
Groepen 1 t/m 3 = 0,75
Groepen 4 t/m 8 = 0,85
Kinderdagverblijf/peuterspeelzaal/BSO/VSO = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald kan door middel van locatie specifiek parkeeronderzoek/opgave school worden vastgesteld. Zijn geen locatie specifieke cijfers beschikbaar, dan wordt uitgegaan van de volgende percentages:
- groepen 1 t/m 3: 60%
- groepen 4 t/m 8: 40%
- kinderdagverblijf/peuterspeelzaal/BSO/VSO: 80%

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages

Onderstaande aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW publicatie 744. Omdat in de gemeente Lingewaard geen sprake (meer) is van een traditionele koopavond is deze niet (meer) als maatgevend moment in de aanwezigheidspercentages opgenomen. Voor bepaalde functies (bijv. café/bar/cafetaria) zijn geen aanwezigheidspercentages beschikbaar. Bij het bepalen van de aanwezigheidspercentages voor deze functies moet door de initiatiefnemer een onderbouwde aanname bijvoorbeeld op basis van bijvoorbeeld de bedrijfsvoering gedaan worden.

	Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	100%	5%	0% (1)	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	60%	60%	100%	0% (2)	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	60%	70%	100%	0% (2)	0% (3)
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	40%	50%	0%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch (arts, therapeut etc.)	100%	100%	10%	0%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	100%	50%	100%	100%	100%
restaurant (4)	30%	40%	80%	0%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%

(1) Indien open op zaterdag: 100%
(2) Indien ’s avonds open: 70%
(3) Indien koopzondag: 100%
(4) Voor een restaurant is sprake van richtgetallen en is maatwerk voor de verschillende typen restaurants nodig

Bijlage 4: Uitgangspunten voor parkeeronderzoek

Voor het gebruik van maximaal 10 parkeerplaatsen openbare parkeercapaciteit moet een parkeeronderzoek uitgevoerd worden. Uit het parkeeronderzoek moet blijken dat in de openbare ruimte nog voldoende restparkeercapaciteit beschikbaar is voor het invullen van (een deel van) de parkeeropgave van een ruimtelijke ontwikkeling.

Aan een parkeeronderzoek worden de volgende voorwaarden gesteld:

- Het parkeeronderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau;
- Het onderzoeksgebied van het parkeeronderzoek wordt gebaseerd op acceptabele loopafstanden en logische looproutes en in overleg met de gemeente Lingewaard bepaald;
- Het parkeeronderzoek vindt in een representatieve periode (bij voorkeur: maart t/m juni en september t/m november) en buiten schoolvakanties en feestdagen plaats;
- Gedurende het parkeeronderzoek vinden in (de omgeving van het) onderzoeksgebied geen (weg)werkzaamheden plaats die invloed kunnen hebben op de parkeersituatie in het onderzoeksgebied;
- Het parkeeronderzoek bestaat uit minimaal 6 parkeermetingen en wordt op ten minste 3 maatgevende momenten uitgevoerd. Als voorbeeld bij woningen zijn de maatgevende momenten werkdagavond en -nacht en zaterdagavond. De maatgevende momenten waarop het parkeeronderzoek moet worden uitgevoerd worden in overleg met de gemeente Lingewaard bepaald;
- Na toevoeging van de parkeeropgave van een (ruimtelijke) ontwikkeling mag de parkeerdruk in de openbare ruimte niet hoger dan 85% worden.