

Fractie CDA
t.a.v. de heer Van Zandwijk,

UW KENMERK		CONTACTPERSOON	Engelsma
UW BRIEF VAN		TELEFOONNUMMER	0345-477700
ONS KENMERK	GZDGCB2784649/2784652	TEAM	Ruimtelijke ontwikkeling
VERZENDDATUM	15 september 2026		

ONDERWERP beleidsnota Parkeernormen 2026

Geachte heer Van Zandwijk,

Met deze brief beantwoorden wij de vragen die u op 2 september 2026 stelde over de Beleidsnota Parkeernormen 2026.
Eerst herhalen wij elke vraag, daaronder volgt het bijbehorend antwoord.

Vraag 1: Kan worden aangegeven hoe de CROW kencijfers zijn gebruikt voor de bepaling van de normen voor auto- en de fietsparkeerplaatsen? Is er gekozen voor de bovengrens, ondergrens of gemiddelde waarde in de bandbreedte van de CROW kencijfers?

Antwoord: In de nota Parkeernormen is onder 3.4 CROW bandbreedte het volgende opgenomen. "In Culemborg continueren we het beleid uit de oude nota parkeernormen waarin is gekozen voor de hoogste norm binnen de bandbreedte met dien verstande dat voor een aantal gebieden is gekozen voor maatwerk". Ook voor fietsparkeernormen is gekozen voor de hoogste norm. Deze norm is gebaseerd op de Fietsparkeerkencijfers van het CROW (bijlage 1 bij de Leidraad fietsparkeren 2023). Deze bijlage is gepubliceerd op 15-01-2025.

Vraag 2: In vergelijking met het huidige beleid (2020-2025): Klopt het dat wij voor de hoofdgroep wonen nu kiezen voor lagere autoparkeernormen, maar voor de hoofdgroepen winkelen, sport, cultuur en ontspanning en de hoofdgroep onderwijs juist hogere autoparkeernormen? Wat is hiervoor de uitleg? Wat zijn argumenten om niet overal voor een lagere parkeernorm te kiezen?

Antwoord: Zoals gesteld in de beantwoording van vraag 1 continueren we het beleid waarin we kiezen voor de hoogste norm binnen de bandbreedte van de parkeerkencijfers van het CROW. Het klopt niet dat we bij wonen kiezen voor lagere autoparkeernormen. Wellicht is de wijziging van de bezoekersnorm hier de oorzaak van. Als voorbeeld, in de oude nota parkeernormen was de norm voor een woning koop vrijstaand in

het centrum 2,20 bestaande uit de basisnorm van 1,9 plus de bezoekersnorm van 0,3. In de nieuwe nota is dat 1,9 plus de bezoekersnorm van 0,1. In de basis geldt dus dezelfde norm, het verschil zit in de bezoekersnorm. Ook voor de andere genoemde hoofdgroepen geldt dat is gekozen voor de hoogste norm binnen de bandbreedte. De parkeerkencijfers van het CROW zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek, tellingen, andere databronnen en praktijkervaringen van gemeenten. Dergelijke acties zijn niet afzonderlijk voor Culemborg ondernomen. Overall kiezen voor een lagere parkeernorm past niet binnen onze visie op mobiliteit waarin we hebben gekozen voor een mobiliteitsmix waarin auto, fiets, wandelen en openbaar vervoer elkaar versterken en inwoners keuzevrijheid behouden.

Vraag 3: Wat is de onderbouwing voor de opgenomen loopafstand van 250 meter voor het bereiken van autoparkeerplaatsen t.b.v. overige functies (horeca, bibliotheek, winkels etc.) in de binnenstad? Welke argumenten zijn er te gebruiken om hier niet net als bij het Stationskwartier 400 meter te gaan hanteren?

Antwoord: Het vastleggen van loopafstanden dient verschillende doelen. De door u genoemde loopafstand van 250 meter heeft betrekking op het voldoen aan de parkeer-eis voor een ontwikkeling. De loopafstand van 400 meter in het Stationskwartier is gericht op het voorkomen van parkeeroverlast in de omgeving van het Stationskwartier.

Vraag 4: In de nieuwe parkeernormen wordt een norm voor fietsparkeerplaatsen geïntroduceerd.
Te lezen is:
Voor appartementen en woningen > 100 m²: zes fietsparkeerplekken (excl. bezoekers)
Voor appartementen en woningen 75-100 m²: vijf fietsparkeerplekken (excl. bezoekers)
Voor appartementen en woningen <75 m²: vier fietsparkeerplekken (excl. bezoekers)

Wat vormt de wettelijke grondslag voor de opgenomen parkeernormen voor het verplichte aantal gestelde fietsparkeerplaatsen per appartement/woning?

Antwoord: Zie antwoord op vraag 1. Daarnaast kent ook het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) normen voor fietsparkeren. CROW Fietsparkeerkencijfers zijn richtlijnen en adviezen gebaseerd op de praktijk en de daadwerkelijke parkeerbehoefte. Het Bbl is dwingende wetgeving van het Rijk. Ieder bouwwerk moet hier minimaal aan voldoen.

Vraag 5: Waar komt de stevige norm van zes fietsparkeerplaatsen bij woningen voldaan? Is deze gebaseerd op een onderbouwde vertaling van de feitelijke fietsparkeerbehoefte bij woningen in Culemborg? Of wordt hier een CROW-kencijfer feitelijk als gemeentelijke norm overgenomen?

Antwoord: Zie beantwoording vraag 1 en vraag 4.

Vraag 6: Is er bij de keuze voor de omvang van de fietsparkeernorm gekeken naar het aantal fietsen dat Culemborgse huishoudens daadwerkelijk in gebruik hebben?

Antwoord: Er zijn landelijk dus ook in Culemborg geen cijfers voorhanden over het fietsbezit. Het fietsgebruik in Culemborg ligt boven het gemiddelde fietsgebruik in Nederland. In Culemborg wordt 35,2 % van de ritten met de fiets gemaakt. (bron: <https://www.sportenbewegenincijfers.nl/kaarten/fietsgebruik>)

Vraag 7: In de nieuwe parkeernormen wordt het opnemen van oplaadpunten voor elektrische fietsen verplicht. Concreet staat er dat er voor minimaal 20% van de parkeerplaatsen voor bewoners/werknemers een oplaadpunt voor e-bikes aanwezig moet zijn. Hoe moeten we dit aantal concreet voor ons zien? Komt dat bij een fietsparkeernorm van 5-6 fietsparkeerplaatsen per woning neer op één aansluitpunt per woning? Lees tientallen bij inpandige fietsenstallingen zoals voorzien bij appartementsgebouwen in de stationsomgeving?

Antwoord: Op basis van uw voorbeeld is het antwoord inderdaad ja. Hierbij dient te worden bedacht dat een oplaadpunt voor e-bikes bestaat uit een (dubbel) stopcontact.

Wij vertrouwen erop, u hiermede afdoende te hebben geantwoord.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Culemborg,

De secretaris,

De burgemeester,

E.J. Kruijswijk Jansen

M.A. Mulder

Omdat de goedkeuring voor deze brief digitaal is afgehandeld, ontbreekt een met de pen gezette handtekening.

