Nota Parkeernormen gemeente Overbetuwe

3 november 2025

Inhoudsopgave

Inleiding 1

Koers op parkeernormen 2

Gebiedsindeling auto en fiets 5

Parkeernormen auto 7

CROW-parkeerkencijfers en autobezit als basis 7

Autoparkeernormen woonfuncties 7

Autoparkeernormen niet-woonfuncties 10

Maatwerkfunctie 10

Toepassingskader autoparkeren 11

Berekening parkeereis auto 12

Vergelijking parkeereis met gepland parkeeraanbod 14

Afwijken van de eis ‘parkeren op eigen terrein’ 16

Afwijkingsmogelijkheid opgestelde parkeernormen 17

Parkeernormen fiets 19

Fietsparkeernormen woonfuncties 19

Fietsparkeernormen niet-woonfuncties 20

Invulling parkeereis fiets 20

Kwaliteitsrichtlijnen fietsparkeervoorzieningen 21

Juridisch kader 23

Juridische grondslag 23

Overgangsregeling 23

Rekenvoorbeelden 24

Toepassing dubbelgebruik bij woningen 24

Berekening parkeerbehoefte transformatie kantoor naar woningen (salderen) 24

Bijlagen **27**

Bijlage 1 – Achtergrond bij parkeernormering **28**

B.1.1 Stedelijkheidsgraad 28

B.1.2 Autobezit, autogebruik en fietsgebruik 29

B.1.3 Analyse autobezit per type woning Overbetuwe 31

Bijlage 2 - Parkeernormen niet-woonfuncties **33**

Bijlage 3 - Lijst met fietsparkeernormen niet-woonfuncties **40**

Bijlage 4 – Aanwezigheidspercentages **44**

Inleiding

Aanleiding
De openbare ruimte in Nederland – en dus ook in Overbetuwe – staat steeds meer onder druk doordat uiteenlopende functies hier beslag op leggen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn noodzakelijk voor de leefbaarheid en de (economische) groei van de gemeente, maar vergroten tegelijkertijd de druk op deze schaarse ruimte. Daarnaast geldt in Overbetuwe een vernieuwd mobiliteitsbeleid, vastgelegd in het Programma Mobiliteit gemeente Overbetuwe De uitgangspunten en koers uit dit beleid werken door in de parkeernormen. De Nota Parkeernormen vormt daarbij een essentieel instrument om de ruimtedruk in goede banen te leiden.

Doel
Met het vaststellen van een passende parkeernorm wordt beoogd de openbare ruimte doelmatig in te richten en duurzame mobiliteitskeuzes te bevorderen. De norm houdt rekening met het feitelijke autobezit en de aanwezigheid van alternatieve vervoerswijzen.

Status
De Nota Parkeernormen 2025 vormt het gemeentelijke toetsingskader bij aanvragen voor ruimtelijke ontwikkelingen en vervangt de nota uit 2016. De basisprincipes van 2016 blijven gehandhaafd, maar zijn aangescherpt en verduidelijkt. Daarmee biedt deze nota actuele en duidelijke handvatten voor initiatiefnemers en voor de gemeente. De juridische status van deze nota wordt toegelicht in hoofdstuk 7.

Leeswijzer
Dit document is als volgt opgebouwd:
- Hoofdstuk 2 schetst de visie op parkeernormen.
- Hoofdstuk 3 bevat de gebiedsindeling voor auto en fiets.
- Hoofdstuk 4 beschrijft de parkeernormen voor auto.
- Hoofdstuk 5 vormt het toepassingskader voor autoparkeren.
- Hoofdstuk 6 behandelt de parkeernormen voor fiets.
- Hoofdstuk 7 geeft het juridisch kader en de overgangsregeling.
- Hoofdstuk 8 bevat de bijlagen met achtergronden, tabellen en kencijfers.

Koers op parkeernormen

Vanuit het Koersdocument Actualisatie Omgevingsvisie (2025), het Programma Mobiliteit gemeente Overbetuwe (2025) en het Integraal Kwaliteitsplan Openbare Ruimte Overbetuwe (2020) zijn opgaven af te leiden, waar parkeernormen een bijdrage aan leveren. Deze opgaven zijn:

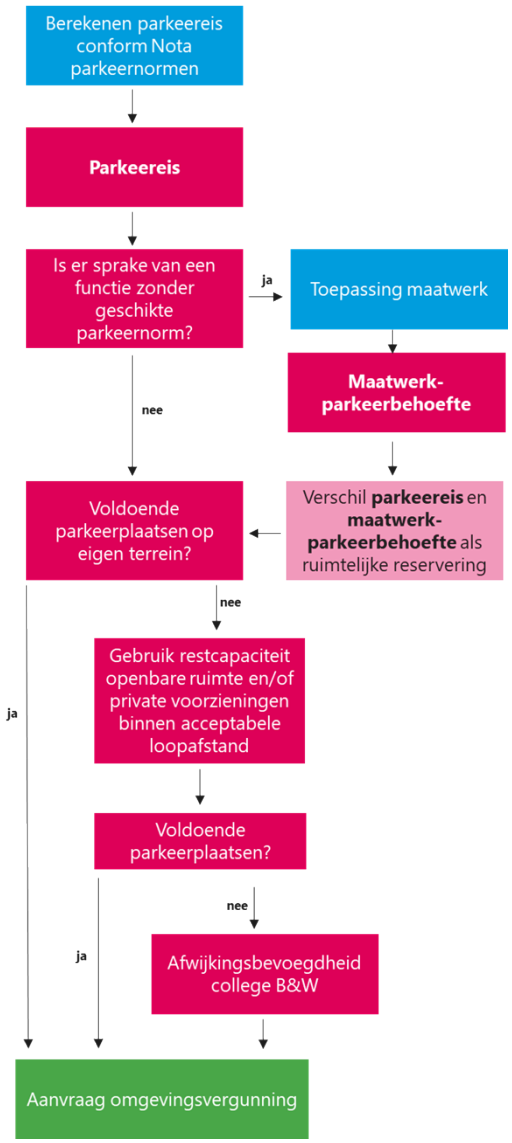
1. Zorgen dat de verschillende kernen goed bereikbaar blijven;
2. Zorgen voor een gelijkmatige en rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte.

Voor de Nota parkeernormen zijn deze opgaven vertaald naar de volgende uitgangspunten:

- **Passende parkeernormen**
  Door uit te gaan van passende parkeernormen zorgen we ervoor dat bij een ruimtelijke ontwikkeling niet meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan nodig. Hiermee blijft ook ruimte beschikbaar voor bijvoorbeeld groen en recreëren. Anderzijds zorgen we er ook voor dat niet te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waardoor parkeerproblemen ontstaan.
- **Toepassing STOMP-principe**
  Vanuit de invulling van het STOMP-principe[1] willen we alternatieve vervoerswijzen stimuleren. Dit wordt ingevuld door het bieden van extra ruimte voor de fiets, het ontwikkelen in de nabijheid van een treinstation en het stimuleren en faciliteren van deelmobiliteit. Vanuit dit oogpunt worden in Overbetuwe ook langere loopafstanden tussen de auto en de bestemming toegestaan. Hiermee worden alternatieve vervoersmiddelen effectief aantrekkelijker ten opzichte van de auto.
- **Benutten restcapaciteit in de omgeving**
  De parkeerplaatsen bij een ruimtelijke ontwikkeling worden primair op eigen terrein gerealiseerd. Dit is niet altijd mogelijk. Wanneer dat niet mogelijk is, dan kan de eventueel beschikbare restcapaciteit in de omgeving worden benut. Restcapaciteit in de omgeving betreft zowel de parkeerplaatsen op straat als in parkeergarages en op parkeerterreinen. Ook is het mogelijk om met andere private partijen afspraken te maken over het gebruik van parkeerplaatsen. Dit kan zolang de parkeerplaatsen duurzaam en langdurig gebruikt kunnen blijven worden
- **Slim omgaan met parkeerruimte**
  Sommige functies worden door een doelgroep gebruikt die minder parkeerplaatsen vragen dan de parkeernorm. In dat geval is het mogelijk om minder parkeerplaatsen te realiseren. Omdat het denkbaar is dat na van loop van tijd een andere doelgroep zich in het gebouw vestigt, is het van belang dat de parkeerplaatsen conform de parkeernorm alsnog gerealiseerd worden. Alleen op deze wijze waarborgen dat bij een ruimtelijke ontwikkeling duurzaam en langdurig voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.

Deze uitgangspunten vertalen zich vervolgens naar het stroomschema op de volgende pagina.

[1] Het STOMP-principe staat voor **S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar vervoer, **M**aaS/deelmobiliteit en **P**ersonenauto. Het is een voorkeursvolgorde bij het plannen van mobiliteit, waarbij eerst lopen en fietsen worden gestimuleerd, vervolgens het gebruik van ov en deelmobiliteit, en pas als laatste de auto.



Figuur 0.1: Stroomschema: van autoparkeerbehoefte naar parkeeroplossing

Het proces voor het komen tot een omgevingsvergunning op het gebied van parkeren volgt een gestructureerde aanpak:

1. De **parkeereis** wordt berekend op basis van de vastgestelde parkeernormen. Wanneer voor een functie niet direct een geschikte parkeernorm in deze nota is opgenomen wordt aangesloten bij de functie die er het best bij past.
2. Initiatiefnemers hebben de mogelijkheid maatwerk toe te passen. Hieruit volgt de **maatwerk-parkeerbehoefte.** Dit houdt in dat gemotiveerd wordt afgeweken van de standaard parkeernormen wanneer er sprake is van specifieke functies waar geen parkeernormen voor zijn. In dat geval hoeft het verschil tussen de onderbouwde **maatwerk-parkeerbehoefte** en de oorspronkelijke **parkeereis** niet direct te worden gerealiseerd, maar moet wél een ruimtelijke reservering worden opgenomen. Deze reservering biedt de mogelijkheid om alsnog aan de oorspronkelijke parkeereis te voldoen, mocht de onderbouwing achteraf te rooskleurig blijken (het slot achter de deur).
3. De parkeereis of de maatwerk-parkeerbehoefte wordt vervolgens afgezet tegen het parkeeraanbod op eigen terrein.
4. Als alternatief voor of als aanvulling op parkeren op eigen terrein kunnen initiatiefnemers gebruik maken van beschikbare restcapaciteit in de omgeving of van private parkeercapaciteit in de directe nabijheid.

5. Indien er dan nog sprake is van een tekort, kan een beroep worden gedaan op de afwijkingsbevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders.
6. Het proces wordt afgesloten met het aanvragen van een omgevingsvergunning.

Gebiedsindeling auto en fiets

De locatie van een ruimtelijke ontwikkeling beïnvloedt de parkeerbehoefte. Functies in het centrum van Elst of Zetten zijn over het algemeen minder autoafhankelijk – en hebben daardoor een lagere parkeerbehoefte – dan vergelijkbare ontwikkelingen in kleinere kernen of het buitengebied. De nabijheid van voorzieningen en het station hebben invloed op de autoafhankelijkheid en dus het autobezit van bewoners. Daarom gelden binnen de gemeente Overbetuwe verschillende normen voor auto- en fietsparkeren per gebied.
De gemeente Overbetuwe is voor het toepassen van verschillende parkeernormen verdeeld in vijf deelgebieden:

1. Centrum Elst,
2. Centrum Zetten,
3. Rest bebouwde kom Elst,
4. Rest bebouwde kom overige kernen[2],
5. Buitengebied[3].

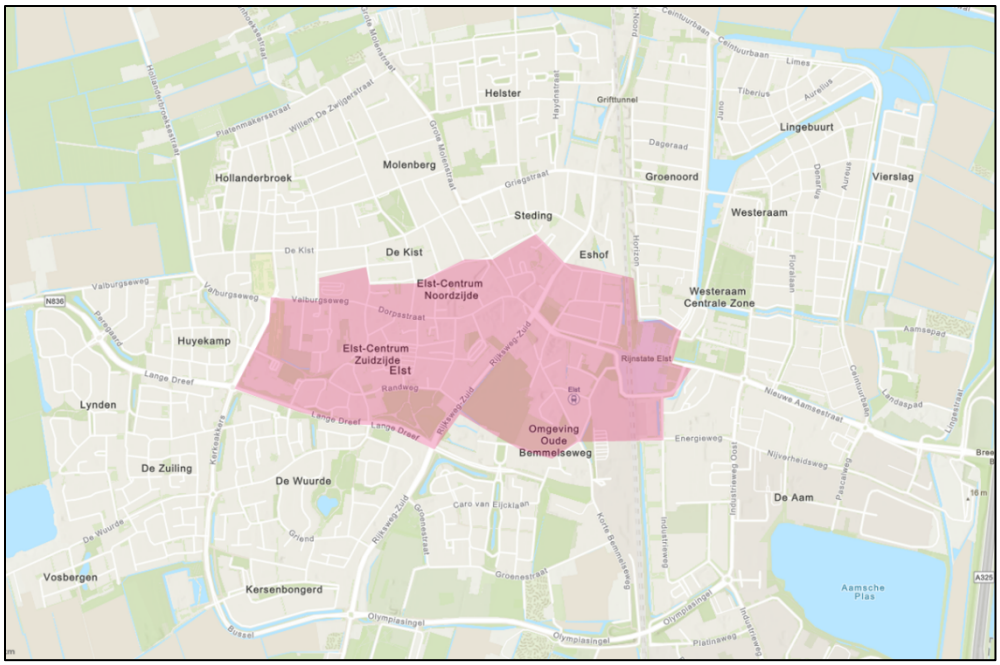
Ten opzichte van de Nota Parkeernormen 2016 heeft Elst nu een eigen zone-indeling gekregen. In de nota uit 2016 werden de centra en gebieden 'rest bebouwde kom' van Elst en Zetten als gelijkwaardig beschouwd. Cijfers tonen echter aan dat het autobezit in Elst lager is dan in Zetten en andere kernen in Overbetuwe. Daarom is besloten om voor ontwikkelingen in Elst andere, lagere parkeernormen toe te passen. Ook is gekeken of het centrum van Heteren als specifieke gebied aangewezen zou kunnen worden, dit omdat deze als grotere kern is opgenomen in de Omgevingsvisie. Uit de cijfers blijkt dat het autobezit in Heteren vergelijkbaar is met gebieden ‘rest bebouwde kom overige kernen’ en het dus niet passend is om het centrum van Heteren als apart deelgebied op te nemen.

Figuren 3.1 en 3.2 tonen de centrumgebieden van respectievelijk Elst en Zetten. Vergeleken met de Nota uit 2016 is het centrumgebied van Elst uitgebreid tot voorbij het treinstation. Vanwege de nabijheid van het treinstation, die de autoafhankelijkheid verlaagt, gelden voor ontwikkellocaties nabij het station van Elst eveneens centrumnormen. De aanwezigheid van station Zetten-Andelst heeft daarentegen geen invloed op de parkeernormen. Dit komt doordat het station een minder kwalitatieve OV-verbinding biedt dan station Elst. Voor het centrumgebied van Zetten wordt – net als in de Nota uit 2016 – de begrenzing van de blauwe zone aangehouden. De buitengrens van het parkeerreguleringsgebied vormt een logische afbakening van het centrumgebied, waar lagere parkeernormen van toepassing zijn. Parkeerregulering heeft een beperkend effect op autobezit en -gebruik. Als deze gereguleerde zone in Zetten wordt uitgebreid, zal ook de begrenzing van het centrumgebied worden geactualiseerd.

De gebiedsindeling is eveneens via de website van de gemeente Overbetuwe te raadplegen. Deze laatste kaart is het meest actueel en leidend voor de gebiedsindeling.

[2] Dit gebied omvat de bebouwde kom van Overbetuwe met uitzondering van de kern Elst en het centrum van Zetten.

[3] Wanneer een ontwikkeling is gelegen in het buitengebied, maar grenst aan de bebouwde kom wordt voor de ontwikkeling gerekend met bebouwde kom parkeernormen.



Figuur 0.1: Centrumgebied Elst



Figuur 0.2: Centrumgebied Zetten

Parkeernormen auto

In dit hoofdstuk worden de parkeernormen voor autoparkeren toegelicht die gelden voor de gemeente Overbetuwe. Omdat mobiliteitsgedrag per functie kan verschillen, sluit de standaardparkeernorm niet altijd aan op elke situatie. Hoofdstuk 5 beschrijft de mogelijkheden om af te wijken van de gemeentelijke parkeernormen.

CROW-parkeerkencijfers en autobezit als basis

De gemeente Overbetuwe gebruikt nu de CROW-parkeerkencijfers als basis voor de Nota Parkeernormen. Deze kencijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten in Nederland en geven een gemiddeld beeld van de onderzochte situaties. In deze nota wordt deze werkwijze voortgezet voor niet-woonfuncties en bijzondere woonfuncties. Voor reguliere woonfuncties zijn de parkeernormen in deze nota echter gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in de verschillende kernen binnen Overbetuwe. Hierdoor sluiten de parkeernormen beter aan bij de actuele situatie in de gemeente.

Voor niet-woonfuncties en bijzondere woonfuncties zijn de autoparkeernormen gebaseerd op parkeerkencijfers van CROW. Daarbij geldt de stedelijkheidsgraad en het autogebruik naar stedelijkheidsgraad (zie ook bijlage 1) als uitgangspunt. De parkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkencijfers (publicatie 774, 2024), passend bij de stedelijkheidsgraad. De CROW-parkeerkencijfers kennen een bandbreedte. Aangezien het autogebruik in Overbetuwe vergelijkbaar is met het autogebruik in gemeentes met eenzelfde stedelijkheidsgraad (zie ook bijlage 1), wordt het gemiddelde van de bandbreedte als parkeernorm gehanteerd. Voor het centrumgebied van Elst is een norm nog iets lager dan het gemiddelde CROW-parkeerkencijfer. Gezien de vele voorzieningen op korte afstand en beschikbaarheid van het treinstation met frequente verbindingen naar zowel Arnhem als Nijmegen en de aanwezigheid van HOV. Daarnaast is de bezetting op de bestaande parkeergelegenheden al hoog, en zijn er geen plannen dit uit te breiden. Hierdoor is het aantrekkelijker om een bezoek aan het centrum van Elst met de fiets, of het OV te doen. In tabel 4.1 is opgenomen welke stedelijke zone van de CROW-kencijfers per deelgebied wordt aangehouden.

deelgebied	stedelijkheidsgraad	CROW-categorie
centrum Elst	matig stedelijk	centrum
centrum Zetten	weinig stedelijk	centrum
rest bebouwde kom Elst	matig stedelijk	rest bebouwde kom
rest bebouwde kom overige kernen	weinig stedelijk	rest bebouwde kom
buitengebied	weinig stedelijk	buitengebied

Tabel 4.1: Toepassing CROW-categorisering in de gemeente Overbetuwe

Autoparkeernormen woonfuncties

De parkeernormen voor de functie wonen zijn grotendeels gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Overbetuwe. In bijlage 1 is de analyse hiervan opgenomen.

De parkeernormen zijn gerelateerd aan de gebruiksvloeroppervlakte (m^2 gbo) van de woning, aangezien het autobezit bij woningen met een groter vloeroppervlak doorgaans hoger ligt dan bij eenzelfde type woning met een kleiner vloeroppervlak. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen sociale huurwoningen en woningen in de vrije sector (koop en huur), aangezien de bewoners van een sociale huurwoning doorgaans een lager autobezit hebben dan de bewoners van bijvoorbeeld een koopwoning van dezelfde omvang.

Ten slotte wordt onderscheid gemaakt tussen grondgebonden woningen en appartementen, aangezien ook dit een verklarende factor is voor het verschil in autobezit.

De parkeernorm voor woonfuncties is opgebouwd uit een bewonersdeel en een bezoekersdeel die samen de parkeernorm vormen. Het bezoekersdeel van de parkeernorm is overgenomen uit de meest recente CROW-publicatie 744 en moet worden opgeteld bij het bewonersdeel. Voor een aantal bijzondere woonfuncties zijn de parkeernormen eveneens overgenomen uit CROW-publicatie 744, aangezien van deze woonfuncties geen gegevens over het daadwerkelijk autobezit in Overbetuwe beschikbaar zijn.

woningtype	eigendom	oppervlakte (m^2 gbo[4])	centrum Elst	centrum Zetten	rest bebouwde kom Elst	rest bebouwde kom overige kernen	buiten-gebied
grondgebonden	vrije sector (koop en huur)	< 75	1,0	1,2	1,2	1,3	1,5
		75 t/m 100	1,2	1,4	1,4	1,4	1,7
		100 t/m 125	1,2	1,4	1,5	1,7	2,0
		125 t/m 150	1,2	1,4	1,6	1,8	2,1
		> 150	1,6	1,8	1,8	2,0	2,2
	sociale huur	< 75	0,6	0,8	0,8	1,0	1,1
		75 t/m 100	0,6	0,8	1,0	1,1	1,2
		>100	0,9	1,2	1,2	1,2	1,3
appartement	vrije sector (koop en huur)	< 55	0,8	1,0	0,8	1,1	1,2
		55 t/m 75	0,9	1,1	0,9	1,2	1,5
		75 t/m 100	1,0	1,2	1,1	1,2	1,7
		100 t/m 125	1,1	1,3	1,2	1,3	2,0
		> 125	1,2	1,4	1,4	1,4	2,1
	sociale huur	< 55	0,5	0,7	0,7	0,7	0,8
		55 t/m 75	0,5	0,7	0,8	0,8	0,9
		> 75	0,7	0,9	0,9	0,9	1,0
bijzondere woonfuncties	studio	< 30	0,3	0,3	0,5	0,5	0,5
	tiny house	< 50	0,3	0,3	0,5	0,5	0,5
	kamerhuur, niet-zelfstandig	n.v.t.	0,05	0,05	0,15	0,25	0,25
	aanleunwoning/ extramurale zorgwoning (*)	n.v.t.	0,75	0,8	0,75	0,9	0,9
	intramurale zorgwoning (**)	n.v.t.	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
bezoekers	alle woningtypen		0,1	0,15	0,15	0,2	0,3

Tabel 4.2: Parkeernormen woonfuncties (in parkeerplaatsen per wooneenheid)

[4] Zie NEN 2580

Toelichting bij tabel 4.2

(*) Aanleunwoning/extramurale zorgwoning
Een aanleunwoning is een gelijkvloerse woning of appartement die vooral geschikt is voor bewoners die zorg nodig hebben maar toch zelfstandig willen wonen. De woningen zijn ruim en goed toegankelijk en geschikt voor bewoners die afhankelijk zijn van een rollator of rolstoel. De badkamer in deze woningen is ruim en passend ingericht voor minder mobiele bewoners. Aanleunwoningen liggen nabij (200 meter) of zijn verbonden met een (wijk)zorgcentrum, waardoor de bewoners gemakkelijk gebruik kunnen maken van de voorzieningen daar, zoals een restaurant, het activiteitenaanbod en ruimtehuur.

(**) Intramurale zorgwoning
Intramurale zorgwoningen zijn woningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie. Meestal hebben de bewoners geen eigen auto. De parkeernorm die staat opgenomen bij bewoner is bedoeld voor het personeel dat op de locatie aanwezig is. De aanwezigheidspercentages van deze doelgroep sluiten aan bij de categorie verpleeg-/verzorgingstehuis (zie bijlage 4).

Parkeerplaatsen voor bezoekers
De parkeerplaatsen die voor bezoekers binnen een plangebied worden gerealiseerd, moeten toegankelijk zijn voor deze bezoekers. Dit kunnen zowel openbare als niet-openbare parkeerplaatsen betreffen. Een parkeeroplossing met een slagboom die voor iedereen opent valt hier onder, ook als het een parkeeroplossing betreft waarbij bezoekers zich eerst moeten aanmelden voordat zij toegang krijgen om binnen het plangebied te parkeren.

Beroep of bedrijf aan huis
Bij een beroep of bedrijf aan huis, waar wonen de hoofdfunctie betreft, geldt voor het bedrijf of kantoor alleen het bezoekersdeel van de norm. De werknemer is namelijk ook de bewoner van het pand en die parkeerbehoefte is al opgenomen in de bewonersnorm van de woning.

Specifieke woonvormen
Bij (nieuwe) woonvormen die niet passen bij de woningtypen zoals opgenomen in tabel 4.2, zoals hospitaverhuur, friendswoningen of woningen voor arbeidsmigranten, dient de initiatiefnemer zelf te onderbouwen welke parkeernorm passend is. Het opstellen van een dergelijke onderbouwing gebeurt aan de hand van een data gedreven onderbouwing, door gebruik te maken van referentieprojecten, of door een combinatie van beide. Deze onderbouwing wordt vervolgens ter toetsing voorgelegd aan de gemeente Overbetuwe. Het is vervolgens aan de gemeente om te oordelen of de onderbouwing voldoende overtuigend is.
Woningen voor specifieke doelgroepen zoals senioren of jongeren vallen niet onder de categorie specifieke woonvorm, zolang niet kan worden gewaarborgd dat alleen deze doelgroepen de woning kunnen bewonen. In dat geval geldt de reguliere parkeernorm voor de betreffende woning. Als wel kan worden gewaarborgd dat de woning alleen door een specifieke doelgroep kan worden bewoond, dient de initiatiefnemer te onderbouwen welke parkeernorm passend is.

Tijdelijke woningen
Er dient voldoende parkeergelegenheid te zijn voor de tijdelijke woning. Hierbij geldt als uitgangspunt dat de parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig moet zijn of gerealiseerd moet worden. De parkeereis wordt bepaald op basis van een maatwerk-parkeerbehoefte zoals bedoeld in de Nota Parkeernormen. De parkeerbehoefte wordt afgestemd op de doelgroep waartoe de beoogde bewoner(s) van de tijdelijke woning behoren, en het gebied waarin de tijdelijke woning is aangevraagd.

Autoparkeernormen niet-woonfuncties

In bijlage 2 zijn de autoparkeernormen voor niet-woonfuncties opgenomen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkencijfers (publicatie 744).
De CROW-parkeerkencijfers kennen een bandbreedte. Aangezien uit de data blijkt dat het autogebruik in Overbetuwe vergelijkbaar is met het autogebruik in gemeenten met eenzelfde stedelijkheidsgraad (zie ook bijlage 1), wordt het gemiddelde van de bandbreedte als parkeernorm gehanteerd. De parkeernormen geven het minimumaantal te realiseren parkeerplaatsen voor een functie weer.

Maatwerkfunctie

Een maatwerkfunctie is een functie waarvoor in deze Nota Parkeernormen geen passende parkeernorm is opgenomen. In dat geval dient de initiatiefnemer te onderbouwen wat wel een passende parkeernorm is. Daarbij is belangrijk dat wordt gewaarborgd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (ten minste de komende 10 jaar) overeenkomt met de parkeerbehoefte die met deze maatwerk-parkeernorm wordt bepaald.

Bij het opstellen van de onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is immers aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, de formule, de verwachte bezoekersaantallen en het verzorgingsgebied.

De onderbouwing van de maatwerk parkeernorm wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

Toepassingskader autoparkeren

Bij de toepassing van deze Nota parkeernormen worden de volgende stappen doorlopen:

1. Berekening parkeereis auto;
2. Vergelijking parkeereis met gepland parkeeraanbod;
3. Afwijkingsmogelijkheid niet op eigen terrein;
4. Afwijkingsmogelijkheid parkeereis;
5. Indienen vergunningaanvraag;
6. Toetsing aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken.

Het doorlopen van deze stappen heeft als doel te komen tot een ruimtelijke ontwikkeling met een passende parkeeroplossing, zonder dat dit leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. Het doel van de Nota Parkeernormen is dan ook het ontwikkelen van een eenduidige en transparante werkwijze. Dit stappenplan is in onderstaand stroomschema weergegeven.



Figuur 0.1: Stroomschema: van autoparkeerbehoefte naar parkeeroplossing

Berekening parkeereis auto

De parkeernormen worden gebruikt om de parkeereis voor de auto per te ontwikkelen functie te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Wanneer meerdere, zelfstandig functionerende functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd (bijvoorbeeld een woongebouw met commerciële plint), wordt de parkeereis van de gehele ontwikkeling bepaald door de parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen. Voor niet-zelfstandig functionerende functies geldt de parkeernorm van de hoofdfunctie. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij een kantine van een sportcomplex, deze kantine hoeft niet als bar of restaurant te worden beschouwd. Dit geldt ook bij andere hoofdfuncties waar een vorm van ondergeschikte horeca wordt aangeboden, zoals bij een bakkerij waar klanten aan enkele tafels kunnen worden bediend.
Bij de berekening van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van het functieprogramma waarvoor de Omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Dit is dus niet automatisch het planologisch maximaal toelaatbare programma.

Afronding aantal parkeerplaatsen
De berekende parkeereis wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag, wordt het aantal parkeerplaatsen rekenkundig op hele parkeerplaatsen afgerond. Het afgeronde totale aantal parkeerplaatsen dat benodigd is conform de Nota Parkeernormen Overbetuwe is de parkeereis: het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor deze ruimtelijke ontwikkeling. De parkeereis dient in de basis volledig op eigen terrein te worden opgelost, waarbij de parkeerplaatsen voor bezoekers voor hen toegankelijk moeten zijn.

Dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages
De normatieve parkeereis (parkeernorm x functieomvang) houdt geen rekening met het feit dat de aanwezigheid door de week heen per doelgroep verschilt. Zo zijn kantoormedewerkers vooral op werkdagen overdag aanwezig terwijl bewoners vooral
’s-avonds en in het weekend aanwezig zijn. Dezelfde parkeerplaats kan daardoor door meerdere doelgroepen worden gebruikt, dit heet *dubbelgebruik*. Door dubbelgebruik toe te passen wordt de spaarzame ruimte optimaal ingezet. Door na het bepalen van de parkeernorm rekening te houden met dubbelgebruik hoeven er per saldo minder parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het plan toegankelijk is en dat dit (juridisch) geborgd is. Dat betekent dat exclusief voor functies of doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken, denk aan parkeerplaatsen voor deelauto’s of parkeerplaatsen die worden verkocht met een woning.

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW (publicatie 744). Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden aanwezigheidspercentages gehanteerd. Deze zijn opgenomen in bijlage 4.

Regeling ‘oud’ voor ‘nieuw’
Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeereis van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeereis van de feitelijke bestaande, te vervallen functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen in deze nota. Deze parkeereis mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen moet worden gerealiseerd. Bij dit zogeheten salderen gelden de volgende regels:

- Er wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages. De parkeereis van bijvoorbeeld een kantoor kan immers niet zonder meer worden afgetrokken van de parkeereis van een appartementencomplex, omdat deze functies op verschillende momenten functioneren.
- Wanneer rekening wordt gehouden met bestaande, te vervallen functies moet ook rekening worden gehouden met de eventuele aanwezigheid van parkeercapaciteit op eigen terrein.

- Indien als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling een deel van de bestaande openbare capaciteit komt te vervallen, moeten deze openbaar toegankelijke parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij de realisatie van een inritconstructie of een andere maatregel ter bevordering van de ontsluiting van het bouwplan.
- Er wordt uitgegaan van de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik, tenzij het pand langer dan vijf jaar leeg staat. In dat geval kan geen rekening meer worden gehouden met de bestaande situatie.

In het hoofdstuk rekenvoorbeelden wordt aangetoond hoe je om moet gaan met de salderingsregeling in drie verschillende situaties.

Vergelijking parkeereis met gepland parkeeraanbod

Na de berekening van de parkeereis wordt deze parkeereis geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande aantal parkeerplaatsen gelijk is aan of groter is dan de gestelde parkeereis, kan de vergunningaanvraag voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit worden ingediend. Wanneer dit niet het geval is, wordt gekeken of het bouwplan zodanig kan worden aangepast dat het geplande parkeeraanbod voldoende is. Als dit niet mogelijk of wenselijk is, kan worden overwogen om af te wijken van het uitgangspunt dat er voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied moet worden gerealiseerd. In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op de bijbehorende voorwaarden.

Parkeerplaatsen binnen het plangebied

In deze nota is het uitgangspunt dat de parkeereis voor de auto binnen het plangebied wordt opgelost. Binnen het plangebied is hierbij gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer beschikt ter plaatse van de ruimtelijke activiteit of in de directe nabijheid (binnen de maximaal acceptabele loopafstand).

Parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. De loopafstand is de kortst mogelijke, daadwerkelijke looproute via de openbare ruimte van de (ingang van de) parkeerlocatie naar de ingang van de bestemming, gemeten met een digitale routeplanner (bijv. Google Maps). In tabel 5.1 zijn de acceptabele loopafstanden waarbinnen de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn voor verschillende doelgroepen opgenomen. Vanuit het STOMP-principe is het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen (op de auto) wenselijk. Daarom gaan we in deze nota voor het centrum van Elst uit van de maximale loopafstanden zoals opgenomen in CROW.

gebied	acceptabele loopafstand in meters						
	wonen en zorg	winkelen (niet dagelijks)	supermarkt	onderwijs	werken	sporten	horeca
centrum Elst	250	600	250	300	800	300	500
centrum Zetten	200	450	200	200	600	200	400
rest bebouwde kom (alle kernen)	150	300	150	150	400	150	200
buitengebied	100	200	100	100	200	100	100

Tabel 5.1: Maximaal acceptabele loopafstanden per gebied voor autoparkeren

Maatvoering parkeerplaatsen

Naast een toets op het aantal te realiseren parkeerplaatsen, wordt ook de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van nieuw te realiseren individuele parkeerplaatsen hanteert de gemeente de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV2021 of diens opvolger). Voor de toetsing op parkeerplaatsen in nieuw te realiseren (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen hanteert de gemeente de meeste recente versie van de NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages' (2013 of diens opvolger).

Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn en mogen deuren en vluchtwegen niet worden geblokkeerd. Bij twijfel moet de initiatiefnemer dit met behulp van rijcurves en/of rijcurvesimulaties inzichtelijk maken. Een dergelijke analyse wordt in opdracht van een initiatiefnemer/gemachtigde uitgevoerd, bij voorkeur door een deskundig adviesbureau. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit het ASVV en de NEN2443.

Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein
Bij grondgebonden woningen is parkeren op eigen terrein regelmatig aanwezig in de vorm van een garage en/of oprit. Deze voorzieningen worden niet altijd voor parkeren gebruikt. Daarom telt hier niet het volledige aantal (theoretische) parkeerplaatsen mee voor het berekenen van de parkeercapaciteit.

In onderstaande tabel staat per parkeervoorziening de mate waarin parkeren op eigen terrein bij grondgebonden woningen meetelt. Op basis hiervan wordt de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein bepaald.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal planvorming	opmerking
enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8	oprit min. 5,0 meter lang
lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,0	
dubbele oprit zonder garage(box)	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0	
garage(box) niet bij woning	1	0	
garage(box) met enkele oprit	2	0,8	oprit min. 5,0 meter lang
garage(box) met lange oprit	3	1,0	
garage(box) met dubbele oprit	3	1,7	oprit min. 4,5 meter breed

Tabel 5.2: Rekenwaarden parkeren op eigen terrein

Wanneer parkeerplaatsen worden gerealiseerd in een parkeergarage, op een parkeerterrein of in een hub, gelden deze rekenregels niet.

Duurzaamheid / speciale voertuigen
Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient rekening te worden gehouden met duurzaamheidsaspecten zoals waterdoorlatendheid, hittebestendigheid en groenvoorzieningen. Daarnaast dient de parkeeroplossing passend te zijn bij de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hoewel de gemeente Overbetuwe plannen toetst op voldoende parkeergelegenheid (in aantallen) en de bruikbaarheid daarvan, zijn ook andere elementen van belang die ervoor zorgen dat sprake is van een duurzame parkeeroplossing. Hierbij kan worden gedacht aan parkeerplaatsen voor gehandicapten, elektrische laadpunten en ruimte voor laden en lossen. Hoe voor deze onderwerpen een duurzame parkeeroplossing wordt gerealiseerd, wordt hierna toegelicht.

<u>Gehandicaptenparkeerplaatsen</u>
- Bij maatschappelijke voorzieningen dient tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats te worden ingericht. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale loopafstand tot de ingang bedraagt 100 meter.
- Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of een openbare parkeergarage moet per 50 parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit).
- Een parkeerplaats die wordt ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats is onderdeel van de parkeereis. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.
- Bij gehandicaptenparkeerplaatsen geldt des te meer de eis dat deze parkeerplaatsen bruikbaar en bereikbaar moeten zijn. De parkeerplaatsen liggen dan ook bij voorkeur op maaiveld en zijn anders bereikbaar via een lift. De breedte van de parkeerplaats dient 3,50 meter te zijn.

Elektrische laadpunten

Kennis, inzicht en regelgeving wat betreft het elektrisch laden van voertuigen is volop in ontwikkeling en verandert jaarlijks. Om deze reden hanteert deze Nota parkeernormen op dit gebied een dynamische verwijzing naar het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).
In artikel 3.87 en 4.160 van het Besluit bouwwerken leefomgeving zijn de eisen opgenomen ten aanzien van laadinfrastructuur. Dit richt zich op het moment dat deze Nota Parkeernormen gepubliceerd wordt op het aanleggen van leidinginfrastructuur (loze leidingen) om in de toekomst laadpunten aan te leggen, bij ieder parkeervak wanneer een parkeervoorziening bestaat uit 10 of meer parkeervakken.
Het Besluit bouwwerken leefomgeving vormt landelijk geldende wet- en regelgeving. Een parkeerplaats die wordt voorzien van een laadpunt is onderdeel van de parkeereis. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.

Laden en lossen

- Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is (bijvoorbeeld bij een appartementencomplex of bedrijfsgebouw), moet rekening worden gehouden met een geschikte laad- en losvoorziening voor het maatgevende (vracht)voertuig waarmee geladen en gelost gaat worden.
- Bij nieuwbouw vindt laden en lossen volledig binnen het plangebied plaats. Ook het manoeuvreren moet binnen het plangebied plaatsvinden, om zo de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen. Bij uitbreiding en verbouw vindt laden en lossen ook binnen het plangebied plaats.

Afwijken van de eis ‘parkeren op eigen terrein’

Het parkeernormenbeleid van de gemeente is erop gericht dat bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd voor auto’s, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Hiervoor geldt een uitzondering. In deze paragraaf wordt deze uitzondering behandeld.

Benutten bestaand parkeeraanbod

Vanuit het principe ‘eerst benutten dan bouwen’ kan vrijstelling worden verleend op het realiseren van het benodigde parkeeraanbod als in de openbare ruimte of op privaat terrein in de omgeving op acceptabele loopafstand (zie tabel 5.1) in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.

Een andere voorwaarde is dat onderbouwd wordt waarom niet het volledige benodigde parkeeraanbod binnen het plangebied gerealiseerd kan worden. Bovendien moet uit een onafhankelijk onderzoek blijken dat de parkeerdruk na de realisatie van de ruimtelijke ontwikkeling niet hoger is dan 85%. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de initiatiefnemer. Voorafgaand aan het onderzoek dient de initiatiefnemer de uitgangspunten van het onderzoek (onderzoeksgebied en onderzoeksdagen en -tijden) met de gemeente af te stemmen. In ieder geval moet een parkeerdrukmeting worden uitgevoerd op alle weekmomenten waarbij in de parkeerbalans sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein.

Voor het gebruikmaken van bestaand parkeeraanbod op privaat terrein moet worden aangetoond dat parkeerruimte hier structureel (ten minste voor 10 jaar) beschikbaar is, middels een privaatrechtelijke overeenkomst.

Afwijkingsmogelijkheid opgestelde parkeernormen

Mobiliteitsplan door initiatiefnemer
Deze Nota parkeernormen biedt ook de mogelijkheid om af te wijken van de parkeernormen. Deze mogelijkheid is er wanneer het autogebruik bij functies aantoonbaar afwijkt van de parkeernorm. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een bedrijf dat het gebruik van alternatieve vervoerswijzen sterk stimuleert, of de ontwikkeling van een community wooncomplex, waar veel gezamenlijke voorzieningen zijn en sterk wordt ingezet op alternatieve vervoersmiddelen. Dit zijn ontwikkelingen die vanuit het STOMP-principe wenselijk zijn, en middels de Nota parkeernormen ook worden gestimuleerd. Bij het afwijken van de parkeernormen geldt dat een verzoek hiertoe altijd onderbouwd wordt met een mobiliteitsplan. Dit mobiliteitsplan moet aantonen dat:

- Er aantoonbaar sprake is van een lagere parkeerbehoefte: bijvoorbeeld door specifieke kenmerken van de ontwikkeling, of door vergelijkbare referentiegebieden op vergelijkbare locaties qua stedelijkheidsgraad en stedelijke ligging.
- Initiatieven in het kader van het STOMP-principe zijn genomen om de autoafhankelijkheid te verminderen: bijvoorbeeld ontwikkelingen met een autoluw karakter, geclusterd parkeren, hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen, of de inzet van deelmobiliteit.
- Voor het verschil tussen de gemeentelijke parkeereis en de maatwerk parkeerbehoefte, dient een ruimtelijke reservering te worden gemaakt. Hier worden geen parkeerplaatsen gerealiseerd, maar als blijkt dat de werkelijke parkeerbehoefte hoger is dan oorspronkelijk gedacht is ruimte beschikbaar om extra parkeerplaatsen te realiseren.

Gebiedsontwikkelingen
Bij grote gebiedsontwikkelingen binnen de gemeente is de interactie van de verschillende functies een belangrijk element. Die interactie heeft effect op de totale behoefte aan parkeerplaatsen. De parkeernormen geven hier nog steeds een indicatie van de te verwachten parkeereis, maar hier kan in de praktijk anders mee worden omgegaan. Bij een gebiedsontwikkeling heeft het daarom de voorkeur dat in samenspraak tussen de gemeente en de initiatiefnemer(s) voor het betreffende gebied een mobiliteits- en parkeervisie wordt opgesteld, waarin wordt beschreven hoe met de mobiliteits- en parkeerbehoefte wordt omgegaan.

Wanneer ervoor wordt gekozen om voor het berekenen van de parkeereis en/of het oplossen van de parkeereis af te wijken van deze Nota Parkeernormen Overbetuwe, wordt er een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) opgesteld. Zo is het denkbaar dat bij een gebiedsontwikkeling wordt afgeweken van de acceptabele loopafstanden zoals weergegeven in tabel 5.1 omdat de parkeereis bijvoorbeeld in een hub wordt opgelost. In een MPvE kan bijvoorbeeld ook worden onderbouwd hoe de inzet van deelmobiliteit kan zorgen voor een lagere parkeerbehoefte, hoe wordt geborgd dat dit effect langdurig optreedt en wat eventuele maatregelen zijn als de praktijk weerbarstiger blijkt te zijn. Een andere mogelijkheid is dat in een MPvE het uitgangspunt van adaptief parkeren wordt opgenomen. Adaptief parkeren betekent dat bij een ruimtelijke ontwikkeling niet alle parkeerplaatsen direct worden aangelegd (bijvoorbeeld 20% niet), maar dat de mogelijkheid voor het realiseren van de resterende parkeerplaatsen, zowel juridisch, planologisch als ruimtelijk is voorbereid, zodat de parkeerplaatsen ook daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd wanneer dit nodig is.

Aangezien met het MPvE wordt afgeweken van het toetsingskader in deze Nota Parkeernormen Overbetuwe, dient het MPvE door de gemeenteraad te worden vastgesteld. Door vervolgens in het omgevingsplan voor deze specifieke gebiedsontwikkeling een verwijzing naar het MPvE op te nemen in plaats van een verwijzing naar de Nota Parkeernormen Overbetuwe, wordt de aanvraag voor een omgevingsvergunning ook daadwerkelijk aan het MPvE getoetst in plaats van aan deze Nota Parkeernormen Overbetuwe.

Zwaarwegend belang
Wanneer een initiatiefnemer afdoende onderbouwt dat het benodigde parkeeraanbod niet (volledig) binnen het plangebied gerealiseerd kan worden, wordt conform de Omgevingsvisie afgewogen of het wenselijk en mogelijk is om af te wijken van de eis om binnen het plangebied een parkeeroplossing te bieden voor de gehele parkeerbehoefte. Dit is mogelijk wanneer andere belangen zwaarder wegen dan het verkeers-/parkeerkundige belang, bijvoorbeeld wanneer grote economische of volkshuisvestelijke voordelen verwacht worden van het realiseren van de ontwikkeling.

De initiatiefnemer moet zijn aanvraag voor een vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken en van de effecten die dit (eventueel) heeft op de omgeving. In deze gevallen kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld over het realiseren van extra fietsvoorzieningen.

Omdat het van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de effecten zorgvuldig worden afgewogen, dienen alle afwijkingen op basis van zwaarwegend belang voldoende gemotiveerd ter besluitvorming te worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Parkeernormen fiets

De gemeente Overbetuwe wil het gebruik van de fiets stimuleren en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Nieuwbouwplannen en transformatieprojecten moeten daarom rekening houden met het stallen of parkeren van de fiets (en brom- en snorfietsen). De aanvrager van een omgevingsvergunning moet daarom ook de fietsparkeer-behoefte inzichtelijk maken. Net als voor de auto wordt de fietsparkeerbehoefte binnen het plangebied opgelost, waarbij voor vaste gebruikers de voorzieningen afgesloten en overdekt moeten zijn. Voor bezoekers dienen de fietsparkeerplaatsen vrij toegankelijk (niet in een afgesloten stalling) te worden aangeboden.

Fietsparkeernormen woonfuncties

Conform het Besluit bouwwerken leefomgeving (Artikel 4.171 – 4.173) is het bij nieuwbouwwoningen verplicht een afsluitbare bergruimte te realiseren om fietsen of scootmobielen op te bergen voor bewoners. Het voorzien in stallingsruimte voor de fiets van bewoners is hiermee gewaarborgd in het Besluit bouwwerken leefomgeving.

Het Besluit bouwwerken leefomgeving biedt ruimte voor gelijkwaardige oplossingen, zoals een gezamenlijke fietsenstalling in plaats van de voorgeschreven individuele fietsenberging. De gemeente Overbetuwe geeft met deze nota parkeernormen bij appartementencomplexen de mogelijkheid om een collectieve fietsenstalling te realiseren in plaats van individuele fietsenbergingen.

Gelijkwaardig alternatief voor eis Besluit bouwwerken leefomgeving
Voor het realiseren van een gemeenschappelijke fietsenberging bij appartementen, als gelijkwaardig alternatief voor de eis uit het Besluit bouwwerken leefomgeving, dient voor bewoners per appartement rekening te worden gehouden met het aantal fietsparkeerplaatsen zoals weergegeven in tabel 6.1. Volgens de toelichting op het Besluit bouwwerken leefomgeving is de individuele berging ook bedoeld voor andere zaken. Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het daarom daarnaast verplicht om bij woningen vanaf 50 m^2 bvo een individuele berging van minimaal 2,7 m^2 in of bij de woning te realiseren.

appartement	fietsparkeernorm	interne bergruimte
<50 m^2	*zie Besluit bouwwerken leefomgeving*	
50-75 m^2	2,6	2,7 m^2
75-100 m^2	3,1	2,7 m^2
100-125 m^2	3,7	2,7 m^2
>125 m^2	4,2	2,7 m^2

Tabel 6.1: Benodigd aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners in een collectieve stalling

Fietsparkeernormen voor bezoekers van bewoners

De invulling van de fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers van bewoners is verschillend voor grondgebonden woningen en appartementen. Bij grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat bezoekers hun fiets zonder hinder van het overige verkeer (voetgangers) op of grenzend aan het eigen terrein van de woning kunnen parkeren, bijvoorbeeld in de (voor)tuin of tegen de voorgevel. Bij appartementen parkeren meerdere bezoekers op een kleiner oppervlak, waardoor fietsparkeervoorzieningen als nietjes of rekken benodigd zijn. Voor bewoners is het aantrekkelijker om in een eigen, afgesloten of bewaakte fietsparkeervoorziening te parkeren.

Om het fietsgebruik te stimuleren is het belangrijk dat bij appartementen voldoende, comfortabele fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn voor bezoekers. Er wordt ingezet op een realistisch aantal voorzieningen voor bezoekers, waarbij rekening wordt gehouden met een groei van fietsgebruik in de toekomst.

In tabel 6.2 is de parkeernorm voor opgenomen welke aanvullend voor bezoekers van bewoners bij appartementen geldt. Deze parkeernorm is gebaseerd op de Fietsparkeerkencijfers 2025 van CROW.

gebied	aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers
centrum Elst	0,30 per appartement
centrum Zetten	0,25 per appartement
rest bebouwde kom Elst	0,25 per appartement
rest bebouwde kom overig	0,20 per appartement
buitengebied	0,10 per appartement

Tabel 6.2: Bezoekersnorm fietsparkeren bij appartementen

Fietsparkeernormen niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties is geen verplichting ten aanzien van het realiseren van bergingen of fietsparkeervoorzieningen opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen voor deze ontwikkelingen worden de meest recente CROW-fietsparkeerkencijfers (Fietsparkeerkencijfers 2025) gehanteerd. Met deze fietsparkeerkencijfers berekent een initiatiefnemer de te verwachten behoefte aan fietsparkeren binnen het plangebied.

CROW gaat uit van een bandbreedte voor fietsparkeerkencijfers. Het fietsgebruik in de gemeente Overbetuwe blijft iets achter op het gemiddelde fietsgebruik in andere weinig stedelijke gemeenten in de rest van Nederland (zie ook bijlage 1). Omdat Overbetuwe het fietsgebruik in de gemeente wil stimuleren en daarmee verwacht dat het fietsgebruik toeneemt, wordt het gemiddelde in de bandbreedte van de fietsparkeerkencijfers aangehouden als fietsparkeernorm.

De fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn opgenomen in bijlage 3. Meer fietsparkeerplaatsen realiseren is altijd mogelijk.

Maatwerkfunctie
Een maatwerkfunctie is een functie waarvoor in deze Nota Parkeernormen Overbetuwe geen passende fietsparkeernorm is opgenomen. In dat geval dient de initiatiefnemer te onderbouwen wat wel een passende fietsparkeernorm is. Daarbij is belangrijk dat wordt gewaarborgd dat de fietsparkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (ten minste de komende 10 jaar) overeenkomt met de parkeerbehoefte die met deze maatwerk-fietsparkeernorm wordt bepaald.

Bij het opstellen van de onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is immers aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, de formule, de verwachte bezoekersaantallen en het verzorgingsgebied.

De onderbouwing van de afwijkende fietsparkeerbehoefte wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

Invulling parkeereis fiets

De fietsparkeernormen worden gebruikt om de fietsparkeereis per te ontwikkelen functie te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de fietsparkeernorm. Wanneer meerdere, zelfstandig functionerende functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd (bijvoorbeeld een woongebouw met commerciële plint), wordt de fietsparkeereis van de gehele ontwikkeling bepaald door de fietsparkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen.

Voor niet-zelfstandig functionerende functies geldt de fietsparkeernorm van de hoofdfunctie. Hiervan is bijvoorbeeld sprake bij een kantine van een sportcomplex: deze kantine hoeft niet als bar of restaurant te worden beschouwd.

Dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages
De normatieve fietsparkeereis (fietsparkeernorm x functieomvang) houdt geen rekening met het feit dat de aanwezigheid door de week heen per doelgroep verschilt. Zo zijn kantoormedewerkers vooral op werkdagen overdag aanwezig terwijl horecabezoekers vooral 's-avonds en in het weekend aanwezig zijn. Dezelfde fietsparkeerplaats kan daardoor door meerdere doelgroepen worden gebruikt. Door dubbelgebruik toe te passen wordt de spaarzame ruimte optimaal ingezet. Door na het bepalen van de fietsparkeernorm rekening te houden met dubbelgebruik hoeven er per saldo minder fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden.

Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende fietsparkeercapaciteit voor alle gebruikers van het plan toegankelijk is en dat dit (juridisch) geborgd is. Voor bewoners dient altijd een eigen, aparte fietsenstalling gerealiseerd te worden waardoor dubbelgebruik voor bewonersplaatsen niet mogelijk is. Voor de overige functies gelden dezelfde aanwezigheidspercentages als bij autoparkeren.

Afronding aantal parkeerplaatsen

De berekende fietsparkeereis wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de fietsparkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag, wordt het aantal fietsparkeerplaatsen rekenkundig afgerond op hele fietsparkeerplaatsen. Het afgeronde totale aantal fietsparkeerplaatsen dat benodigd is conform de Nota Parkeernormen is de fietsparkeereis. De fietsparkeereis dient in de basis volledig op eigen terrein te worden opgelost, waarbij de fietsparkeerplaatsen voor bezoekers voor hen toegankelijk moeten zijn.

Uitzondering hierop is de afronding bij woonfuncties wanneer de fietsparkeerplaatsen worden toegewezen (gekoppeld) aan een woning. In dat geval wordt het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen per woning uit tabel 4.1 afgerond naar boven op hele aantallen fietsparkeerplaatsen.

Vrijstelling bezoekersparkeren bij kleine ontwikkelingen
Bij kleine ontwikkelingen, ongeacht de locatie, waar de (eventueel gecorrigeerde) parkeerbehoefte voor bezoekers niet groter is dan 3 fietsparkeerplaatsen, is het niet nodig deze fietsparkeerplaatsen te realiseren. Het uitgangspunt is dat bezoekers hun fiets zonder hinder van het overige verkeer (voetgangers) op of grenzend aan het eigen terrein van de bestemming kunnen parkeren. Uitgangspunt hierbij is dat voor hetzelfde adres in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt. Deze vrijstelling is niet van toepassing op de parkeerbehoefte van vaste gebruikers (bewoners, personeel en/of scholieren).

Kwaliteitsrichtlijnen fietsparkeervoorzieningen

Om goed te kunnen functioneren moeten fietsparkeervoorzieningen aan kwaliteitsrichtlijnen voldoen. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op basis van het Besluit bouwwerken leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173), CROW-publicatie 741 (Leidraad fietsparkeren, 2023) en Fietsparkeur[5].

[5] Zie www.fietsparkeur.nl; Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.

In de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsparkeren is speciale aandacht voor fietsen met afwijkende maten. Ook brom- en snorfietsen, fatbikes, speedpedelecs, driewielers, bakfietsen en dergelijke moeten op een goede manier kunnen worden geparkeerd. Hiervoor moet in de voorziening zogeheten vrije ruimte worden gereserveerd. Dit zijn gemarkeerde vakken waar fietsen met afwijkende maten geparkeerd kan worden. In tabel 6.3 is een overzicht opgenomen van het aandeel fietsparkeerplaatsen dat geschikt dient te zijn voor 1) buitenmodel fietsen en 2) fietsen met een sterk afwijkende maat. Deze begrippen worden als volgt gedefinieerd:

- buitenmodelfietsen: geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- sterk afwijkende maat: geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000 mm breed).

In totaal dient dus 25% van de fietsparkeerplaatsen geschikt te zijn voor fietsen met afwijkende maten.

type fietsparkeerplaats	aandeel
buitenmodel fietsen	20%
sterk afwijkende maat	5%

Tabel 6.3: Aandeel fietsparkeerplaatsen voor fietsen met afwijkende maatvoering

Laadinfrastructuur voor elektrische fietsen

Naast de elektrische auto is ook het aantal elektrische fietsen en elektrische brom- en snorfietsen de afgelopen jaren sterk gestegen. Bij elektrische fietsen is de accu over het algemeen draagbaar, voor de fietsen met sterk afwijkende maten geldt dat niet. Het is van belang om in een voorziening bij de stallingsplaatsen voor fietsen met sterk afwijkende maten laadinfrastructuur aan te brengen zodat fietsers een accu kunnen opladen.

Juridisch kader

Juridische grondslag

De juridische verankering van de parkeernorm is geborgd in de diverse omgevingsplannen binnen de gemeente Overbetuwe. Dit is van rechtswege onderdeel van het nu geldende Omgevingsplan. Deze Nota Parkeernormen Overbetuwe vervangt de Nota Parkeernormen 2016 en is daarmee de juridisch rechtsopvolger.
De toetsing aan de parkeernormen vindt plaats bij een aanvraag Omgevingsvergunning in het geval van nieuwbouw, verbouw (uitbreiding) of functiewijziging. In de Omgevingsvergunning wordt vastgelegd wat de parkeereis is en hoe daar invulling aan wordt gegeven. In het Omgevingsplan wordt voor de geldende parkeernormen verwezen naar voorliggende 'Nota parkeernormen'.

Overgangsregeling

Voor ruimtelijke ontwikkelingen is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat ruimtelijke ontwikkelingen die op het moment van publicatie van de eerste versie van deze Nota Parkeernormen bij de gemeente bekend waren, nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota een vergunningsverzoek kunnen indienen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen. Met bekende ruimtelijke ontwikkelingen wordt bedoeld initiatieven die bij vaststelling als principeverzoek of hoger bekend zijn bij de gemeente.

Rekenvoorbeelden

Toepassing dubbelgebruik bij woningen

In de rest bebouwde kom van Zetten worden 50 sociale huurwoningen van 65 m² gbo gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn 50 x 1,0 = 50 parkeerplaatsen voor bewoners en 50 x 0,2 = 10 parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd. Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijk parkeerhof gerealiseerd waar zowel de bewoners als de bezoekers kunnen parkeren. De bewoners hebben geen exclusieve parkeerplaats en daarom is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Op basis van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages (bijlage 4) is de parkeerbalans als volgt:

functie	parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50 (100%)	30 (60%)	30 (60%)	45 (90%)	50 (100%)	40 (80%)	35 (70%)	35 (70%)	37,5 (75%)	40 (80%)	37,5 (75%)
bezoek	10 (100%)	4 (40%)	5 (50%)	7,5 (75%)	0 (0%)	7 (70%)	6 (60%)	10 (100%)	10 (100%)	10 (100%)	9 (90%)
totaal	**60**	**34**	**35**	**53**	**50**	**47**	**41**	**45**	**48**	**50**	**47**

Tabel 8.1: Rekenvoorbeeld dubbelgebruik

Conform de aanwezigheidspercentages uit bijlage 4 zijn op het drukste moment (de werkdagavond) afgerond 53 parkeerplaatsen benodigd (90% van 50 + 75% van 10). Door uit te gaan van dubbelgebruik zijn in dit voorbeeld 7 parkeerplaatsen minder nodig dan wanneer de parkeerplaatsen voor bewoners exclusief in gebruik zijn en bezoekers van andere parkeerplaatsen gebruik maken.

Berekening parkeerbehoefte transformatie kantoor naar woningen (salderen)

Voorbeeld 1
Een bestaand kantoor in de rest bebouwde kom van Zetten van 750 m² bvo wordt getransformeerd tot rijwoningen. In totaal worden 10 sociale woningen van circa 65 m² gbo gerealiseerd. Het kantoor heeft eigen parkeergelegenheid die in de toekomst gehandhaafd blijft. De berekening hiervan is in tabel 8.2 weergegeven.

functie	parkeer behoefte
bewoners	10,0 (100%)
bezoek	2,0 (100%)
totaal woningen	*12,0*
kantoor	-19,13 (100%)
totaal	**-7**

Tabel 8.2: Rekenvoorbeeld transformatieopgave (1/3)

Uit tabel 8.2 blijkt dat de parkeerbehoefte van de toekomstige ontwikkeling 12 parkeerplaatsen bedraagt. In de huidige situatie bedraagt de parkeerbehoefte 19 parkeerplaatsen. Omdat de parkeerbehoefte afneemt met 7 parkeerplaatsen, en er op eigen terrein in de huidige situatie in voldoende parkeerplaatsen voorzien wordt is het niet nodig om extra parkeerplaatsen te realiseren.

Voorbeeld 2
Een bestaand kantoor in de rest bebouwde kom van Zetten van 750 m² bvo wordt getransformeerd tot rijwoningen. In totaal worden 10 sociale woningen van circa 65 m² gbo gerealiseerd. Het kantoor heeft geen eigen parkeergelegenheid (dus geen parkeerplaatsen binnen het plangebied). De parkeeroplossing van het kantoorpand was gelegen in de openbare ruimte. Deze rekenopgave is in tabel 8.3 toegelicht

functie	parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	10,0 (100%)	6,0 (60%)	6,0 (60%)	9,0 (90%)	10,0 (100%)	8,0 (80%)	7,0 (70%)	7,0 (70%)	7,5 (75%)	8,0 (80%)	7,5 (75%)
bezoek	2,0 (100%)	0,8 (40%)	1,0 (50%)	1,5 (75%)	0 (0%)	1,4 (70%)	1,2 (60%)	2,0 (100%)	2,0 (100%)	2,0 (100%)	1,8 (90%)
totaal woningen	*12,0*	*6,8*	*7,0*	*10,5*	*10,0*	*9,4*	*8,2*	*9,0*	*9,5*	*10,0*	*9,3*
kantoor	-19,13 (100%)	-19,13 (100%)	-19,13 (100%)	-0,96 (5%)	0 (0%)	-0,96 (5%)	-11,48 (60%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
totaal	**-7**	**-12**	**-12**	**10**	**10**	**8**	**-3**	**9**	**10**	**10**	**9**

Tabel 8.3: Rekenvoorbeeld transformatieopgave (2/3)

Uit tabel 8.3 blijkt dat de normatieve parkeerbehoefte afneemt met 5 parkeerplaatsen. Omdat er geen sprake is van parkeren op eigen terrein, moet rekening gehouden worden met aanwezigheidspercentages. Hieruit blijkt dat op verschillende momenten de parkeerbehoefte toeneemt met 10 parkeerplaatsen. In dit geval moet een parkeerdrukonderzoek uitwijzen of op deze momenten sprake is van voldoende beschikbare restcapaciteit.

Voorbeeld 3
Een bestaand kantoor in de rest bebouwde kom van Zetten van 750 m² bvo wordt getransformeerd tot rijwoningen. In totaal worden 10 sociale woningen van circa 65 m² gbo gerealiseerd. Het kantoor heeft geen eigen parkeergelegenheid (dus geen parkeerplaatsen binnen het plangebied). De parkeeroplossing van het kantoorpand was gelegen in de openbare ruimte. Om de woningen aantrekkelijker te maken worden tevens 2 openbare parkeerplaatsen die voor de ingang liggen opgeheven. De parkeerberekening van de beschreven ontwikkeling is in tabel 8.4 weergegeven. Na tabel 8.4 worden de verschillende effecten toegelicht.

functie	parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	10,0 (100%)	6,0 (60%)	6,0 (60%)	9,0 (90%)	10,0 (100%)	8,0 (80%)	7,0 (70%)	7,0 (70%)	7,5 (75%)	8,0 (80%)	7,5 (75%)
bezoek	2,0 (100%)	0,8 (40%)	1,0 (50%)	1,5 (75%)	0 (0%)	1,4 (70%)	1,2 (60%)	2,0 (100%)	2,0 (100%)	2,0 (100%)	1,8 (90%)
totaal woningen	*12,0*	*6,8*	*7,0*	*10,5*	*10,0*	*9,4*	*8,2*	*9,0*	*9,5*	*10,0*	*9,3*
kantoor	-19,13 (100%)	-19,13 (100%)	-19,13 (100%)	-0,96 (5%)	0 (0%)	-0,96 (5%)	-11,48 (60%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
totaal functies	*-7*	*-12*	*-12*	*10*	*10*	*8*	*-3*	*9*	*10*	*10*	*9*
compensatie	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
totaal	**-5**	**-10**	**-10**	**12**	**12**	**10**	**-1**	**11**	**12**	**12**	**11**

Tabel 8.4: Rekenvoorbeeld transformatieopgave (3/3)

Nieuwe situatie – woningen
- Bewoners: 10 woningen × norm 1,0 = 10 parkeerplaatsen.
- Bezoek: 10 woningen × norm 0,2 = 2 parkeerplaatsen.
- Totaal woningen: 12 parkeerplaatsen.

Bestaande situatie – kantoor

- 750 m^2 bvo × norm 2,55 / 100 m^2 = 19 parkeerplaatsen.

Het kantoor had dus een hogere parkeerbehoefte dan de woningen, maar de piekmomenten verschillen:

- Kantoor: vooral overdag (werkuren).
- Woningen: vooral in de avond en nacht.

Vergelijking aanwezigheidsmomenten:

- Overdag is de parkeerdruk voor woningen lager dan bij het kantoor → er ontstaat dan ruimte in de openbare parkeercapaciteit.
- In de avond en nacht is er wél een hogere parkeerdruk vanuit de woningen (10–12 plaatsen nodig), terwijl het kantoor op dat moment nauwelijks ruimte vroeg.

Gevolg voor dit plan:

- Door het verschil in piekmomenten moeten er alsnog 10 nieuwe parkeerplaatsen voor de woningen worden gerealiseerd.
- Daarnaast vervallen er 2 bestaande openbare parkeerplaatsen bij de entree. Deze moeten worden gecompenseerd.

Totaal op te lossen parkeerbehoefte: 12 parkeerplaatsen.

Bijlagen

1. Achtergrond bij parkeernormering
2. Lijst met autoparkeernormen niet-woonfuncties
3. Lijst met fietsparkeernormen niet-woonfuncties
4. Aanwezigheidspercentages

Bijlage 1 – Achtergrond bij parkeernormering

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. In deze bijlage is de achtergrond opgenomen die is meegenomen bij het opstellen van de parkeernormen.

B.1.1 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheid van een gemeente blijkt van invloed te zijn op het autobezit, autogebruik en fietsgebruik in die gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in de 'omgevingsadressendichtheid', het aantal adressen per vierkante kilometer. CBS onderscheidt hierin vijf klassen, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

stedelijkheidsgraad	aantal adressen per km^2
1 (zeer sterk stedelijk)	meer dan 2500
2 (sterk stedelijk)	1500 – 2500
3 (matig stedelijk)	1000 – 1500
4 (weinig stedelijk)	500 – 1000
5 (niet stedelijk)	minder dan 500

Tabel 9.1: Stedelijkheidsgraad en omgevingsadressendichtheid

In 2024 kent de gemeente Overbetuwe een gemiddelde dichtheid van 812 adressen per vierkante kilometer. De gemeente valt daarmee in de categorie weinig stedelijk. Binnen de gemeente Overbetuwe zijn er verschillen in stedelijkheidsgraad, zoals blijkt uit tabel 9.2

gebied	stedelijkheidsgraad	aantal adressen per km^2
Elst	Matig stedelijk (3)	1.107
Zetten	Weinig stedelijk (4)	672
Heteren	Weinig stedelijk (4)	573
Oosterhout	Weinig stedelijk (4)	565
Valburg	Niet stedelijk (5)	264
Andelst	Weinig stedelijk (4)	500
Randwijk	Niet stedelijk (5)	147
Slijk-Ewijk	Niet stedelijk (5)	61
Herveld	Weinig stedelijk (4)	521
Driel	Niet stedelijk (5)	487
Hemmen	Niet stedelijk (5)	339

Tabel 9.2: Stedelijkheid in de gemeente Overbetuwe

B.1.2 Autobezit, autogebruik en fietsgebruik

Als onderbouwing voor de hoogte van de parkeernorm is een analyse uitgevoerd naar het autobezit en het auto- en fietsgebruik binnen de gemeente Overbetuwe. Het autobezit is van belang voor het opstellen van een passende parkeernorm voor woonfuncties. De eigen auto staat namelijk vooral thuis. Voor overige functies is het autobezit minder relevant; juist het gebruik van vervoersmiddelen is dan leidend voor het aantal benodigde parkeerplaatsen bij de functie. Het autobezit is geanalyseerd op basis van CBS-gegevens. Het auto- en fietsgebruik is onderzocht op basis van een analyse van de data uit het ODiN (Onderweg in Nederland).

Autobezit
Het gemiddelde autobezit in de gemeente Overbetuwe bedraagt in 2023 1,41 personenauto's per huishouden[6]. Het gemiddelde autobezit in 2023 binnen weinig stedelijke gemeentes bedraagt 1,39 personenauto's per huishouden[7]. Het aantal personenauto's per huishouden in Overbetuwe is ook vergeleken met het autobezit binnen andere stedelijkheidsgraden (tabel 8.3).

stedelijkheidsgraad	gemiddeld aantal personenauto's per huishouden (2023)
1 (zeer sterk stedelijk)	0,80
2 (sterk stedelijk)	1,12
3 (matig stedelijk)	1,29
4 (weinig stedelijk)	1,39
5 (niet stedelijk)	1,45

Tabel 9.3: Autobezit naar stedelijkheidsgraad (bron: StatLine - Regionale kerncijfers Nederland (cbs.nl))

Uit tabel 9.3 wordt duidelijk dat het autobezit in Overbetuwe het best aansluit bij het autobezit in weinig stedelijke gemeentes.

Naast de vergelijking met gemeentes op basis van stedelijkheidsgraad is ook het autobezit op kernniveau geanalyseerd. De aanpak en gedetailleerde resultaten van deze analyse zijn omschreven in Bijlage 1.3. Uit de analyse blijkt dat het autobezit per kern varieert.

6 Bron: StatLine - Regionale kerncijfers Nederland (cbs.nl)

7 Bron: StatLine - Regionale kerncijfers Nederland (cbs.nl). Exclusief vijf gemeentes in deze categorie met een groot aantal leasemaatschappijen, die het gemiddelde aantal personenauto's per huishouden sterk beïnvloeden.

Auto- en fietsgebruik

Het auto- en fietsgebruik is geanalyseerd op basis van ODiN data[8]. Aan de hand van ODiN data is per vervoerswijze het aandeel verplaatsingen op alle verplaatsingen inzichtelijk gemaakt. In tabel 9.4 is de modal split weergegeven voor Overbetuwe en alle weinig stedelijke gemeentes in Nederland, en in Gelderland.

vervoerswijze	aandeel modal split		
	gemeente Overbetuwe	weinig stedelijk (NL)	weinig stedelijk (Gelderland)
personenauto – bestuurder	*39%*	*43%*	*41%*
personenauto – passagier	18%	13%	13%
personenauto – totaal	57%	56%	54%
trein	3%	1%	1%
bus/tram/metro	1%	1%	2%
fiets	25%	24%	26%
te voet	12%	13%	13%
overig	2%	4%	4%
totaal	100%	100%	100%

Tabel 9.4: Modal split in Overbetuwe en weinig stedelijke gemeenten (in Nederland en in Gelderland)

Uit tabel 9.4 blijkt dat het autogebruik in Overbetuwe redelijk aansluit bij autogebruik van weinig stedelijke gemeentes. 40% van het aantal verplaatsingen in Overbetuwe wordt uitgevoerd met de auto (als bestuurder). Voor alle weinig stedelijke gemeentes gecombineerd is het aantal verplaatsingen dat wordt uitgevoerd met de auto (als bestuurder) 43% ten opzichte van alle verplaatsingen.
In totaal wordt 22% van het aantal verplaatsingen binnen de gemeente Overbetuwe uitgevoerd met een fiets (elektrisch en niet-elektrisch). Dit is iets minder dan in andere weinig stedelijke gemeentes (24%).

[8] ODiN is het Verplaatsingsonderzoek Onderweg in Nederland, waarin het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking is beschreven naar plaats van herkomst en bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en reismotieven voor de verplaatsingen. Daarnaast is aandacht geschonken aan de achtergrondvariabelen voor een bepaald verplaatsingspatroon en de keuze van een vervoermiddel.

B.1.3 Analyse autobezit per type woning Overbetuwe

Voor het opstellen van de parkeernormen voor woonfuncties is op basis van data een analyse gemaakt van het autobezit in de gemeente, waaruit een parkeernorm is afgeleid. In deze bijlage is de betreffende analyse opgenomen.

Onderzoeksverantwoording

Aanpak
Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar gemeentelijke parkeernormen in Nederland in relatie tot het daadwerkelijke autobezit. Hierbij is gebruik gemaakt van een dataset die tot stand is gekomen door het combineren van gegevens uit analysebestanden/bronnen over bijvoorbeeld type woningen en de ligging van woningen in stedelijk gebied met output van onderzoek op microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over autobezit (inclusief leaseauto's), woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Hiermee kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. Zo wordt specifiek rekening gehouden met de karakteristieken en het autobezit in de gemeente Overbetuwe. Bij het autobezit kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- oppervlakte (tot 50 m^2 gbo, 50-75 m^2 gbo, 75-100 m^2 gbo, 100-125 m^2 gbo en groter dan 125 m^2 gbo).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld kleine sociale huurappartementen (tot 50 m^2 gbo) in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De data zorgen zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om parkeernormen op te stellen die aansluiten bij het autobezit in een gemeente.

Vertaling van data
Op basis van de data is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij verschillende categorieën woningen in de gemeente Overbetuwe in 2023. Bij de analyse naar parkeernormen is nog wel een bewerkingsslag nodig. Zo is in de data van het daadwerkelijke autobezit nog geen rekening gehouden met de volgende zaken:

- grijze kentekens (bedrijfswagens en/of buitenlandse kentekens die niet bij het CBS zijn geregistreerd);
- trend in autobezit.

De twee genoemde elementen worden hierna nader toegelicht.

Grijze en buitenlandse kentekens
Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens circa 8% is. Daarom is de data opgehoogd met 8% ten opzichte van het gemiddelde autobezit in de gemeente Overbetuwe. Dit komt neer op een ophoging van 0,11 parkeerplaats per woning (het gemiddelde autobezit in Overbetuwe ligt op 1,41 auto's per woning).

Trend in autobezit
In de analyse naar autobezit wordt in de basis geen rekening gehouden met bepaalde trends in autobezit. De data betreft immers het huidige autobezit. Aangezien het STOMP-principe voor de gemeente een belangrijke leidraad is, is een verdere ophoging beleidsmatig gezien niet wenselijk.

Autobezit per type woning
Wanneer naar de data wordt gekeken, blijkt dat het autobezit tussen buurten verschilt. Om recht te doen aan deze verschillen is het autobezit per buurt samengevoegd naar een gemiddeld autobezit per gebied conform de gebiedsindeling uit hoofdstuk 3. De parkeernormen voor bewoners passend bij het autobezit zijn opgenomen in onderstaande tabel.

woonvorm	eigendom	oppervlak	1	3	2	4	5
grondgebonden	vrije sector	< 75		1,2		1,3	
		75-100	1,4	1,4		1,4	
		100-125	1,4	1,5	1,4	1,7	2,0
		125-150	1,5	1,6	1,4	1,8	2,1
		> 150	1,9	1,8	1,8	2,0	2,2
	sociale huur	< 75		0,8		1,0	
		75-100	0,8	1,0	0,8	1,1	
		>100	1,2	1,1		1,2	
		< 55					
appartement	vrije sector	55-75	1,0	0,9	1,3		
		75-100	0,9	1,1	1,2	1,1	
		100-125	1,1	1,1	1,4	0,9	
		> 125	1,3	1,4		1,1	
	sociale huur	< 50	0,6	0,8		1,1	0,6
		50-75	0,4	0,7	0,7	0,7	
		> 75	0,7	0,9		0,9	

Tabel 9.5: Autobezit bij verschillende woonoppervlakten

Uit tabel 9.5 blijkt dat niet voor elke woningcategorie een waarde is weergegeven. Dit komt doordat er binnen de betreffende gebiedsafbakening geen, of onvoldoende, woningen van dat type beschikbaar zijn. Om toch een volledig overzicht van parkeernormen te kunnen bieden, is de tabel aangevuld op een wijze die logisch aansluit bij de beschikbare data.

Bijlage 2 - Parkeernormen niet-woonfuncties

De autoparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkencijfers (publicatie 744).

De parkeernormen zijn uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen per eenheid functie. Bij iedere functie is de eenheid weergegeven. Bij eenheid staat de afkorting 'pp' voor parkeerplaats. De afkorting 'bvo' staat voor het bruto-vloeroppervlak. Het bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw inclusief gevels, bouwmuren, ramen et cetera. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

Sommige functies hebben in een bepaald gebied de waarde n.v.t staan. Dit betekent dat deze functies in de betreffende zone als maatwerkfuncties worden beschouwd.

De parkeernormen bestaan uit een aandeel voor vaste gebruikers (werknemers) en een aandeel voor bezoekers. Dit bezoekersdeel is uitgedrukt in een percentage van de parkeernorm.

Functies met een verwijzing hebben onder de tabel een aanvullende toelichting staan.

werk-functies	centrum Elst	centrum Zetten	rest bebouwde kom Elst	rest bebouwde kom overig	buiten-gebied	aandeel bezoekers	eenheid
kantoor (zonder balie-functie)	1,55	1,85	2,05	2,55	2,55	5%	pp per 100 m^2 bvo
commer-ciële dienst-verlening [1)]	2,05	2,45	2,85	3,55	3,55	20%	pp per 100 m^2 bvo
bedrijf arbeids-intensief/ bezoeker-sextensief [2)]	1,55	1,55	2,35	2,35	2,35	5%	pp per 100 m^2 bvo
bedrijf arbeids-extensief/ bezoeker-sextensief [3)]	0,65	0,65	1,05	1,05	1,05	5%	pp per 100 m^2 bvo
Opslag-ruimte	n.v.t.	n.v.t.	10	10	10	100%	pp per vestiging

1) **commerciële dienstverlening** (kantoor met baliefunctie): hier worden ook functies als een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudie onder beschouwd.
2) **bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief**: bijvoorbeeld industrie, een garagebedrijf, een laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m^2 bvo. De parkeernorm is exclusief het parkeren voor vrachtwagens en andere bedrijfsgerelateerde voertuigen.
3) **bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief**: bedrijven zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m^2 bvo. De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren.

winkelfuncties	centrum Elst	centrum Zetten	rest bebouwde kom Elst	rest bebouwde kom overig	buiten-gebied	aandeel bezoekers	eenheid
buurtsupermarkt	1,9	2,3	3,5	4,1	n.v.t.	89%	pp per 100 m^2 bvo
fullservice supermarkt [4)]	3,35	3,85	5,2	5,9	n.v.t.	93%	pp per 100 m^2 bvo
grote supermarkt (XL)	6	6,6	7,7	8,6	n.v.t.	84%	pp per 100 m^2 bvo
groothandel algemeen	n.v.t.	n.v.t.	6,4	7,1	n.v.t.	80%	pp per 100 m^2 bvo
groothandel specialist	n.v.t.	n.v.t.	5,9	6,75	n.v.t.	90%	pp per 100 m^2 bvo
centrum Elst en Zetten	3,3	3,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	96%	pp per 100 m^2 bvo
overige winkelgebieden	n.v.t.	n.v.t.	5,1	5,5	n.v.t.	79%	pp per 100 m^2 bvo
kringloopwinkel	n.v.t.	n.v.t.	1,85	1,95	2,25	89%	pp per 100 m^2 bvo
bruin- en witgoedzaken	3,95	4,05	7,85	8,15	9,25	92%	pp per 100 m^2 bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,25	1,85	1,95	1,95	91%	pp per 100 m^2 bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	5,05	5,15	5,15	95%	pp per 100 m^2 bvo
meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	n.v.t.	2,35	2,55	n.v.t.	93%	pp per 100 m^2 bvo
winkelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	4,15	4,45	n.v.t.	94%	pp per 100 m^2 bvo
outletcentrum	n.v.t.	n.v.t.	10,1	10,4	10,4	94%	pp per 100 m^2 bvo
bouwmarkt [5)]	n.v.t.	n.v.t.	2,35	2,45	2,45	87%	pp per 100 m^2 bvo
tuincentrum [5)]	n.v.t.	n.v.t.	2,55	2,65	2,85	89%	pp per 100 m^2 bvo
groencentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,55	2,65	2,85	89%	pp per 100 m^2 bvo

4) **fullservice-supermarkt**: vloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m^2 wvo.

5) **tuin- en groencentrum**: wanneer in de buitenruimte producten worden verkocht (verkoopruimte) dient deze ruimte te worden meegenomen bij de omvang van de functie.

cultuur en ontspanning	centrum Elst	centrum Zetten	rest bebouwde kom Elst	rest bebouwde kom overig	buiten-gebied	aandeel bezoekers	eenheid
bibliotheek	0,45	0,45	1,15	1,15	1,35	97%	pp per 100 m^2 bvo
bioscoop [6]	3,2	3,2	11,2	11,2	13,7	94%	pp per 100 m^2 bvo
filmtheater/filmhuis	2,6	2,6	7,9	7,9	9,9	97%	pp per 100 m^2 bvo
theater/schouwburg	7,4	7,4	9,8	9,8	12	87%	pp per 100 m^2 bvo
musicaltheater	2,9	2,9	4	4	5,1	86%	pp per 100 m^2 bvo
casino	5,7	5,7	6,5	6,5	8	86%	pp per 100 m^2 bvo
bowlingcentrum	1,6	1,6	2,8	2,8	2,8	89%	pp per baan
biljartcentrum/snookercentrum	0,85	0,85	1,35	1,35	1,75	87%	pp per tafel
dansstudio	1,6	1,6	5,5	5,5	7,4	93%	pp per 100 m^2 bvo
fitnessstudio/sportschool	1,4	1,4	4,8	4,8	6,5	87%	pp per 100 m^2 bvo
fitnesscentrum	1,7	1,7	6,3	6,3	7,4	90%	pp per 100 m^2 bvo
wellnesscentrum	n.v.t.	n.v.t.	9,3	9,3	10,3	99%	pp per 100 m^2 bvo
sauna, hammam	2,5	2,5	6,7	6,7	7,3	99%	pp per 100 m^2 bvo
sporthal [7]	1,55	1,55	2,85	2,85	3,45	96%	pp per 100 m^2 bvo
sportzaal [7]	1,15	1,15	2,75	2,85	3,55	94%	pp per 100 m^2 bvo
tennishal	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5	87%	pp per 100 m^2 bvo
padelhal	0,35	0,35	0,65	0.65	0,65	87%	pp per 100 m^2 bvo
squahshal	1,6	1,6	2,7	2,7	3,2	84%	pp per 100 m^2 bvo
zwembad overdekt [8]	n.v.t.	n.v.t.	11,5	11,5	13,3	97%	pp per 100 m^2 bassin
zwembad openlucht [8]	n.v.t.	n.v.t.	12,9	12,9	15,8	99%	pp per 100 m^2 bassin
sportveld	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	95%	pp per hectare netto terrein
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,25	1,25	1,85	1,85	2,05	98%	pp per 100 m^2 bvo
kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	n.v.t.	2,55	2,55	2,75	98%	pp per 100 m^2 bvo
golfoefencentrum [9]	n.v.t.	n.v.t.	51,1	51,1	56,2	93%	pp per centrum

cultuur en ontspanning	centrum Elst	centrum Zetten	rest bebouwde kom Elst	rest bebouwde kom overig	buiten-gebied	aandeel bezoekers	eenheid
golfbaan [10)]	n.v.t.	n.v.t.	96	96	118,3	98%	pp per 18 holes
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	3,1	3,1	4,7	4,7	5,1	97%	pp per 100 m^2 bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	3,7	3,7	5,6	5,6	6,1	98%	pp per 100 m^2 bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	3,9	4	5,8	5,9	6,4	98%	pp per 100 m^2 bvo
kinderboerderij (stadsboerderij)	3,1	3,1	4,7	4,7	5,1	97%	pp per boerderij
volkstuin	n.v.t.	n.v.t.	1,35	1,35	1,45	100%	pp per 10 tuinen

6) **bioscoop**: 1 zitplaats is circa 3 m^2 bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.
7) **sporthal en sportzaal**: let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag.
8) **zwembad overdekt & openlucht**: bij combinatie zwembad overdekt en openlucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van normen overdekt per 100 m^2 bassin en normen openlucht per 100 m^2 bassin.
9) **golfoefencentrum** (pitch and putt): uitgaande van een omvang van circa 6 ha.
10) **golfbaan** (18 holes): een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 – 70 ha groot.

horeca en (verblijfs) recreatie	centrum Elst	centrum Zetten	rest bebouwde kom Elst	rest bebouwde kom overig	buiten-gebied	aandeel bezoekers	eenheid
camping [11)]	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%	pp per standplaats
bungalowpark	n.v.t.	n.v.t.	1,7	1,7	2,1	91%	pp per bungalow
hotel 1*	0,4	0,4	2,4	2,5	4,5	77%	pp per 10 kamers
hotel 2*	1,4	1,5	4,1	4,3	6,3	80%	pp per 10 kamers
hotel 3*	2,1	2,2	5	5,2	6,8	77%	pp per 10 kamers
hotel 4*	3,4	3,5	7,2	7,5	9	73%	pp per 10 kamers
hotel 5*	5,3	5,5	10,6	11	12,6	65%	pp per 10 kamers
café/bar/cafetaria	5	6	6	7	n.v.t.	90%	pp per 100 m^2 bvo
restaurant	5	7	5	7	9	80%	pp per 100 m^2 bvo
discotheek	6,9	7	20,8	20,85	20,8	99%	pp per 100 m^2 bvo

11) **camping**: exclusief 10% voor gasten van bezoekers.

onderwijs	centrum Elst	centrum Zetten	rest bebouwde kom Elst	rest bebouwde kom overig	buiten-gebied	aandeel bezoekers	eenheid
kinderdagverblijf [12)]	1	1	1,4	1,4	1,5	0%	pp per 100 m^2 bvo
basisschool [13)]	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	48%	pp per leslokaal
middelbare school [14)]	3,7	3,7	4,9	4,9	4,9	11%	pp per 100 leerlingen
ROC [14)]	4,7	4,8	5,8	5,9	5,9	7%	pp per 100 leerlingen
hogeschool[14)]	9,3	9,4	10,7	10,9	10,9	72%	pp per 100 studenten
universiteit[14)]	13,2	13,4	16,5	16,7	16,8	48%	pp per 100 studenten
avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs [14)]	4,5	4,6	6,8	6,8	10,5	95%	pp per 10 studenten
gezondheids-centrum	1,55	1,65	2,15	2,45	2,45	55%	pp per behandel-kamer
ziekenhuis	1,4	1,5	1,7	1,9	2	29%	pp per 100 m2 bvo
crematorium	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	30,1	99%	pp per (deels) gelijktijdige plechtigheid
begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	31,6	97%	pp per (deels) gelijktijdige plechtigheid
penitentiaire inrichting	1,65	1,65	3,25	3,25	3,65	37%	pp per 10 cellen

12) **K&R kinderdagverblijven: exclusief Kiss & Ride**. Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,2. (indicatief: 50% - 80% wordt met de auto gebracht).

13) **K&R basisschool: exclusief Kiss & Ride**. Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,3 (indicatief: 20% – 60% wordt met de auto gebracht).

14) **onderwijs**: bezoekers zijn leerlingen en studenten en overig is personeel.

Bijlage 3 - Lijst met fietsparkeernormen niet-woonfuncties

De fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de meest recente CROW- fietsparkeerkencijfers uit de publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2025'. Daarbij wordt het gemiddelde van de bandbreedte als minimum parkeernorm gehanteerd.

De parkeernormen zijn uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen per eenheid functie. Bij iedere functie is de eenheid weergegeven. Bij eenheid staat de afkorting 'fpp' voor een fietsparkeerplaats / stallingsplaats. De afkorting 'bvo' staat voor het bruto-vloeroppervlak. Het bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw inclusief gevels, bouwmuren, ramen et cetera. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Voor winkels is het bruto-vloeroppervlak gemiddeld 1,25 maal het winkelvloeroppervlak. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

De parkeernormen bestaan uit een aandeel voor vaste gebruikers (werknemers) en een aandeel voor bezoekers. Dit bezoekersdeel is uitgedrukt in een percentage van de parkeernorm.

onderwijs	1	2	3	4	5	aandeel bezoekers	eenheid
kantoor (zonder baliefunctie)	1,45	1,15	1,05	0,80	0,70	5%	fpp per 100 m^2 bvo
commerciële dienstverlening [1)]	1,95	1,55	1,35	1,10	0,80	20%	fpp per 100 m^2 bvo
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief [2)]	1,45	1,15	0,95	0,70	0,70	5%	fpp per 100 m^2 bvo
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief [3)]	0,65	0,55	0,40	0,30	0,30	5%	fpp per 100 m^2 bvo
opslagruimte	n.v.t	n.v.t.	6,00	6,00	6,00	100%	fpp per vestiging

1) **commerciële dienstverlening** (kantoor met baliefunctie): hier worden ook functies als een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudie onder beschouwd.
2) **bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief**: bijvoorbeeld industrie, een garagebedrijf, een laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m^2 bvo. De parkeernorm is exclusief het parkeren voor vrachtwagens en andere bedrijfsgerelateerde voertuigen.
3) **bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief**: bedrijven zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m^2 bvo. De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren.

winkelfuncties	1	2	3	4	5	aandeel bezoekers	eenheid
buurtsupermarkt	3,10	2,45	1,70	1,35	n.v.t	89%	fpp per 100 m^2 bvo
fullservice supermarkt [4]	4,40	3,55	2,85	2,25	n.v.t	93%	fpp per 100 m^2 bvo
grote supermarkt (XL)	4,40	3,55	2,85	2,25	n.v.t	84%	fpp per 100 m^2 bvo
groothandel algemeen	n.v.t	n.v.t	1,30	1,20	n.v.t	80%	fpp per 100 m^2 bvo
groothandel specialist	n.v.t	n.v.t	1,30	1,20	n.v.t	90%	fpp per 100 m^2 bvo
centrum Elst en Zetten	2,70	2,15	n.v.t	n.v.t	n.v.t	96%	fpp per 100 m^2 bvo
overige winkelgebieden	n.v.t.	n.v.t.	2,90	2,35	n.v.t	79%	fpp per 100 m^2 bvo
kringloopwinkel	n.v.t	n.v.t	1,30	1,05	0,80	89%	fpp per 100 m^2 bvo
bruin- en witgoedzaken	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	92%	fpp per 100 m^2 bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	0,30	0,30	0,25	0,25	0,25	91%	fpp per 100 m^2 bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t	n.v.t	0,25	0,25	0,25	95%	fpp per 100 m^2 bvo
meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t	n.v.t	0,30	0,30	n.v.t	93%	fpp per 100 m^2 bvo
winkelboulevard	n.v.t	n.v.t	0,30	0,30	n.v.t	94%	fpp per 100 m^2 bvo
outletcentrum	n.v.t	n.v.t	0,30	0,30	0,15	94%	fpp per 100 m^2 bvo
bouwmarkt [5]	n.v.t	n.v.t	0,30	0,30	0,25	87%	fpp per 100 m^2 bvo
tuincentrum [5]	n.v.t	n.v.t	0,30	0,30	0,25	89%	fpp per 100 m^2 bvo
groencentrum	n.v.t	n.v.t	0,30	0,30	0,25	89%	fpp per 100 m^2 bvo

4) **fullservice-supermarkt**: vloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m^2 wvo.

5) **tuin- en groencentrum**: wanneer in de buitenruimte producten worden verkocht (verkoopruimte) dient deze ruimte te worden meegenomen bij de omvang van de functie.

cultuur en ontspanning	1	2	3	4	5	aandeel bezoekers	eenheid
bibliotheek	3,50	3,50	3,10	2,90	2,20	97%	fpp per 100 m^2 bvo
bioscoop [6]	1,35	1,35	0,70	0,70	n.v.t	94%	fpp per 100 m^2 bvo
filmtheater/filmhuis	7,50	6,00	2,75	2,25	1,00	97%	fpp per 100 m^2 bvo
theater/schouwburg	7,50	6,00	2,75	2,25	1,00	87%	fpp per 100 m^2 bvo
musicaltheater	23,00	20,00	13,00	11,00	8,00	86%	fpp per 100 m^2 bvo
casino	23,00	20,00	13,00	11,00	8,00	86%	fpp per 100 m^2 bvo
bowlingcentrum	1,65	1,30	1,30	0,95	0,95	89%	fpp per baan
biljartcentrum/snookercentrum	4,45	4,45	2,55	2,55	2,40	87%	fpp per tafel
dansstudio	2,40	2,40	1,50	1,50	1,10	93%	fpp per 100 m^2 bvo
fitnessstudio/sportschool	5,65	5,65	2,85	2,85	2,00	87%	fpp per 100 m^2 bvo
fitnesscentrum	5,65	5,65	2,85	2,85	2,00	90%	fpp per 100 m^2 bvo
wellnesscentrum	5,65	5,65	2,85	2,85	2,00	99%	fpp per 100 m^2 bvo
sauna, hammam	n.v.t	n.v.t	4,00	4,00	4,00	99%	fpp per 100 m^2 bvo
sporthal [7]	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	96%	fpp per 100 m^2 bvo
sportzaal [7]	5,30	5,30	2,90	2,90	2,35	94%	fpp per 100 m^2 bvo
tennishal	6,50	6,40	2,60	2,60	2,00	87%	fpp per 100 m^2 bvo
padelhal	1,55	1,55	0,95	0,95	0,95	87%	fpp per 100 m^2 bvo
squahshal	5,10	5,10	3,00	3,00	2,50	84%	fpp per 100 m^2 bvo
zwembad overdekt [8]	n.v.t	n.v.t	16,00	12,50	9,50	97%	fpp per 100 m^2 bassin
zwembad openlucht [8]	n.v.t	n.v.t	24,00	20,50	17,50	99%	fpp per 100 m^2 bassin
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	2,85	2,85	1,90	1,90	1,65	98%	fpp per 100 m^2 bvo
kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t	n.v.t	3,25	3,25	2,90	98%	fpp per 100 m^2 bvo
golfoefencentrum [9]	n.v.t	n.v.t	17,50	17,50	17,50	93%	fpp per centrum
golfbaan [10]	n.v.t	n.v.t	17,50	17,50	17,50	98%	fpp per 18 holes
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	1,50	1,50	1,00	0,60	0,45	97%	fpp per 100 m^2 bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	1,50	1,50	1,00	0,60	0,45	98%	fpp per 100 m^2 bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	1,50	1,50	1,00	0,60	0,45	98%	fpp per 100 m^2 bvo
kinderboerderij (stadsboerderij)	12,50	12,50	12,50	12,50	12,50	97%	fpp per boerderij
volkstuin	n.v.t	n.v.t	1,80	1,80	1,60	100%	fpp per 10 tuinen

6) **bioscoop**: 1 zitplaats is circa 3 m^2 bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.

7) **sporthal en sportzaal**: let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag.

8) **zwembad overdekt & openlucht**: bij combinatie zwembad overdekt en openlucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van normen overdekt per 100 m^2 bassin en normen openlucht per 100 m^2 bassin.

9) **golfoefencentrum** (pitch and putt): uitgaande van een omvang van circa 6 ha.

10) **golfbaan** (18 holes): een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 – 70 ha groot.

horeca en (verblijfs)recreatie	1	2	3	4	5	aandeel bezoekers	eenheid
camping [11)]	n.v.t	n.v.t	n.v.t	n.v.t	0,15	90%	fpp per standplaats
bungalowpark	n.v.t	n.v.t	0,15	0,15	0,15	91%	fpp per bungalow
hotel	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	73%	fpp per 10 kamers
café/bar/cafetaria	11,50	11,50	11,50	11,50	n.v.t	90%	fpp per 100 m^2 bvo
restaurant	11,50	11,50	6,50	6,50	n.v.t	80%	fpp per 100 m^2 bvo
discotheek	12,50	12,50	10,00	10,00	5,50	99%	fpp per 100 m^2 bvo

11) **camping**: exclusief 10% voor gasten van bezoekers.

gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	1	2	3	4	5	aandeel bezoekers	eenheid
huisartsenpraktijk	1,20	1,05	0,90	0,75	0,30	57%	fpp per behandelkamer
apotheek	7,00	7,00	7,00	7,00	n.v.t	45%	fpp per apotheek
fysiotherapiepraktijk	1,20	1,05	0,90	0,75	0,30	57%	fpp per behandelkamer
consultatiebureau	1,20	1,05	0,90	0,75	0,30	50%	fpp per behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,20	1,05	0,90	0,75	0,30	38%	fpp per behandelkamer
tandartsenpraktijk	2,50	2,25	2,20	2,00	1,70	47%	fpp per behandelkamer
gezondheidscentrum	1,20	1,05	0,90	0,75	0,30	55%	fpp per behandelkamer
ziekenhuis	1,10	1,00	0,95	0,85	0,60	29%	fpp per 100 m^2 bvo
crematorium	n.v.t	n.v.t	6,50	6,50	6,50	99%	fpp per (deels) gelijktijdige plechtigheid
begraafplaats	n.v.t	n.v.t	6,50	6,50	6,50	97%	fpp per (deels) gelijktijdige plechtigheid
penitentiaire inrichting	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	37%	fpp per 10 cellen

onderwijs	1	2	3	4	5	aandeel bezoekers	eenheid
kinderdagverblijf	1,00	1,00	0,75	0,75	0,75	0%	fpp per 100 m^2 bvo
basisschool	13,00	14,50	13,00	14,50	14,50	48%	fpp per leslokaal
middelbare school [12)]	80,00	80,00	80,00	80,00	80,00	11%	fpp per 100 leerlingen
ROC [12)]	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	7%	fpp per 100 leerlingen
hogeschool[12)]	64,00	64,00	64,00	64,00	64,00	72%	fpp per 100 studenten
universiteit[12)]	64,00	64,00	64,00	64,00	64,00	48%	fpp per 100 studenten
avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs [12)]	3,75	3,75	3,75	3,75	3,75	95%	fpp per 10 studenten

12) **Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs**: bezoekers zijn studenten en overig is personeel

Bijlage 4 – Aanwezigheidspercentages

Dubbelgebruik wordt volgens de CROW-methodiek berekend aan de hand van aanwezigheidspercentages. Onderstaande aanwezigheidspercentages zijn dan ook afkomstig van CROW. Voor de functies waarvoor geen aanwezigheidspercentages zijn opgenomen, dient te worden aangesloten bij een passende alternatieve functie of dient een specifieke onderbouwing voor de gebruikte aanwezigheidspercentages te worden gegeven.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond[1)]	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
bezoekers woningen	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%[2)]	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%[3)]	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%[3)]	0%[4)]
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten en bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant[5)]	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

1) Indien sprake van een traditionele koopavond
2) Indien op zaterdag open: 100%
3) Indien 's avonds open: 70%
4) Indien koopzondag: 100%
5) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk