
Beleidsregels
Parkeernormen
Druten

Gemeente Druten

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

1.1 Achtergrond 3
1.2 Grondslag 3
1.3 Inwerkingtreding 3

2 Uitvoering parkeerverplichting 4

2.1 Werkwijze Druten 4
2.2 Totstandkoming parkeernormen Druten 5
2.3 Voldoen aan parkeerverplichting 6
2.4 Mogelijkheden verlagen parkeerverplichting 9
2.5 Compensatie verplichting in omgeving 10
2.6 Afkopen parkeerverplichting auto 10
2.7 Afwijken parkeerverplichting auto 11
2.8 Parkeernormen fiets niet-woonfuncties 12

Bijlage 1 - parkeernormen auto 14

Bijlage 2 - parkeernormen fiets 18

Bijlage 3 - stroomschema beoordeling aanvraag 21

Bijlage 4 - overzichtskaart centrumgebied kern Druten 22

Bijlage 5 - definities 23

Colofon 24

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

In het huidig Mobiliteitsbeleid, het Mobiliteitsplan en het Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) van de gemeente Druten is het actualiseren van het parkeerbeleid opgenomen. Een onderdeel van het parkeerbeleid zijn de gemeentelijke parkeernormen.

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

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

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

1.2 Grondslag

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

In de bestemmingsplannen van Druten is een parkeerregeling opgenomen met een dynamische verwijzing naar de gemeentelijke parkeernormen[1] (voorheen de “Nota Parkeernormen Gemeente Druten 2021”). Dit biedt flexibiliteit om de parkeernormen te actualiseren, zonder dat het bestemmingsplan moet worden aangepast.

De gemeente Druten bestaat uit de kernen Druten, Puiflijk, Afferden, Deest en Horssen en het buitengebied. Daar waar Druten staat vermeld betreft dit de Gemeente Druten, tenzij specifiek wordt vermeld dat het de kern Druten betreft.

1.3 Inwerkingtreding

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

[1] Zie 5e Periodieke Herziening Druten: Regels (ruimtelijkeplannen.nl)

2 Uitvoering parkeerverplichting

2.1 Werkwijze Druten

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

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

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

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

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

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

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

- Als uit het onderzoek blijkt dat er voldoende vrij parkeerruimte is, dan heeft dit, behoudens het centrumgebied van de kern Druten (zie bijlage 4) geen financiële consequenties voor de aanvrager. Voor het centrumgebied van de kern Druten geldt dat de aanvrager geen rechten kan en mag ontlenen aan een eventueel overschot aan parkeerplaatsen die vooruitlopend op toekomstige ontwikkelingen al zijn gerealiseerd of worden gerealiseerd in het centrumgebied.
- Als het tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein niet in de openbare ruimte kan worden opgevangen, dan is de aanvrager een bijdrage per ontbrekende parkeerplaats verschuldigd ten gunste van het parkeerfonds (zie paragraaf 2.6).

5 Het college van B&W kan in specifieke uitzonderingsgevallen gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting van parkeerbijdrage verlenen

[2] Zie: Uitrit of inrit aanleggen | Gemeente Druten

(zie paragraaf 2.7). Dit kan alleen wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid. En wanneer naar het oordeel van het college van B&W het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Druten zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeerplaatsverplichting.

2.2 Totstandkoming parkeernormen Druten

2.2.1. Gebiedstypologie gemeente Druten

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

De gemeente Druten valt qua stedelijkheidsgraad -in zijn geheel- in de categorie 'weinig stedelijk'.[3] Niet elk gebied heeft echter deze stedelijkheidsgraad (OAD) [4]:

- de bebouwde kom van Druten valt onder 'matig stedelijk';
- de bebouwde kom van Puiflijk en Deest valt onder 'weinig stedelijk';
- de bebouwde kom van Afferden en Horssen valt onder 'niet stedelijk'
- het buitengebied van de gemeente Druten valt onder 'niet stedelijk'.

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

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

Op basis van ervaring, ruimte en parkeermogelijkheden is binnen de kern Druten een centrumgebied gedefinieerd. De begrenzing van dit gebied is weergegeven in bijlage 4. Voor de parkeernormen is hierbij aangesloten op de zone 'schil-centrum' zoals gehanteerd door het CROW. Er wordt in gemeente Druten geen aanduiding 'centrum' gehanteerd.

De overige gebieden binnen de bebouwde kom vallen onder de zone 'rest bebouwde kom'. Alles buiten de planologische bebouwde komgrenzen valt onder 'buitengebied'. In onderstaande tabel is dit samengevat weergegeven.

Tabel 1 Overzicht stedelijkheidsgraad en stedelijke zones

Gebied	Stedelijkheid	Stedelijke zone
Centrumgebied kern Druten (zie bijlage 4)	Matig stedelijk	Schil Centrum
Bebouwde kom van Druten	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
Bebouwde kom van Puiflijk en Deest	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom
Bebouwde kom van Afferden en Horssen	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

[3] Bron: StatLine - Gebieden in Nederland 2021 (cbs.nl) – AOD 802 per km2
[4] Bron: Gemeente Druten in cijfers en grafieken (bijgewerkt 2023!) | AlleCijfers.nl

2.2.2 Toepassing parkeernormen

De gemeente Druten is een weinig stedelijk gebied. Dit uit zich in het autobezit. Dit is in onze gemeente iets hoger dan het Nederlands gemiddelde: respectievelijk 1,2 versus 1,1 particuliere personenauto's per huishouden (2023).[5]

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

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

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

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

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

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

2.3 Voldoen aan parkeerverplichting

2.3.1 Aantonen parkeercapaciteit op eigen terrein

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

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

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

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

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

2.3.2. Reductiefactor parkeerplaatsen op eigen terrein

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

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

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

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

2.3.3 Toepassing aanwezigheidspercentages dubbelgebruik

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BELEIDSREGEL 6: De parkeerverplichting bij gebruikswijziging van commerciële functies binnen het centrumgebied van de kern Druten (bijlage 4) wordt bepaald door het eventuele tekort van de parkeervraag van de meest recente legale functie af te trekken van de parkeervraag van de nieuwe functie.

BELEIDSREGEL 7: Bij het bepalen van de parkeerverplichting van meerdere functies wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 3.

2.4 Mogelijkheden verlagen parkeerverplichting

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

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

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

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

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

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

2.5 Compensatie verplichting in omgeving

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

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

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

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

b de wijze waarop de parkeercapaciteit wordt bepaald,

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

De gemeente beoordeelt op basis van het parkeeronderzoek of het tekort aan benodigde parkeerplaatsen als gevolg van initiatief in de nabijheid van de ontwikkeling kan worden opgevangen in de openbare ruimte. Hierbij wordt meegenomen of de gemeente de betreffende ruimte niet als reserve wil houden voor het opvangen van al bestaande parkeertekorten of andere doeleinden. Als compensatie van de parkeerverplichting in de directe omgeving mogelijk is, dan heeft dit, behoudens het centrumgebied van de kern Druten (bijlage 4), geen financiële consequenties voor de aanvrager.

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

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

2.6 Afkopen parkeerverplichting auto

Als bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning niet (volledig) voldaan kan worden aan de parkeerverplichting, dan dient voor het restant van de parkeeropgave een financiële bijdrage te worden geleverd per niet gerealiseerde parkeerplaats.

Bij dit besluit wordt afgewogen of het tekort aan benodigde parkeerplaatsen in de nabijheid van de ontwikkeling gerealiseerd kunnen worden. Hierbij wordt rekening gehouden met de volgende criteria:

1. De parkeerplaats kan vanuit ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch redeneringen worden aangelegd. Maatgevend hierbij is onder andere de verkeersveiligheid en eventuele hinder die dit op kan leveren voor andere weggebruikers.
2. Er wordt altijd een integrale afweging gemaakt met bijvoorbeeld het ruimtelijk- en groenbeleid van de gemeente. De aanleg van de parkeerplaatsen mag onder voorwaarden ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving.

Als de gemeente geen mogelijkheden ziet om in de nabijheid van de ontwikkeling extra parkeerplaatsen aan te leggen. dan vervalt, behoudens

het centrumgebied van de kern Druten, de mogelijkheid om de parkeerverplichting af te kopen. Het college van B&W heeft dan, overeenkomstig het stappenplan zoals beschreven in paragraaf 2.1, bij specifieke uitzonderingsgevallen de mogelijkheid om gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting van parkeerbijdrage te verlenen. Dit staat beschreven in paragraaf 2.7.

2.6.1 Tarief van de parkeerbijdrage

De parkeerbijdrage bedraagt € 15.000,- exclusief BTW per parkeerplaats voor het centrum van de kern Druten. Het centrumgebied is aangegeven op de overzichtskaart in bijlage 4. Voor de overige delen van de bebouwde kom van Druten en de andere kommen (Afferden, Deest, Horssen en Puiflijk) bedraagt de parkeerbijdrage € 10.000,- exclusief BTW per parkeerplaats.

2.6.2 Aanleg van parkeerplaatsen door de gemeente

De parkeerbijdrage wordt gebruikt voor de aanleg, uitbreiding en/of het onderhoud van parkeerplaatsen (auto en fiets). De parkeerplaatsen die in het kader van het parkeerfonds worden gerealiseerd zijn voor eenieder toegankelijk. Aan het betalen van de parkeerbijdrage kan de aanvrager van een omgevingsvergunning geen rechten ontlenen, aangaande het parkeren in de openbare ruimte en/of andere parkeervoorzieningen. Er is geen sprake van een verworven eigendomsrecht.

2.6.3 Verplichting

De gemeente neemt de verplichting om parkeerplaatsen te realiseren over van de initiatiefnemer. De termijn waarbinnen deze parkeervoorziening gerealiseerd dient te zijn, wordt op 10 jaar gesteld. Lukt de aanleg van de parkeerplaatsen niet binnen de daarvoor gestelde termijn, dan stort de gemeente het betaalde bedrag met een (eenmalige) rente van 3% terug.

Omdat dit middelen zijn waar een expliciete verplichting aanhangt, middelen gestort in een ‘parkeerfonds’. Het is voor de gemeente niet mogelijk om deze gelden anders te gebruiken dan voor de aanleg, uitbreiding en/of het onderhoud van parkeerplaatsen (zowel auto als fiets).

2.7 Afwijken parkeerverplichting auto

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

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

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

Het college van B&W heeft de mogelijkheid om in specifieke uitzonderingsgevallen gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting van de parkeerbijdrage te verlenen. Deze ontheffing kan alleen worden verleend wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid. En wanneer naar het oordeel van het college van B&W het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Druten zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeerplaatsverplichting.

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

2.8 Parkeernormen fiets niet-woonfuncties

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

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

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

BELEIDSREGEL 8: Bij het bepalen van de fietsparkeerverplichting van niet-woonfuncties wordt gebruik gemaakt van de fietsparkeernormen zoals opgenomen bijlage 2.

2.8.1 Bepalen van de fietsparkeerverplichting

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

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

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

2.8.3 Dubbelgebruik

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

2.8.4 Kwaliteit fietsvoorziening

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

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

Daarnaast dienen fietsparkeervoorzieningen zichtbaar en herkenbaar te zijn aan de aanvoerroute en zoveel mogelijk aan te sluiten bij het

‘natuurlijke’ gedrag van de fietser om de fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming te kunnen stallen. Om los parkeren van fietsen op straat te voorkomen heeft een gelijkvloerse (centrale) fietsvoorziening de voorkeur boven een ongelijkvloerse fietsvoorziening.

2.8.5 Elektrische fiets, buitenmaatse fietsen en brommers/scooters

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

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

Bijlage 1 - parkeernormen auto

Wonen

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

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

Tabel 1 Parkeernormen woningen (per woning / appartement)

Aandachtspunten en definities:

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

[1] grens goedkope koop volgt uit Woonvisie gemeente Druten 2023-2027

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

Begripsbepalingen:

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

Uitzondering beroep of praktijk aan huis

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

Werken

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

Voorbeelden per functie:

- Kantoor zonder baliefunctie: bijvoorbeeld administratief en zakelijk.
- Commerciële dienstverlening: bijvoorbeeld kantoren met een baliefunctie
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld loods, opslag of transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijfsverzamelgebouw: een gebouw dat dient om verschillende bedrijven en kantoren in te huisvesten.

Onderwijsvoorzieningen

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

	Eenheid	Centrum Druten	Rest kern Druten	Overige kernen	Buiten gebied	Bezoek
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m2 BVO	1.2	1,4	1,4	1,5	0%
Peuterspeelzaal	100 m2 BVO	1,2	1,4	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs	Leslokaal	0,6	0,6	0,6	0,6	Exclusief K&R
Middelbare school (vmbo, havo; vwo)	per 100 leerlingen	4,0	4,4	4,4	4,4	11%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	per 10 studenten	5,1	6,3	6,3	10,0	95%

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

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

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

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

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

Bijlage 2 - parkeernormen fiets

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

Tabel6 Fietsparkeernorm Kantoren

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

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

Tabel6 Fietsparkeernorm Kantoren

	Aantal leerlingen	Norm	Eenheid	Opmerking
Basisschoolleerlingen	<250	10,0	leslokaal	
	250-500	11,7		
	>500	14,4		
Basisschool medewerkers		0,5	10 leerlingen	
Middelbare school leerlingen	Alle gebieden	11	100 m2 BVO	Grote aantallen
Middelbare school medewerkers	Centrum Druten	0,6	100 m2 BVO	
	Bebouwde Kom	0,5		
ROC-leerlingen		12	100 m2 BVO	Op ov-locaties lager
ROC-medewerkers		0,8	100 m2 BVO	

Tabel 7 Fietsparkeernorm Scholen

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

Tabel 8 Fietsparkeernorm Winkelen en boodschappen

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

Tabel 9 Fietsparkeernorm Horeca

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

Tabel 10 Fietsparkeernorm Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Bibliotheek		3,5	100 m2 BVO	
Bioscoop	Centrum Druten	4,5	100 m2 BVO	Grote aantallen
	Rest bebouwde Kom	1,5		
Fitness en dansstudio	Centrum Druten	3,9	100 m2 BVO	
	Rest bebouwde Kom	2,0		
Museum		0,9	100 m2 BVO	
Sporthal*		2,7	100 m2 BVO	
Sportveld		58	Ha netto terrein	
Sportzaal		4,2	100 m2 BVO	
Stadion		9,5	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijke evenement		34	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum Druten	22	100 zitplaatsen	Grote aantallen
	Rest bebouwde Kom	19		
Zwembad (openlucht)		29	100 m2 bassin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		21,5	100 m2 bassin	Grote aantallen

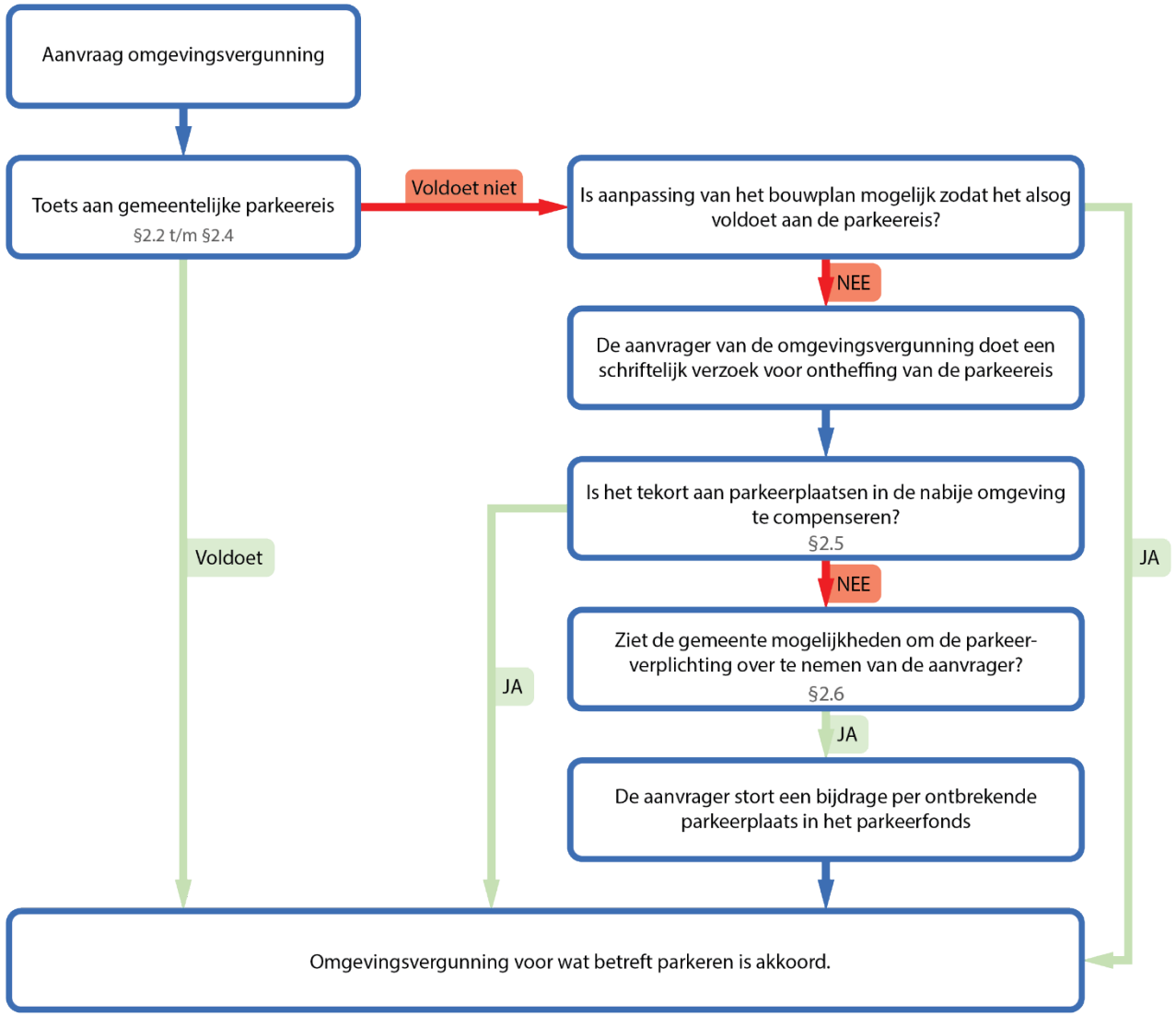
Tabel11 Fietsparkeernorm Sport, cultuur en ontspanning

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

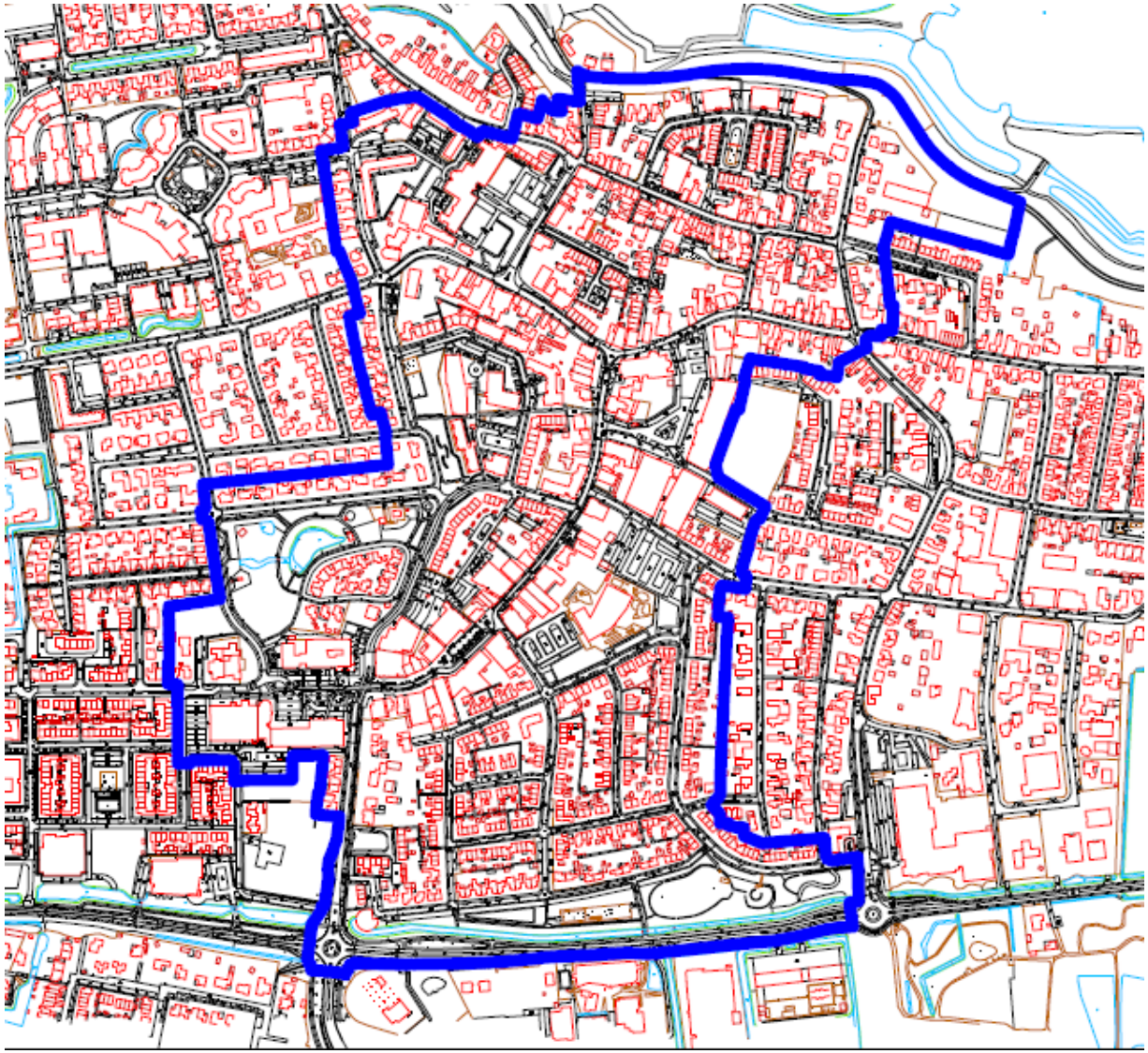
	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Busstation		42	Halterende buslijn	
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,9	Auto-parkeerplaats	

Tabel12 Fietsparkeernorm Overstappen

Bijlage 3 - stroomschema beoordeling aanvraag



Bijlage 4 - overzichtskaart centrumgebied kern Druten



Bijlage 5 - definities

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

Colofon

OPDRACHTGEVER	Gemeente Druten Mathijs Jans
UITGAVE	Movares Nederland B.V.
	Daalseplein 100 Postbus 2855 3500 GW Utrecht
TELEFOON	+31 (0)30 - 265 5555
ONDERTEKENAAR	Zuiver H (Hans) hans.zuiver@movares.nl
PROJECTNUMMER	M0005055
KENMERK	X06-H.Z.-HS-RAP-24000636

© 2024, Movares Nederland B.V.

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

Movares samen werkt het