gemeente **Roermond**



Nota Parkeernormen 2025

gemeente **Roermond**

INHOUD

1.	**Inleiding**	4
1.1	Waarom een actualisatie	4
1.2	Leeswijzer	5
2.	**Bovenliggende uitgangspunten**	7
2.1	De initiatiefnemer is verantwoordelijk	7
2.2	De richtlijnen van CROW als basis	7
2.3	Parkeren binnen het plangebied als uitgangspunt	8
2.4	Het vastleggen van parkeerrechten	8
2.5	Borging van de parkeerrechten	9
3.	**Juridisch kader**	10
3.1	Omgevingsplan	10
3.2	De omgevingsvergunning	10
3.3	Hardheidsclausule	11
3.4	Overgangregeling	11
4.	**Autoparkeernormen**	12
4.1	Totstandkoming van de autoparkeernormen	12
	4.1.1 Stedelijkheidsgraad	12
	4.1.2 Gebiedsindeling	13
	4.1.3 Keuzes binnen de CROW-bandbreedtes	14
	4.1.4 Autoparkeernormen voor verschillende functies	15
	4.1.5 Kwaliteitseisen autoparkeren	16
5.	**Fietsparkeernormen**	17
5.1	Totstandkoming fietsparkeernormen en streefwaarden	17
5.2	Toepassing van de fietsparkeernormen	18

6.	**Toepassingskader**	19
6.1	Van parkeerbehoefte naar parkeereis	19
6.2	Uitgangspunten toepassingskader	19
	6.2.1 Maximale loopafstanden	19
	6.2.2 Omrekenfactoren Parkeren Op Eigen Terrein (POET)	20
	6.2.3 Afrondingsregel	20
	6.2.4 Vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen	20
	6.2.5 Dubbelgebruik	20
6.3	Stappenplan	21
	6.3.1 Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen	21
	6.3.2 Stap 2: toepassing van een mobiliteitscorrectie	21
	6.3.3 Stap 3: het salderen van een bestaande parkeerbehoefte	21
	6.3.4 Stap 4: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein / binnen het plangebied of in de openbare ruimte	23
	6.3.5 Stap 5: gebruik bestaande parkeercapaciteit niet gelegen in openbaar gebied	23
	6.3.6 Stap 6: gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit	24
6.4	Consequenties niet voldoen aan de parkeereis	25
7.	**Het borgen van de parkeeroplossing**	26
7.1	Parkeervoorzieningen binnen het plangebied helder vastgelegd	26
7.2	Uitwerking in de omgevingsvergunning en privaatrechtelijk	27
7.3	Communicatie naar (eind)gebruikers	27
Bijlage 1: Gebiedsindeling		28
Bijlage 2: Autoparkeernormen		29
Bijlage 3: Aanwezigheidspercentage		34
Bijlage 4: Omrekenfactoren POET		35
Bijlage 5: Fietsparkeernormen		36
Bijlage 6: Kwaliteitseisen fietsparkeren		41
Bijlage 7: Rekenvoorbeelden		42
Bijlage 8: Begrippenlijst		44



1 INLEIDING

De voorliggende Nota Parkeernormen 2025 bevat de parkeereisen die gelden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente. Deze nota vormt een actualisatie van de Nota Parkeernormen 2021 en sluit aan bij actuele beleidsontwikkelingen, wet- en regelgeving en veranderende mobiliteitstrends.

1.1 Waarom een actualisatie

De gemeente Roermond werkt inmiddels bijna vier jaar met de Nota Parkeernormen 2021 als basis voor het bepalen van het benodigde aantal auto- en fietsparkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen. In de praktijk is gebleken dat er aanleiding is om deze nota te actualiseren. Bij de toepassing van de nota in uiteenlopende woningbouw- en inbreidingsprojecten zijn vanuit de gemeentelijke organisatie nieuwe aandachtspunten en vragen naar voren gekomen. Daarnaast is er nieuwe kennis beschikbaar gekomen over autobezit, onder meer via het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en heeft het CROW in 2024 nieuwe parkeerkencijfers voor auto en fiets gepubliceerd (publicatie 744). Deze ontwikkelingen vormden aanleiding voor een evaluatie en actualisatie van de parkeernormennota.

De visie op parkeren en het parkeerbeleidsplan van de gemeente Roermond zijn in 2021 vastgesteld en blijven ongewijzigd. Deze visie biedt op hoofdlijnen de kaders voor het auto- en fietsparkeren binnen ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat nu om actualisatie van het normenkader op basis van actuele cijfers over autobezit, gekoppeld aan de in 2024 door het CROW1 uitgebrachte parkeerkencijfers (publicatie 744). Op deze manier sluit Roermond met de hoogte van haar parkeernormen aan bij de actuele richtlijnen en actuele CBS-data voor autobezit.

INLEIDING

1.2 Leeswijzer

De Nota start in hoofdstuk 2 met enkele beleidsmatige uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de parkeernormen en de bijbehorende systematiek. In hoofdstuk 3 wordt het juridisch kader beschreven dat van toepassing is op deze nota. Hoofdstuk 4 geeft een toelichting op de totstandkoming van de autoparkeernormen. Voor de fietsparkeernormen gebeurt dit in hoofdstuk 5. Het toepassingskader, waarin wordt uitgelegd hoe de auto- en fietsparkeernormen in de praktijk worden toegepast, is opgenomen in hoofdstuk 6. Tot slot gaat hoofdstuk 7 in op de borging van de gekozen parkeeroplossing.

Bijlagenummer	Omschrijving
Bijlage 1	Gebiedsindeling
Bijlage 2	Autoparkeernormen
Bijlage 3	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 4	Omrekenfactoren POET
Bijlage 5	Fietsparkeernormen
Bijlage 6	Kwaliteitseisen fietsparkeren
Bijlage 7	Rekenvoorbeelden
Bijlage 8	Begrippenlijst

Tabel 1: Omschrijving van de bijlages

[1] CROW is een kennisplatform op het gebied van mobiliteit en infrastructuur. Voor het bepalen van parkeernormen wordt in veel gemeenten aansluiting gezocht met de parkeerkencijfers van het CROW.





2 BOVENLIGGENDE UITGANGSPUNTEN

Op deze Nota Parkeernormen zijn diverse beleidsmatige uitgangspunten van toepassing. In dit hoofdstuk worden deze uitgangspunten toegelicht, zodat duidelijk is welke kaders en overwegingen ten grondslag liggen aan de gehanteerde normen.

2.1 De initiatiefnemer is verantwoordelijk

Achter iedere ruimtelijke ontwikkeling die in Roermond plaatsvindt, bevindt zich een initiatiefnemer. Dit kan een lokale ondernemer zijn die zijn winkelpand wil uitbreiden, een projectontwikkelaar, woningcorporatie die een appartementencomplex wil ontwikkelen of een particuliere initiatiefnemer. De gemeente Roermond kan zelf ook initiatiefnemer zijn, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van sociaal-maatschappelijke functies. Voor iedere ontwikkeling geldt in basis hetzelfde. De initiatiefnemer is primair verantwoordelijk voor het bieden van een goede, toekomstbestendige oplossing voor het parkeren van auto's en fietsen. Gemeente Roermond heeft in het proces een adviserende en toetsende rol.

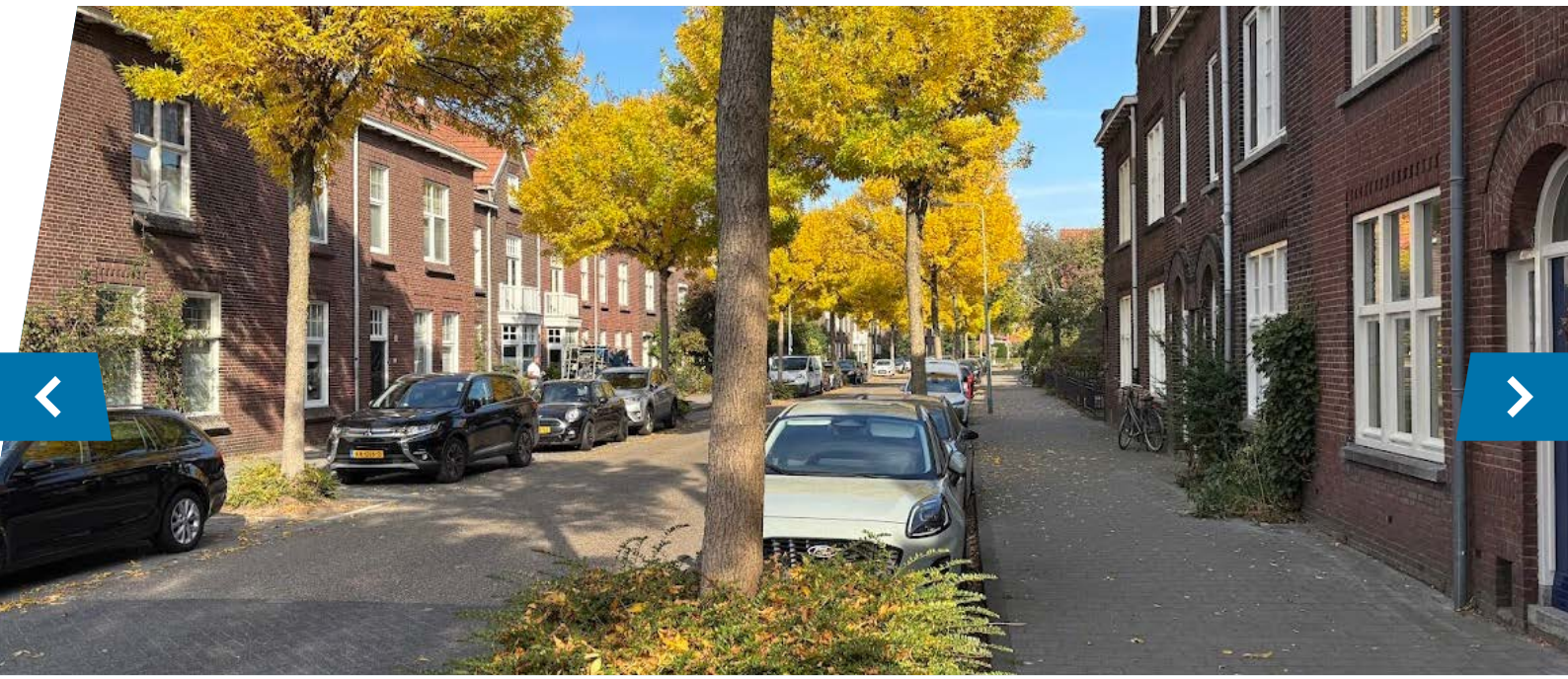
2.2 De richtlijnen van CROW als basis

De auto- en fietsparkeernormen zoals opgenomen in deze Nota Parkeernormen zijn in basis afgeleid van de meest recente parkeerkencijfers van CROW (zomer 2024). CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren. De parkeerkencijfers van CROW worden door veel gemeenten in Nederland als uitgangspunt aangehouden voor het bepalen van parkeernormen.

BOVENLIGGENDE UITGANGSPUNTEN

2.3 Parkeren binnen het plangebied als uitgangspunt

Gemeente Roermond hanteert in deze Nota Parkeernormen het beleidsuitgangspunt dat de volledige fiets- en autoparkeervraag binnen het plangebied moet worden opgelost. De parkeervraag binnen het plangebied, op straat of in een parkeergarage moet altijd binnen de maximaal acceptabele loopafstand worden opgelost (zie paragraaf 6.2.1)



2.4 Het vastleggen van parkeerrechten

Deze Nota Parkeernormen is van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en herontwikkelingen binnen de gemeente Roermond. Voor iedere ontwikkeling, zowel binnen gereguleerd als ongereguleerd gebied, is het vastleggen van parkeerrechten van belang. Een parkeerrecht houdt in dat een bewoner, werknemer of bezoeker het recht krijgt om gebruik te maken van een parkeerplaats of parkeervoorziening. Dit recht kan gelden gedurende de gehele dag (24/7) of binnen een specifiek tijdvak. Zo kan het parkeerrecht voor een werknemer bijvoorbeeld beperkt zijn tot kantoortijden.

De parkeerrechten worden vastgelegd in de omgevingsvergunning die voor een ontwikkeling wordt verleend. Ook in ongereguleerd gebied draagt het vastleggen van deze rechten bij aan duidelijkheid richting de toekomst, bijvoorbeeld bij een eventuele uitbreiding van gereguleerde zones. Door het expliciet vastleggen van parkeerrechten wordt inzichtelijk wie, waar en wanneer recht heeft op een parkeerplek, wat bijdraagt aan transparantie en rechtszekerheid.

BOVENLIGGENDE UITGANGSPUNTEN

2.4 Het vastleggen van parkeerrechten

In de context van deze Nota Parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen drie situaties met betrekking tot het oplossen van de parkeereis en de toekenning van parkeerrechten:

Situatie 1: parkeereis volledig opgelost op eigen terrein of op private voorzieningen
Deze situatie is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen waarbij de volledige parkeereis door de initiatiefnemer wordt ingevuld. Dit kan bijvoorbeeld door het realiseren van een parkeergarage of -terrein binnen het plangebied, of door het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen op afstand van de ontwikkellocatie, binnen de maximaal acceptabele loopafstand (zie paragraaf 6.2.1). In deze gevallen krijgen de adressen die behoren tot de ontwikkeling geen parkeerrechten in de openbare ruimte.

Situatie 2: parkeereis (deels) opgelost in de openbare ruimte
Bij sommige ontwikkelingen wordt (een deel van) de parkeervraag opgevangen met bestaande openbare parkeercapaciteit (zie paragraaf 6.3.5). In dat geval krijgen (een deel van) de adressen binnen de ontwikkeling wel parkeerrechten in de openbare ruimte. De verdeling van bouwnummers met en zonder parkeerrechten in de openbare ruimte wordt vastgelegd in de omgevingsvergunning.

Situatie 3: parkeereis niet volledig opgelost (alleen in gereguleerd gebied)
Deze situatie geldt uitsluitend voor ontwikkelingen binnen bestaand gereguleerd gebied, waarbij de parkeereis niet volledig wordt ingevuld. De gemeente verleent in dat geval een omgevingsvergunning onder de voorwaarde dat de ontwikkeling zich bevindt binnen een gereguleerd gebied én op minimaal 400 meter loopafstand van de dichtstbijzijnde openbare parkeerplaatsen buiten het gereguleerd gebied. De adressen die behoren tot de ontwikkeling krijgen geen parkeerrechten en komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

2.5 Borging van de parkeerrechten

Voor iedere ruimtelijke ontwikkeling binnen de gemeente Roermond geldt dat de parkeeroplossing wordt vastgelegd in de omgevingsvergunning. Deze vergunning fungeert als het publiekrechtelijke instrument waarin de afspraken over parkeren formeel worden geborgd. De gemeente Roermond hecht bijzondere waarde aan het expliciet vastleggen van eventuele parkeerrechten die aan adressen zijn verbonden. Uitgangspunt is dat deze parkeerrechten op woningniveau worden opgenomen in de omgevingsvergunning. Dit zorgt voor duidelijkheid over wie, waar en wanneer recht heeft op het gebruik van een parkeerplaats of parkeervoorziening, zowel binnen als buiten gereguleerd gebied.



JURIDISCH KADER

3

3.1 Omgevingsplan

Voorliggende Nota Parkeernormen heeft een directe relatie het omgevingsplan. In deze ruimtelijke kaders wordt standaard een verwijzing opgenomen naar de Nota Parkeernormen.

3.2 De omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt voor zover relevant opgenomen welke parkeereis toebehoort aan de te realiseren functies. In de omgevingsvergunning dient te worden gemotiveerd hoe de parkeereis tot stand is gekomen. Dit is met name van belang indien wordt afgeweken van de normatieve parkeerbehoefte (functie * parkeernorm). Ten aanzien van parkeren worden in ieder geval de volgende aspecten benoemd:

- Het aantal te realiseren parkeerplaatsen;
- De ligging van de parkeerlocatie(s) waar de benodigde parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld (in een private parkeervoorziening, op eigen terrein en/of in de openbare ruimte, binnen een acceptabele loopafstand, zie paragraaf 6.2.1).

In een voorschrift bij de omgevingsvergunning kunnen de voorwaarden voor bereikbaarheid van de parkeerplaatsen worden opgenomen:

- Hoe deze parkeerplaatsen door de verschillende doelgroepen kunnen worden gebruikt (fysieke toegankelijkheid);
- Wanneer deze voorzieningen worden gerealiseerd (beschikbaarheid).

3.2 De omgevingsvergunning

Op het moment dat ervoor wordt gekozen om een doelgroep in een private parkeervoorziening te laten parkeren, dan moeten zij ook daadwerkelijk van deze voorziening gebruik kunnen maken. Een van de vragen die moet worden gesteld is: hoe wordt de fysieke toegang tot de parkeervoorziening gegarandeerd? In de gebruiksfase zal worden gecontroleerd of hetgeen in de omgevingsvergunning is vastgelegd ook op dezelfde manier in de praktijk is georganiseerd.

3.3 Hardheidsclausule

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is de inherente afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarover een bestuursorgaan beschikt. Omdat deze afwijkingsbevoegdheid alleen van toepassing is op situaties waarin één of meerdere belanghebbenden door toepassing van het beleid onevenredig worden benadeeld, bevat deze nota een extra afwijkingsbevoegdheid: *'Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk afwijken van de auto- en fietsparkeereis, als het voldoen aan de parkeereis op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.'*

3.4 Overgangsregeling

In voorliggende Nota Parkeernormen is geen overgangsregeling opgenomen. Dit betekent dat de Nota Parkeernormen 2025 na vaststelling geldt voor iedere aanvraag die wordt ingediend voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Wanneer door de raad vastgestelde stedenbouwkundige of planologische kaders, waaronder een stedenbouwkundig programma van eisen, een stedenbouwkundige visie, een beeldregieplan, een masterplan, een kadernota en/of een bestemmingsplan of daaraan gelijk te stellen kaders, reeds afgewogen parkeernormen bevatten, blijven deze als toetsingskader gelden voor de bepaling van de parkeerbehoefte.



AUTO PARKEERNORMEN

4

4.1 Totstandkoming van de autoparkeernormen

Als basis voor haar autoparkeernormen kiest Roermond voor de meest recente parkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in publicatie 744: Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering, uitgebracht in juli 2024. Omdat kencijfers geen parkeernormen zijn, is een aantal stappen doorlopen om de kencijfers te kalibreren tot autoparkeernormen.

4.1.1 Stedelijkheidsgraad

De eerste stap binnen het kalibreren van de kencijfers is bepaling van de stedelijkheidsgraad. Over de gehele gemeente gezien heeft Roermond met 1.605 adressen per vierkante kilometer (CBS, 2024) een sterk stedelijk karakter. Dit betekent dat de indeling naar stedelijkheid van Roermond, ten opzichte van de Nota Parkeernormen 2021, gelijk is gebleven. Voor de bepaling van de hoogte van de parkeernormen is in deze nota voor alle gebieden (centrum, schil, rest bebouwde kom en buiten bebouwde kom) en kernen als stedelijkheidsgraad sterk stedelijk aangehouden.

AUTO PARKEERNORMEN

4.1.2 Gebiedsindeling

Voor het bepalen van de gebiedsindeling in deze Nota Parkeernormen is gebruikgemaakt van gegevens uit het CBS (2024), specifiek het gemiddelde autobezit per buurt. Op basis van deze data is de gemeente Roermond ingedeeld in vijf verschillende gebieden. Ten opzichte van de Nota Parkeernormen 2021 is een aanvullend onderscheid gemaakt tussen de dorpen en het buitengebied. Bij het vaststellen van de gebiedsgrenzen is zoveel mogelijk aangesloten op logische, natuurlijke barrières zoals wegen, spoorlijnen en waterlopen, evenals de grenzen van de bebouwde kom. Het resultaat hiervan is weergegeven op de kaart in Bijlage 1.

In onderstaande tabel wordt per gebied een korte beschrijving gegeven van de kenmerken en uitgangspunten die van toepassing zijn.

Gebied	Wijken/buurten (indicatief)	Toelichting
Zone 1	Binnenstad	Zone 1 omvat het gebied binnen de singels, met een uitbreiding in de richting van het spoor. Hier is sprake van een laag autobezit en alternatieven voor de auto dichtbij, dus een lagere parkeernorm.
Zone 2	Gereguleerd gebied rond het centrum bestaande uit Vrijveld en noordwestelijk deel Roermondse Veld, Designer Outlet, Arlo, Roerzicht, Voorstad.	In zone 2 is het parkeren, net als in zone 1, gereguleerd. De hoogte van de parkeernorm is afgestemd op het relatief lage autobezit in dit gebied, dat gemiddeld 0,8 auto's per huishouden bedraagt.
Zone 3	Hammerveld, Roer-Zuid, zuidoostelijk deel Roermondse Veld, Maasniel, Kastelen-buurt, Donderberg, Hoogvonderen, Kapel in ´t Zand, Kemp, Kitskensberg en kern Swalmen.	In zone 3 zijn de resterende wijken gelegen binnen de bebouwde kom van Roermond en de kern Swalmen. Dit zijn over het algemeen gebieden waar de woonfunctie het meest domi-nant aanwezig is.
Zone 4	Kernen Herten, Merum, Ool	Zone 4 bestaat uit de gebieden waar de woonfunctie het meest dominant aanwezig is met een relatief hoog autobezit.
Zone 5	Asenray, Asselt, Boukoul, Leeuwen, Maasplassen, bedrijventerreinen en buitengebied	Zone 5 betreft alle gebieden buiten de bebouwde kom en de kernen Asenray, Asselt, Boukoul en Leeuwen, en de bedrijventerreinen. In deze zone is het autobezit het hoogst in de gemeente Roermond, zijn afstanden groot en is de toegang tot alternatieve vervoersvormen relatief beperkt.

Tabel 2: Gebiedsindeling

4.1.3 Keuzes binnen de CROW-bandbreedtes

Na het bepalen van de stedelijkheidsgraad en de gebiedsindeling is de volgende stap het maken van een keuze binnen de bandbreedtes van de CROW-kencijfers. In de *Nota Parkeernormen 2021* koos de gemeente Roermond ervoor om voor alle gebieden en ontwikkelingen het gemiddelde binnen de bandbreedte van de CROW-kencijfers te hanteren. Dit resulteerde in een uniforme normering.

In deze actualisatie is gekozen voor een meer gedifferentieerde benadering. Zowel de gebiedsafbakening (zie paragraaf 4.1.2) als de keuze binnen de bandbreedtes is verfijnd. Deze aanpak sluit beter aan bij de actuele verschillen in autobezit tussen de gebieden.
Het gemiddelde autobezit in Roermond bedraagt 1,16 personenauto's per huishouden (CBS, 2024). De spreiding is echter groot: van gemiddeld 0,72 auto's per huishouden in de binnenstad tot 1,55 in Boukoul. Deze cijfers zijn inclusief een correctie voor leaseauto's (zie tekstkader hieronder). Op basis van deze variatie is per zone nagegaan bij welke CROW-zone en bandbreedte de meeste aansluiting gevonden wordt. In onderstaande tabel is deze keuze per gebied weergegeven.

Gebied	Zone	Autobezit 2024	Passend bij CROW-gebied	min/ gem/ max	Gem. kencijfer
Roermond centrum	1	0,72	Centrum	gem	0,75
Roermond schil	2	0,95	Schil centrum	gem	0,92
Roermond rest bebouwde kom	3	1,20	Schil centrum	max	1,29
Swalmen	3	1,30	Schil centrum	max	1,29
Herten	4	1,44	Rest bebouwde kom	max	1,48
Asenray	5	1,48	Rest bebouwde kom	max	1,48
Boukoul	5	1,55	Buitengebied	gem	1,59
Overige gebieden	5	1,56	Buitengebied	gem	1,59

Tabel 3: Autobezit per gebied in Roermond en gebieden en bandbreedte uit CROW-kencijfers

Correctie voor leaseauto's
In iedere buurt staan in de openbare ruimte auto's geparkeerd die niet op het woonadres van de bestuurder staan geregistreerd. Dit zijn bijvoorbeeld zakelijke leaseauto's en bestelauto's. Deze voertuigen zijn niet opgenomen in de CBS-kencijfers wijken en buurten in het adres van de woningen. Dit komt omdat deze voertuigen doorgaans op het adres van de leasemaatschappij staan geregistreerd. Om deze reden zijn de CBS-cijfers over autobezit gecorrigeerd. Op basis van gegevens2 van lease brancheorganisatie VNA is een correctie toegepast om rekening te houden met auto's die niet op het woonadres staan geregistreerd. De hoogte van deze correctie is per jaar anders. Reden hiervoor is dat de leasebranche in Nederland de afgelopen jaren is gegroeid. In 2016 was 7,2% van het totale personenautowagenpark een leaseauto, in 2024 lag dit percentage op 9,5%.

Specifieke parkeernorm voor woonfuncties in het centrum
De gemeente Roermond kiest er in dit normenkader voor om een specifieke parkeernorm toe te passen in het centrumgebied. Voor woonfuncties geldt hier dat per woning maximaal één parkeerplaats wordt gerealiseerd, of minder. Aangezien de autoparkeernormen in bijlage 2 exclusief het bezoekersaandeel zijn weergegeven en in het centrum een bezoekersaandeel van 0,1 parkeerplaats per woning wordt gehanteerd, komt de totale parkeernorm uit op 1,1 parkeerplaats per woning. Deze keuze is onderbouwd door de stedelijke context van het centrum, waar voorzieningen op korte afstand beschikbaar zijn en de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer van hogere kwaliteit is.

4.1.4 Autoparkeernormen voor verschillende functies
In deze nota maakt de gemeente Roermond onderscheid tussen verschillende soorten functies waarvoor parkeernormen gelden. Het kan voorkomen dat voor een specifieke, te realiseren functie geen directe parkeernorm is opgenomen. In dergelijke gevallen wordt de norm toegepast die geldt voor de meest vergelijkbare functie.

Indien deze benadering op zwaarwegende bezwaren stuit, worden initiatiefnemers verzocht contact op te nemen met de gemeente. In overleg wordt vervolgens beoordeeld op welke wijze de parkeerbehoefte het beste kan worden vastgesteld. Daarbij wordt gekeken naar de aard van de functie, de specifieke locatie en de ruimtelijke context waarin de ontwikkeling plaatsvindt.

Wonen
Roermond maakt in deze nota onderscheid tussen verschillende soorten woonfuncties. Voor sociale huurwoningen geldt de huurliberalisatiegrens (in 2025: € 1.184,82) als criterium. Voor woonfuncties wordt het woningtype (vrijstaand, twee-onder-een-kap, tussen/hoek, et cetera) als uitgangspunt gehanteerd, met uitzondering van appartementen. Appartementen zijn ingedeeld naar oppervlakte en niet naar prijsklasse. Als oppervlaktemaat wordt het bruto vloeroppervlak van de woning aangehouden (bvo).

[2] Hyperlink naar gegevens van VNA voor 2024; Hyperlink naar publicatie VNA "Autoleasemarkt in cijfers 2023", met cijfers van 2018 t/m 2023; Hyperlink naar publicatie VNA "Autoleasemarkt in cijfers 2018", met cijfers van 2011 t/m 2018

Bezoekersnorm
Bij woningen dienen parkeerplaatsen voor de bewoners en parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners (visite) te worden aangelegd. Alle autoparkeernormen voor woningen zijn exclusief deze bezoekersnorm. De parkeernormen voor bezoekers zijn gebaseerd op de CROW-kencijfers en gedefinieerd per zone als volgt: in zones 1 en 2 geldt een bezoekersnorm van 0,1 parkeerplaats per woning, in zones 3 en 4 is de bezoekersnorm 0,15 en in zone 5 is deze norm vastgesteld op 0,2 parkeerplaats per woning. De bezoekersparkeervoorziening moet openbaar toegankelijk zijn op de relevante tijdstippen.

Overzicht woonfuncties
Huis, vrijstaand
Huis, twee-onder-een-kap
Huis, tussen/hoek
Appartement, > 100 m2 bvo
Appartement, 75-100 m2 bvo
Appartement, < 75 m2 bvo
Sociale huur (huurliberalisatiegrens)
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)

Tabel 4: Overzicht woonfuncties.

Overige functies
In bijlage 2 zijn voor een groot aantal functies autoparkeernormen opgenomen. Onder andere voor winkelfuncties, gezondheidsfuncties en onderwijsfuncties. Parkeernormen voor dit soort functies zijn vaak geënt op relevante eenheden. De parkeernorm voor de functie ‘huisartsenpraktijk’ gaat bijvoorbeeld uit van het aantal behandelkamers.
Indien een functie die gebouwd gaat worden niet in de lijst in bijlage 2 te vinden is, dan moet de initiatiefnemer een onderbouwd voorstel doen voor een passende normering. Denk daarbij aan bijvoorbeeld nieuwe woonconcepten waar landelijk nog geen parkeernormen voor bepaald zijn.

4.1.5 Kwaliteitseisen autoparkeren
Autoparkeerplaatsen die worden aangelegd ten behoeve van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen te voldoen aan bepaalde eisen. Deze eisen waarborgen de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen. Bij toetsing van de omgevingsvergunning wordt beoordeeld of alle ingetekende parkeerplaatsen op eigen terrein voldoen aan de NEN 24433 of de opvolger hiervan. De verplichting om aan de NEN 2443 te voldoen, geldt niet voor bestaande parkeervoorzieningen die dateren van voor de betreffende publicatie, en die worden gebruikt om in de parkeervraag van een nieuwe ontwikkeling te voorzien.

[3] NEN 2443, parkeren en stallen van personenauto’s op terreinen en in garages, uitgebracht in maart 2013.



FIETS PARKEERNORMEN

5

5.1 Totstandkoming fietsparkeernormen en streefwaarden

De fietsparkeernormen in voorliggende nota (zie bijlage 5) zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in de publicatie Fietsparkeerkencijfers 2025 “Basis voor fietsparkeernormering”, uitgebracht in januari 2025. De kencijfers bevatten, net als de autoparkeerkencijfers, bepaalde bandbreedtes. De minimum bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een relatief laag fietsgebruik, de maximum bandbreedte past bij gemeenten met een hoog fietsgebruik. Hoewel de gemeente Roermond het fietsgebruik actief wil stimuleren, is vanwege de praktische haalbaarheid gekozen voor toepassing van de ondergrens van de CROW-bandbreedte bij het vaststellen van de fietsparkeernormen. Dit sluit aan bij het huidige, relatief lage fietsgebruik in de gemeente. Het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen is echter wel verplicht. Het niet voldoen aan de gestelde fietsparkeernorm vormt een weigeringsgrond voor het verlenen van een omgevingsvergunning.

FIETS PARKEERNORMEN

5.2 Toepassing van de fietsparkeernormen

Uitgangspunt bij de toepassing van fietsparkeernormen is dat de benodigde fietsparkeerplaatsen binnen het plangebied worden aangelegd. Als dit niet mogelijk blijkt te zijn, kan door de initiatiefnemer onderzocht worden of gebruik van bestaande openbare fietsparkeerplaatsen mogelijk is. Indien hier geen mogelijkheden toe zijn, kunnen eventueel nieuwe fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte. De initiatiefnemer voorziet in de kosten die hiermee gemoeid zijn. Het oordeel van de gemeente Roermond is altijd leidend ten aanzien van de mogelijkheden om in de openbare ruimte fietsparkeerplaatsen te realiseren.

Kwaliteitseisen fietsparkeren

Bij aan te leggen fietsparkeerplaatsen is van belang dat deze van voldoende kwaliteit zijn. Om deze reden bevat deze Nota Parkeernormen naast fietsparkeernormen, ook kwaliteitseisen waar nieuw aan te leggen fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen. Het overzicht met kwaliteitseisen is opgenomen in bijlage 6. De kwaliteitseisen zijn in aanvulling op de Technische Inrichtingseisen Roermond (TIR) waarin eisen en richtlijnen zijn opgenomen voor inrichting en onderhoud van de openbare ruimte.
Het niet voldoen aan de kwaliteitseisen vormt net zo goed een weigeringsrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning als het niet voldoen aan de fietsparkeernorm. Een uitzondering op bovenstaande regel wordt gevormd door transformatieontwikkelingen in het centrum. In dit type ontwikkelingen gelden de kwaliteitseisen als richtlijnen.



TOEPASSINGSKADER

6

6.1 Van parkeerbehoefte naar parkeereis

Met het toepassingskader wordt de parkeerbehoefte, die op basis van de parkeernormen wordt berekend, vertaald naar de parkeereis. De parkeereis staat voor het aantal parkeerplaatsen dat fysiek dient te worden gerealiseerd.

In de onderstaande figuur wordt het toepassingskader schematisch weergegeven. In paragraaf 5.2 wordt een toelichting gegeven op enkele bovenliggende uitgangspunten (maximale loopafstanden, omrekenfactoren voor parkeren op eigen terrein, de afrondingsregel). In paragraaf 5.3 wordt per stap van het toepassingskader een toelichting gegeven.

	Stappenplan (1 t/m 6)	**Resultaat per stap**
Parkeer vraag	1. Normatieve parkeerbehoefte	+ ...parkeerplaatsen
	2. Mobiliteitscorrectie	- ...parkeerplaatsen
	3. Saldering bestaande parkeerbehoefte	- ...parkeerplaatsen
	Vaststelling parkeerbehoefte	**Resultaat = parkeervraag**
Parkeer aanbod	4. Parkeerplaatsen op eigen terrein	= ...parkeerplaatsen
	5. Parkeerplaatsen privaat	= ...parkeerplaatsen
	6. Parkeerplaatsen openbaar	= ...parkeerplaatsen
	Toets dubbelgebruik per stap 4 t/m 6	**Resultaat = parkeereis**

Figuur 1: Schematische weergave toepassingskader

6.2 Uitgangspunten toepassingskader

6.2.1 Maximale loopafstanden

Om te waarborgen dat parkeerplaatsen in ruimtelijke ontwikkelingen ook daadwerkelijk worden gebruikt, gelden maximale loopafstanden tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres. In onderstaande tabel zijn deze loopafstanden opgenomen, uitgesplitst naar gebied en naar functie. Dit betreffen werkelijke loopafstanden (dus niet hemelsbreed). Een loopafstand wordt gemeten als de kortst mogelijke looproute, gemeten vanaf de voetgangersingang van de parkeervoorziening tot de voetgangersingang van het bestemmingsadres. Voor het meten van de loopafstand wordt gebruik gemaakt van een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld Google Maps).

TOEPASSINGSKADER

Gebied	Wonen	Werken	Overige functies
Zone 1	400 meter	600 meter	300 meter
Zone 2	200 meter	400 meter	200 meter
Zone 3	200 meter	200 meter	200 meter
Zone 4 & 5	100 meter	200 meter	100 meter

Tabel 5: Maximale loopafstanden.

6.2.2 Omrekenfactoren Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

Zoals beschreven in paragraaf 2.3 is het primaire uitgangspunt in het toepassingskader dat de parkeerbehoefte van ruimtelijke ontwikkelingen binnen het plangebied wordt opgelost, zoals een buurtparkeergarage of parkeerplaatsen op eigen terrein. Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn er in allerlei verschillende soorten en maten. Voorbeelden zijn: een parkeergarage voor vaste gebruikers en/of bezoekers, een oprit of niet aan de woning verbonden garagebox. In de praktijk blijkt dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet altijd kunnen worden gebruikt voor het parkeren van de auto, die in de openbare ruimte komen te staan. Om die reden bevat deze nota omrekenfactoren (zie bijlage 4). De omrekenfactoren geven per type parkeervoorziening een theoretisch aantal en berekeningsaantal.

6.2.3 Afrondingsregel

In de lijn van het toepassingskader dienen verschillende berekeningen te worden uitgevoerd. Bij de vaststelling van de normatieve parkeerbehoefte wordt naar boven afgerond. Hiermee wordt (met name in kleinschalige ontwikkelingen) voorkomen dat de wijze van afronden in de praktijk leidt tot een tekort aan parkeerplaatsen.

6.2.4 Vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen

Deze nota bevat een vrijstelling voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen. Deze vrijstelling is niet van toepassing op woonfuncties. Een ontwikkeling wordt als kleinschalig beschouwd wanneer de normatieve parkeerbehoefte gelijk is aan of kleiner dan drie parkeerplaatsen.
Bij toepassing van de vrijstelling worden er geen parkeerplaatsen gerealiseerd. Gebruikers en bezoekers zijn in dat geval aangewezen op de bestaande parkeercapaciteit in de directe omgeving van de ontwikkellocatie. Om te voorkomen dat de parkeerdruk tot een ongewenst niveau stijgt, houdt de gemeente bij het verlenen van de vrijstelling rekening met de bestaande parkeerdruk in de openbare ruimte. Daarbij geldt als uitgangspunt dat de parkeerdruk na afwenteling niet hoger mag zijn dan 85 procent.

6.2.5 Dubbelgebruik

Ruimtelijke ontwikkelingen richten zich vaak op meer dan één doelgroep. Bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers, bezoekers van winkels; iedere doelgroep heeft zijn eigen aanwezigheid gedurende de dag. Ongeveer de helft van de bewoners is overdag thuis (50% aanwezigheid), voor een kantoorfunctie geldt dat deze overdag 100% van zijn parkeerbehoefte genereert. In sommige ontwikkelingen is het om deze reden mogelijk om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken. Als gevolg hiervan hoeven er in totaliteit minder parkeerplaatsen te worden aangelegd.

Om de mogelijkheden op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken, zijn in bijlage 3 voor verschillende soorten functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze aanwezigheidspercentages wordt gezocht naar het moment van de dag/week waarop de parkeerbehoefte maximaal is. De dubbelgebruik toets wordt uitgevoerd per stap 4 t/m 6.
Voor ieder parkeeraanbod (parkeerplaatsen op eigen terrein, privaat en openbaar) dient in beeld te worden gebracht welke doelgroepen er zullen parkeren en welk dubbelgebruik er op basis van diens aanwezigheid over de dag/week kan plaatsvinden. Zie ook het rekenvoorbeeld in bijlage 7.

6.3 Stappenplan

6.3.1 Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

De normatieve parkeerbehoefte vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de autoparkeernormen in bijlage 2 en de fietsparkeernormen in bijlage 5. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere te realiseren functie de berekening ‘omvang x parkeernorm’ te worden uitgevoerd.

Resultaat stap 1: voor alle functies die in de ruimtelijke ontwikkeling worden gerealiseerd is de normatieve parkeerbehoefte bepaald.

6.3.2 Stap 2: toepassing van een mobiliteitscorrectie

Dit normenkader biedt de mogelijkheid om op basis van een mobiliteitsconcept een correctie te doen op de hoogte van de normatieve parkeerbehoefte. Omdat mobiliteitsconcepten nog relatief nieuw zijn, hanteert Roermond het uitgangspunt dat maximaal 20% van de parkeerbehoefte met een mobiliteitsconcept kan worden ingevuld.
Het mobiliteitsconcept kent in principe geen beperkingen of vormvereisten. De gemeente toetst of sprake is van een duurzaam en toekomstbestendig concept, waarvan voldoende aangetoond is dat het concept leidt tot de gestelde afname van de parkeerbehoefte. Het mobiliteitsconcept dient zo concreet mogelijk te zijn uitgewerkt. In geval van de inzet van bijvoorbeeld deelauto’s betekent dit: hoeveel deelauto’s worden ingezet, welke partij wordt hiervoor gecontracteerd, hoe is geborgd dat de deelauto’s langjarig beschikbaar zullen zijn, et cetera.

Resultaat stap 2: op de normatieve parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling (zoals bepaald in stap 1) is optioneel een mobiliteitscorrectie in mindering gebracht

6.3.3 Stap 3: het salderen van een bestaande parkeerbehoefte

Nadat deze berekening is uitgevoerd, wordt een eventuele bestaande parkeerbehoefte gesaldeerd. Na saldering kan de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling nul of negatief zijn. In dat geval hoeven geen parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Als de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling (met uitzondering van woonfuncties) na saldering niet meer dan 3 parkeerplaatsen bedraagt, geldt er ook geen parkeereis. In alle andere gevallen wordt overgegaan tot stap 2 (de mobiliteitscorrectie).

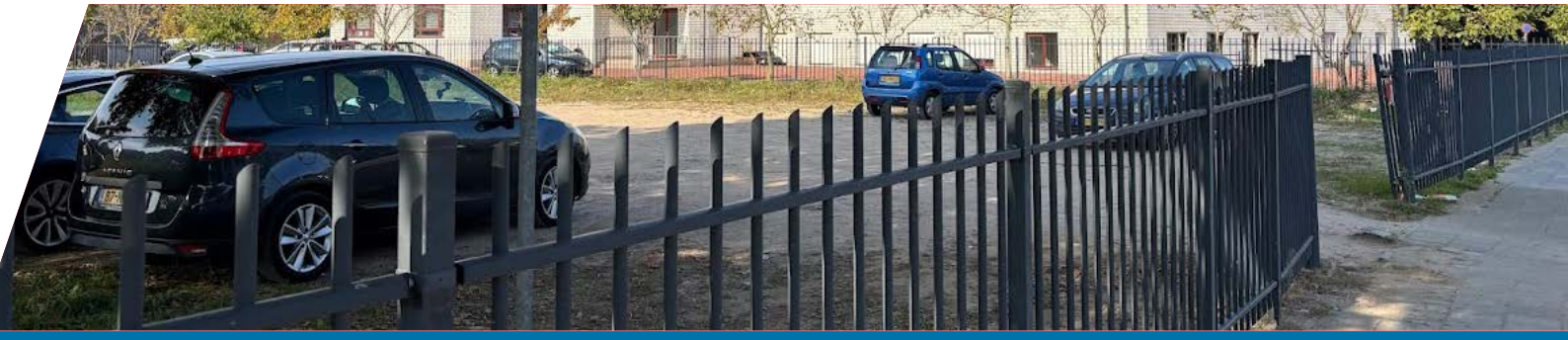
TOEPASSINGSKADER

Saldering bij functiewijziging of langdurige leegstand
Bij functiewijziging of langdurige leegstand heeft de oorspronkelijke functie doorgaans geleid tot een parkeerbehoefte. De parkeerplaatsen die zijn aangelegd om in deze behoefte te voorzien, kunnen bij een nieuwe ontwikkeling (gedeeltelijk) worden hergebruikt om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie op te lossen.

Dit principe wordt aangeduid als salderen.
Salderen van een bestaande parkeerbehoefte is mogelijk tot maximaal vijf jaar na het laatste planologisch legale gebruik van de oorspronkelijke functie. Na deze termijn vervalt de mogelijkheid tot salderen en dient de volledige parkeerbehoefte van de nieuwe functie opnieuw te worden bepaald.

Een belangrijk aandachtspunt bij het toepassen van saldering is de mogelijke verschuiving in het moment waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert. Om te voorkomen dat een onjuiste verrekening van de oude parkeerbehoefte plaatsvindt, hanteert de gemeente Roermond een werkwijze waarbij de oude en nieuwe parkeerbehoefte per dagdeel met elkaar worden vergeleken.
Voor elk dagdeel wordt de parkeerbehoefte van de oude en nieuwe functie gesaldeerd. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als uitgangspunt voor de nieuwe parkeerbehoefte. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking stonden van de oude functie (veelal gelegen op eigen terrein) mogen worden gesaldeerd voor alle dagdelen. Zie voor een nadere toelichting het rekenvoorbeeld in bijlage 7.

Resultaat stap 3: indien van toepassing is de parkeerbehoefte van één of meerdere bestaande functies op de juiste wijze in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte uit stap 1 of de gecorrigeerde parkeerbehoefte uit stap 2.



Vaststelling parkeerbehoefte
Nadat eventuele mobiliteitscorrectie(s) zijn toegepast en bestaande parkeerbehoefte gesaldeerd, wordt de parkeerbehoefte vastgesteld. Dit is het aantal benodigde parkeerplaatsen. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte is geen rekening gehouden met dubbelgebruik, deze berekening vindt plaats per stap 4 t/m 6. Nadat is vastgesteld hoeveel parkeerplaatsen er zijn benodigd, wordt in stap 4 t/m 6 bepaald welk type aanbod (eigen terrein, parkeerplaatsen privaat) beschikbaar wordt gesteld om de parkeerbehoefte te faciliteren.

6.3.4 Stap 4: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein / binnen het plangebied of in de openbare ruimte

In de eerste plaats vindt de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein / binnen het plangebied plaats. Het uitgangspunt is dat de vastgestelde parkeerbehoefte op eigen terrein / binnen het plangebied wordt opgelost. Dit geldt voor het aantal benodigde parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, kantoormedewerkers et cetera) en voor het aantal bezoekersparkeerplaatsen.

Resultaat stap 4: het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling is bepaald en in mindering gebracht op de vastgestelde parkeerbehoefte uit stap 3.



6.3.5 Stap 5: gebruik bestaande parkeercapaciteit niet gelegen in openbaar gebied

In de directe omgeving van een ontwikkellocatie kan, op het moment dat de geplande functies hun parkeerbehoefte genereren, (gedeeltelijk) ongebruikte private parkeercapaciteit aanwezig zijn. Op het moment dat de vastgestelde parkeerbehoefte niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, wordt onderzocht of gebruik gemaakt kan worden van nabijgelegen parkeercapaciteit niet gelegen in openbaar gebied, bijvoorbeeld parkeergarages. Deze parkeercapaciteit moet binnen de maximale loopafstanden van de ontwikkellocatie liggen (zie paragraaf 6.2.1).

Het gebruik van eventuele niet in openbaar gebied gelegen parkeerplaatsen dient voor ten minste tien jaar contractueel te worden vastgelegd. De initiatiefnemer dient te onderbouwen dat parkeerders ook daadwerkelijk toegang hebben tot de betreffende parkeervoorziening op de vereiste momenten van de dag/week.

Resultaat stap 5: het aantal niet in openbaar gebied gelegen parkeerplaatsen dat door de initiatiefnemer wordt gekocht of gehuurd om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte uit stap 5.

6.3.6 Stap 6: gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit

De situatie kan zich voordoen dat, wanneer stap 4 en stap 5 zijn doorlopen, nog niet de volledige parkeerbehoefte is opgelost. Wanneer dit het geval is kan gebruik worden gemaakt van bestaande openbare parkeerplaatsen (binnen een acceptabele loopafstand, zie paragraaf 6.2.1). Als uitgangspunt hanteert de gemeente dat na afwenteling van (het resterende gedeelte van) de parkeerbehoefte, de parkeerdruk niet hoger mag zijn dan 85%. Om aan te tonen of dit wel of niet het geval is, is inzicht nodig in de bestaande parkeerdruk. Deze parkeerdruk dient door de initiatiefnemer inzichtelijk te worden gemaakt met behulp van een parkeertelling.

Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een parkeertelling uit te laten voeren, dient contact met de gemeente opgenomen te worden. In de eerste plaats omdat de gemeente met enige regelmaat zelf parkeertellingen laat uitvoeren en mogelijk gebruik gemaakt kan worden van deze gegevens. Als deze gegevens niet beschikbaar zijn, dient de parkeerdruk door de initiatiefnemer te worden onderzocht. De gemeente stelt als eis dat het onderzoek wordt uitgevoerd door een gecertificeerd onderzoeksbureau.

Per situatie wordt in onderling overleg tussen gemeente en initiatiefnemer het volgende bepaald:

- De omvang van het onderzoeksgebied; in welke straten gaat worden geteld?
- Op welke momenten van de dag/week gaat worden geteld?
- Eventuele bijzondere omstandigheden waar rekening mee gehouden dient te worden tijdens de uitvoering van het parkeeronderzoek.

Vrijstelling van het uitvoeren van een parkeeronderzoek

Het kan voorkomen dat de gemeente al beschikt over voldoende informatie waaruit blijkt dat de huidige en te verwachten parkeerdruk in de omgeving van een bepaalde ontwikkeling laag genoeg is om de bijbehorende parkeervraag op te vangen. In dat geval kan de gemeente het betreffende initiatiefnemer vrijstellen van het uitvoeren van een parkeertelling.

Resultaat stap 6: het aantal openbare parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte uit stap 5.

TOEPASSINGSKADER

6.4 Consequenties niet voldoen aan de parkeereis

De situatie kan zich voortdoen dat, nadat het stappenplan uit paragraaf 6.3 volledig is doorlopen, de parkeerbehoefte nog niet (volledig) is opgelost. Deze situatie kan verschillende consequenties hebben voor het initiatief. De mogelijke scenario's zijn in volgorde:

1. Voor initiatieven gelegen in het reeds gereguleerde gebied, op voldoende loopafstand van het ongereguleerde gebied (400 meter werkelijke loopafstand), verklaart de initiatiefnemer niet aan de parkeereis te voldoen en stemt ermee in dat toekomstige gebruikers nooit en te nimmer in aanmerking komen voor parkeerrechten in de openbare ruimte. Dit geldt voor de gebruiker (eigen auto) als voor bezoek aan de functie. Dit gegeven wordt door initiatiefnemer/vergunninghouder expliciet vermeld in koop- en huurcontracten en gecommuniceerd via verkoopbrochures en andere te gebruiken communicatiekanalen.
2. Het niet voldoen aan auto- of fietsparkeereis vormt een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning of;
3. Het bevoegd gezag maakt gebruik van haar afwijkingsbevoegdheid en verleent vrijstelling aan het betreffende initiatief van het (volledig) voldoen aan de auto- of fietsparkeereis.





HET BORGEN VAN DE PARKEEROPLOSSING

7

7.1 Parkeervoorzieningen binnen het plangebied helder vastgelegd

Uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is dat de parkeerbehoefte zoveel mogelijk binnen het plangebied wordt opgelost. Voor adressen of bouwnummers die beschikken over eigen parkeergelegenheid, is de POET-regeling van toepassing. POET staat voor Parkeren Op Eigen Terrein.

Adressen waarvoor deze regeling geldt, komen niet of slechts beperkt in aanmerking voor bewoners- en bezoekersparkeervergunningen. Dit wordt vastgelegd op bouw- of huisnummerniveau, zodat duidelijk is welke adressen zijn uitgesloten van het gebruik van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte.

Gedeeltelijke POET regeling is mogelijk
Zoals beschreven in het stappenplan (paragraaf 6.3) kan de parkeerbehoefte bij een ontwikkeling worden ingevuld via een combinatie van parkeren op eigen terrein, private parkeervoorzieningen en openbare ruimte. Dit betekent dat de POET-regeling van toepassing kan zijn op een deel van de huisadressen binnen een ontwikkeling.
Wanneer (een deel van) de parkeerbehoefte wordt opgelost in de openbare ruimte, registreert de gemeente dit zodanig dat op de betreffende huisadressen, binnen gereguleerd gebied, een parkeervergunning kan worden aangevraagd. Op deze manier wordt per adres vastgelegd of en in welke mate gebruik mag worden gemaakt van de openbare parkeercapaciteit.

HET BORGEN VAN DE PARKEEROPLOSSING

7.2 Uitwerking in omgevingsvergunning en privaatrechtelijk

De gemaakte parkeerafspraken worden zo concreet mogelijk uitgewerkt ten behoeve van de aanvraag van de omgevingsvergunning. Dit draagt bij aan het borgen van de werking van het parkeerconcept, ook op de lange termijn. Zo kan bijvoorbeeld worden beoordeeld of het beoogde dubbelgebruik van parkeerplaatsen daadwerkelijk functioneert zoals bedoeld.
Naast een parkeerbalans in de vorm van een berekening is het daarom van belang dat de parkeeroplossing ook visueel wordt uitgewerkt, bijvoorbeeld op een situatietekening of kaart. Dit maakt de ruimtelijke inpassing en het gebruik van de parkeerplaatsen inzichtelijk en toetsbaar.

In de omgevingsvergunning
In de omgevingsvergunning zal, al dan niet via nadere aanwijzingen, worden aangegeven:
- Hoeveel parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waar deze in of buiten de ontwikkeling liggen en wanneer deze worden gerealiseerd;
- Welke doelgroepen van welke parkeerplaatsen gebruik gaan maken (bewoners, bezoekers, werknemers etc.).

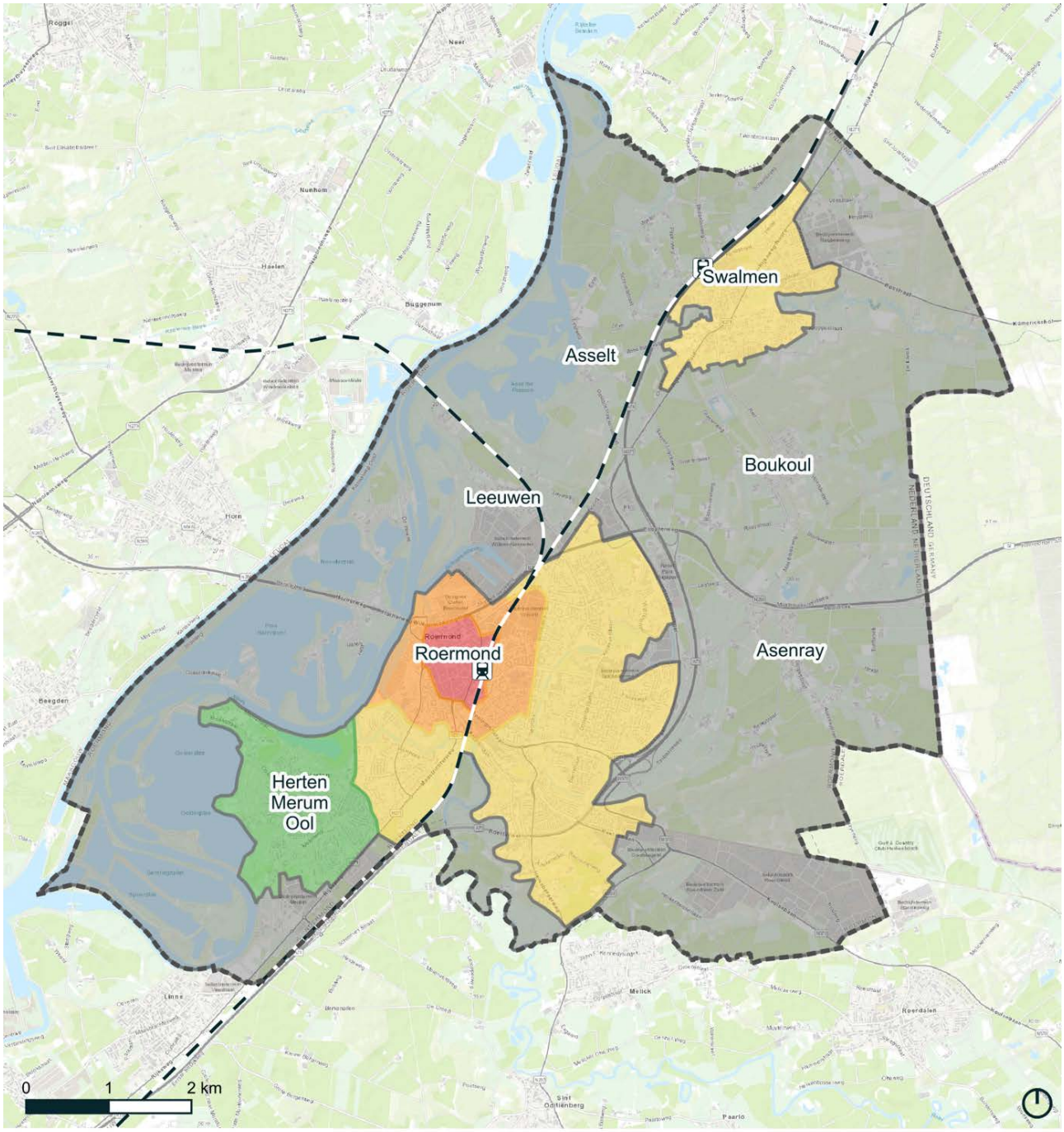
In koop- en huurovereenkomsten
Waar mogelijk worden afspraken met betrekking tot gebruik en instandhouding van parkeerplaatsen door middel van kettingbepalingen contractueel vastgelegd in koop- en huurovereenkomsten.

7.3 Communicatie naar (eind)gebruikers

Het is van belang dat iedere koper of huurder op de hoogte is van de afspraken die zijn gemaakt met betrekking tot parkeren, waaronder de toepassing van de POET-regeling. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de initiatiefnemer of vergunninghouder. Zij dienen deze informatie in een vroegtijdig stadium actief te communiceren aan de toekomstige gebruikers van de ontwikkeling.
Op deze manier wordt geborgd dat bewoners en gebruikers weten of zij recht hebben op een parkeerplaats, of juist zijn uitgesloten van parkeervergunningen in de openbare ruimte.



Bijlage 1: Gebiedsindeling



Parkeergebieden

- Zone 1
- Zone 2
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5

Gemeentegrens

Trein

Station

Spoor

Bijlage 2: Autoparkeernormen

Wonen (exclusief bezoekersnorm)

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5
Huis, vrijstaand	per woning	1,00	1,50	1,90	2,20	2,50
Huis, twee-onder-een-kap	per woning	1,00	1,40	1,80	2,10	2,30
Huis, tussen/hoek	per woning	1,00	1,30	1,70	1,90	2,10
Appartement, > 100 m2 bvo	per woning	1,00	1,30	1,70	2,00	2,20
Appartement, 75-100 m2 bvo	per woning	1,00	1,10	1,50	1,60	1,80
Appartement, < 75 m2 bvo	per woning	0,90	1,00	1,40	1,60	1,70
Sociale huur (huurliberalisatiegrens)	per woning	0,70	0,80	1,20	1,40	1,50
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	per woning	0,00	0,00	0,00	0,10	0,30
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	per woning	0,15	0,75	1,00	1,00	1,10
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	per woning	0,40	0,40	0,40	0,40	0,50

Wonen: bezoekers van bewoners

Functie	Eenheid	Zones 1 & 2	Zones 3 & 4	Zone 5
Bezoekersparkeernorm	per woning	0,10	0,15	0,20

Toelichting hoofdgroep wonen

- De parkeernormen voor de diverse woonfuncties zijn exclusief de bezoekersparkeernormen. Dit betekent dat de totale parkeernorm wordt bepaald door het bij elkaar optellen van de bewonersparkeernorm en de bezoekersparkeernorm.
- Voor de functies ‘kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig’ geldt een bezoekersparkeernorm van 0,10 parkeerplaats per kamer.
- Voor ‘sociale huurwoningen’ geldt de huurliberalisatiegrens als criterium (als voorbeeld: in 2025 een rekenhuur van lager of gelijk aan € 1.184,82).
- Onder ‘kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig’ worden wooneenheden verstaan zonder eigen toegang, keuken, toilet of wasgelegenheid (douche/bad).

Werken

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100m² bvo	1,15	1,55	1,80	1,90	2,80	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100m² bvo	1,55	1,85	2,10	2,50	3,80	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100m² bvo	1,35	1,75	2,00	2,40	2,60	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100m² bvo	0,65	0,75	1,00	1,20	1,30	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100m² bvo	1,05	1,35	1,60	1,80	2,20	*
Opslagruimte (particulier)	per vestiging	*	*	*	15,00	15,00	*

** in overleg met de gemeente*

Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt	per 100m² bvo	1,90	2,70	3,70	4,40	*	89%
Fullservice-supermarkt	per 100m² bvo	3,30	4,30	5,60	6,40	*	93%
Grote supermarkt (XL)	per 100m² bvo	5,90	6,80	7,80	8,70	*	84%
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100m² bvo	*	5,65	6,40	6,90	*	80%
Groothandel algemeen	per 100m² bvo	*	6,40	7,40	7,40	*	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads) centrum 20.000-30.000 inwoners	per 100m² bvo	3,30	*	*	*	*	82%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads) centrum 30.000-50.000 inwoners	per 100m² bvo	3,40	*	*	*	*	88%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads) centrum 50.000-100.000 inwoners	per 100m² bvo	3,80	*	*	*	*	92%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads) centrum 100.000-175.000 inwoners	per 100m² bvo	3,90	*	*	*	*	96%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads) centrum > 175.000 inwoners	per 100m² bvo	3,60	*	*	*	*	99%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	per 100m² bvo	*	3,10	4,10	4,70	*	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)	per 100m² bvo	*	3,70	4,70	5,50	*	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	per 100m² bvo	*	4,30	5,30	6,10	*	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	per 100m² bvo	*	4,80	5,80	6,70	*	81%
Stadsdeelcentrum	per 100m² bvo	*	5,20	6,20	7,30	*	85%
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	per 100m² bvo	0,20	0,20	0,24	0,24	*	85%
Kringloopwinkel	per 100m² bvo	*	1,15	1,40	1,90	2,50	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100m² bvo	3,65	5,55	6,30	8,10	10,00	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100m² bvo	1,15	1,55	1,80	1,90	2,20	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	per 100m² bvo	*	*	*	5,50	5,90	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100m² bvo	*	1,85	2,10	2,50	*	93%
Winkelboulevard	per 100m² bvo	*	3,45	3,70	4,20	*	94%
Outletcentrum	per 100m² bvo	*	8,80	9,80	10,60	11,40	94%
Bouwmarkt	per 100m² bvo	*	1,75	2,00	2,50	2,70	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	per 100m² bvo	*	2,25	2,50	2,80	3,10	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100m² bvo	*	2,25	2,50	2,80	3,10	89%

** in overleg met de gemeente*

Ontspanning

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	per 100m² bvo	0,45	0,75	1,00	1,30	1,60	97%
Museum	per 100m² bvo	0,40	0,60	0,70	1,00	*	95%
Bioscoop	per 100m² bvo	3,20	7,90	8,90	12,00	14,70	94%
Filmtheater/filmhuis	per 100m² bvo	2,60	5,20	6,20	8,70	10,90	97%
Theater/schouwburg	per 100m² bvo	7,30	7,90	9,40	11,30	13,50	87%
Musicaltheater	per 100m² bvo	2,90	3,40	3,90	4,40	5,60	86%
Casino	per 100m² bvo	5,70	6,10	6,60	7,00	8,50	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,60	2,20	2,70	3,30	3,30	89%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,85	1,05	1,30	1,60	2,00	87%
Dansstudio	per 100m² bvo	1,50	3,80	4,30	5,90	7,90	93%
Fitnessstudio/sportschool	per 100m² bvo	1,40	3,40	3,90	5,20	7,00	87%
Fitnesscentrum	per 100m² bvo	1,70	4,40	4,90	6,70	7,90	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100m² bvo	*	*	*	9,80	10,80	99%
Sauna, hammam	per 100m² bvo	2,50	4,60	5,10	7,10	7,80	99%
Sporthal	per 100m² bvo	1,45	2,05	2,30	2,90	3,70	96%
Sportzaal	per 100m² bvo	1,05	1,85	2,10	2,90	3,80	94%
Tennishal	per 100m² bvo	0,30	0,40	0,50	0,60	0,60	87%
Padelhal	per 100m² bvo	0,35	0,45	0,60	0,80	0,80	87%
Squashhal	per 100m² bvo	1,60	2,40	2,50	2,80	3,30	84%
Zwembad overdekt	per m² bassin	*	10,70	11,70	12,50	14,30	97%
Zwembad openlucht	per m² bassin	*	10,10	11,10	13,90	16,80	99%
Zwemparadijs	per m² bassin	*	*	*	5,00	5,00	99%
Sportveld	per hectare netto terrein	20,00	20,00	27,00	27,00	27,00	95%
Stadion	per zitplaats	0,12	0,12	0,20	0,20	*	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100m² bvo	1,15	1,35	1,60	1,90	2,30	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100m² bvo	*	2,05	2,30	2,60	3,00	98%
Ski- snowboardhal	per m² sneeuw	*	*	*	2,60	*	98%
Jachthaven	per ligplaats	0,40	0,40	0,70	0,70	0,70	*
Golfoefencentrum (pitch en putt)	per centrum	*	*	*	52,70	58,20	93%
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes (60 hectare)	*	*	*	105,60	128,30	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100m² bvo	2,90	3,70	6,20	6,90	7,60	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100m² bvo	3,50	4,30	6,80	7,80	8,60	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100m² bvo	3,70	4,60	6,10	7,00	7,90	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gemiddelde boerderij	2,90	3,70	6,20	6,90	7,60	97%
Manege (paardenhouderij)	per box	*	*	*	*	0,50	90%
Dierenpark	per hectare netto terrein	8,00	8,00	12,00	12,00	12,00	99%
Attractie- en pretpark	per hectare netto terrein	*	*	*	12,00	12,00	99%
Volkstuin	per 10 tuinen	*	1,25	1,40	1,50	1,60	100%
Plantentuin (botanische tuin)	per gemiddelde tuin	*	7,50	10,00	13,00	16,00	99%

** in overleg met de gemeente*

Horeca

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Aandeel bezoekers
Camping (kampeerterrein)	per standplaats	*	*	*	*	1,30	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	*	*	*	1,70	2,20	91%
1* Hotel	per 10 kamers	0,40	0,80	0,90	2,40	4,60	77%
2* Hotel	per 10 kamers	1,35	2,15	2,40	4,10	6,50	80%
3* Hotel	per 10 kamers	2,00	3,10	3,60	5,20	7,30	77%
4* Hotel	per 10 kamers	3,20	4,90	5,40	7,30	9,50	73%
5* Hotel	per 10 kamers	5,00	7,60	8,40	10,90	13,40	65%
Café/bar/cafetaria	per 100m² bvo	5,00	5,00	6,00	7,00	*	90%
Restaurant	per 100m² bvo	5,00	5,00	6,00	8,00	10,00	80%
Discotheek	per 100m² bvo	6,10	12,30	14,30	20,40	22,80	99%
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	per 100m² bvo	4,00	5,50	7,00	10,00	*	99%

** in overleg met de gemeente*

Gezondheid

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,05	2,45	2,70	3,20	3,50	57%
Apotheek	per apotheek	2,25	2,75	3,00	3,40	*	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,25	1,45	1,70	2,00	2,20	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,25	1,55	1,80	2,10	2,40	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,30	1,60	1,70	2,00	2,30	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,55	1,95	2,20	2,60	2,90	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,55	1,85	2,10	2,40	2,70	55%
Ziekenhuis	per 100m² bvo	1,40	1,60	1,70	1,80	2,10	29%
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	*	*	*	35,10	35,10	99%
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	*	*	*	36,60	36,60	97%
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,65	2,15	2,40	3,50	3,90	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0,15	0,15	0,20	0,20	*	*
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,60	0,60	0,70	0,70	*	60%

** in overleg met de gemeente*

Onderwijs

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	per 100m² bvo	0,90	1,10	1,20	1,30	1,60	0%
Basisonderwijs	per leslokaal	0,75	0,75	1,00	1,00	1,00	48%
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,30	4,00	5,00	5,30	5,90	5%
ROC	per 100 leerlingen	4,20	4,80	5,80	6,20	6,90	10%
Hogeschool	per 100 studenten	8,30	8,90	10,90	11,50	12,90	72%
Universiteit	per 100 studenten	11,70	13,50	15,50	16,70	18,80	48%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	per 10 studenten	4,00	5,00	6,00	7,00	11,50	95%

** in overleg met de gemeente*

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	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%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
Hotel	40%	50%	100%	100%	100%	50%	100%	60%	75%	40%
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/ podium/enzovoort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Religiegebouw (afhankelijk van activiteit)	10%	30%	50%	40%	0%	30%	10%	100%	10%	100%
Sociaal medisch: arts/therapeut/ consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/ verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten: inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant	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%

Tabel 6: Aanwezigheidspercentages

Nb: Houd bij de toepassing van aanwezigheidspercentages rekening met de (commerciële) openingstijden van winkelfuncties.

Bijlage 4: Omrekenfactoren POET

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Minimaal 4,75 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Minimaal 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Minimaal 5 meter diep en minimaal 5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	
Garage met enkele oprit	2	1,2	Minimaal 5 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,5	
Garage met dubbele oprit	3	2,2	Minimaal 5 meter breed

Tabel 7: Omrekenfactoren POET.

Bijlage 5: Fietsparkeernormen

Wonen (exclusief bezoekersnorm)

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5
Huis, vrijstaand	per woning	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Huis, twee-onder-een-kap	per woning	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Huis, tussen/hoek	per woning	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Appartement, > 100 m2 bvo	per woning	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Appartement, 75-100 m2 bvo	per woning	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50
Appartement, < 75 m2 bvo	per woning	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50
Sociale huur (huurliberalisatiegrens)	per woning	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	per kamer	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	per woning	0,30	0,30	0,50	0,50	0,50
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	per woning	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00

** in overleg met de gemeente*

Wonen: bezoekers van bewoners

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5
Bezoekersparkeernorm	per woning	0,30	0,30	0,25	0,20	0,20

** in overleg met de gemeente*

Werken

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m² bvo	1,40	1,00	0,90	0,90	0,70	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m² bvo	2,50	1,90	1,20	1,20	1,00	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m² bvo	1,20	1,00	0,80	0,80	0,70	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m² bvo	0,40	0,30	0,30	0,30	0,30	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m² bvo	1,00	0,70	0,60	0,60	0,60	n.v.t.
Opslagruimte (particulier)	per vestiging	*	*	4,00	4,00	4,00	n.v.t.

** in overleg met de gemeente*

Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt	per 100 m² bvo	2,40	1,70	1,30	1,30	*	89%
Fullservice-supermarkt	per 100 m² bvo	3,80	2,90	2,50	2,50	*	93%

Grote supermarkt (XL)	per 100 m² bvo	3,80	2,90	2,50	2,50	*	84%
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100 m² bvo	*	1,10	0,90	0,90	*	80%
Groothandel algemeen	per 100 m² bvo	*	1,10	0,90	0,90	*	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	per 100 m² bvo	2,70	*	*	*	*	82%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	per 100 m² bvo	2,90	*	*	*	*	88%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 50.000-100.000 inwoners	per 100 m² bvo	3,20	*	*	*	*	92%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 100.000-175.000 inwoners	per 100 m² bvo	3,30	*	*	*	*	96%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners	per 100 m² bvo	3,00	*	*	*	*	99%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	per 100 m² bvo	2,40	2,60	2,10	2,10	*	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)	per 100 m² bvo	*	3,30	2,70	2,70	*	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	per 100 m² bvo	*	3,90	3,30	3,30	*	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	per 100 m² bvo	*	4,50	3,80	3,80	*	81%
Stadsdeelcentrum	per 100 m² bvo	*	5,10	4,20	4,20	*	85%
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	per 100 m² bvo	2,40	2,60	2,10	2,10	*	85%
Kringloopwinkel	per 100 m² bvo	*	2,10	1,40	1,40	1,10	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m² bvo	0,20	0,20	0,10	0,10	0,10	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m² bvo	0,20	0,20	0,10	0,10	0,10	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	per 100 m² bvo	*	*	0,10	0,10	0,10	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m² bvo	*	0,30	0,20	0,20	*	93%
Winkelboulevard	per 100 m² bvo	*	0,30	0,20	0,20	*	94%
Outletcentrum	per 100 m² bvo	*	0,30	0,20	0,20	0,10	94%
Bouwmarkt	per 100 m² bvo	*	0,30	0,20	0,20	0,10	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m² bvo	*	0,30	0,20	0,20	0,10	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m² bvo	*	0,30	0,20	0,20	0,10	89%

** in overleg met de gemeente*

Ontspanning

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	per 100 m² bvo	2,50	2,50	1,80	1,80	1,40	97%
Museum	per 100 m² bvo	1,50	1,10	0,70	0,70	*	95%
Bioscoop	per 100 m² bvo	6,00	5,00	2,00	2,00	0,80	94%
Filmtheater/filmhuis	per 100 m² bvo	6,00	5,00	2,00	2,00	0,80	97%
Theater/schouwburg	per 100 m² bvo	14,00	10,00	9,00	9,00	7,00	87%
Musicaltheater	per 100 m² bvo	14,00	10,00	9,00	9,00	7,00	86%
Casino	per 100 m² bvo	1,00	1,00	0,80	0,80	0,80	86%

Bowlingcentrum	per bowlingbaan	3,50	2,50	2,00	2,00	1,90	89%
Biljart-/snookercentrum	per tafel	2,00	1,50	1,20	1,20	0,90	87%
Dansstudio	per 100 m² bvo	3,40	1,90	1,70	1,70	1,00	93%
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m² bvo	3,40	1,90	1,70	1,70	1,00	87%
Fitnesscentrum	per 100 m² bvo	3,40	1,90	1,70	1,70	1,00	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m² bvo	*	*	2,00	2,00	2,00	99%
Sauna, hammam	per 100 m² bvo	3,00	2,00	2,00	2,00	2,00	99%
Sporthal	per 100 m² bvo	4,90	3,50	2,70	2,70	2,20	96%
Sportzaal	per 100 m² bvo	6,00	3,50	2,40	2,40	1,90	94%
Tennishal	per 100 m² bvo	0,60	0,40	0,40	0,40	0,40	87%
Padelhal	per 100 m² bvo	1,20	0,90	0,70	0,70	0,70	87%
Squashhal	per 100 m² bvo	4,90	3,30	2,90	2,90	2,40	84%
Zwembad overdekt	per 100 m² bassin	*	20,00	15,00	15,00	10,00	97%
Zwembad openlucht	per 100 m² bassin	*	25,00	20,00	20,00	15,00	99%
Zwemparadijs	per 100 m² bassin	*	*	8,00	8,00	8,00	99%
Sportveld	per hectare netto terrein	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	95%
Stadion	per zitplaats	0,10	0,10	0,10	0,10	*	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m² bvo	2,60	2,10	1,80	1,80	1,50	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m² bvo	*	3,50	3,10	3,10	2,70	98%
Ski- snowboardhal	per 100 m² sneeuw (exclusief oefenpistes)	*	*	3,10	3,10	*	98%
Jachthaven	per ligplaats	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	n.v.t.
Golfoefencentrum (pitch en putt)	per centrum	*	*	10,00	10,00	10,00	93%
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60 ha.	*	*	10,00	10,00	10,00	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100 m² bvo	1,00	1,00	0,50	0,50	0,20	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100 m² bvo	1,00	1,00	0,50	0,50	0,20	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100 m² bvo	1,00	1,00	0,50	0,50	0,20	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gemiddelde boerderij	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	97%
Manege (paardenhouderij)	per box	*	*	*	*	0,40	90%
Dierenpark	per ha. netto terrein	5,40	5,40	5,40	5,40	5,40	99%
Attractie- en pretpark	per ha. netto terrein	*	*	5,40	5,40	5,40	99%
Volkstuin	per 10 tuinen	*	1,70	1,60	1,60	1,40	100%
Plantentuin (botanische tuin)	per gemiddelde tuin	*	15,00	10,70	10,70	8,30	99%

** in overleg met de gemeente*

Horeca

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Aandeel bezoekers
Camping (kampeerterrein)	per standplaats	*	*	*	*	0,10	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	*	*	0,10	0,10	0,10	91%
1* Hotel	per 10 kamers	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	77%
2* Hotel	per 10 kamers	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	80%
3* Hotel	per 10 kamers	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	77%
4* Hotel	per 10 kamers	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	73%
5* Hotel	per 10 kamers	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	65%
Café/bar/cafetaria	per 100 m² bvo	3,00	3,00	3,00	3,00	*	90%
Restaurant	per 100 m² bvo	3,00	3,00	3,00	3,00	*	80%
Discotheek	per 100 m² bvo	5,00	5,00	5,00	5,00	1,00	99%
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	per 100 m² bvo	0,50	0,50	0,50	0,50	*	99%

** in overleg met de gemeente*

Gezondheid

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	0,90	0,90	0,70	0,70	0,30	57%
Apotheek	per apotheek	4,00	4,00	4,00	4,00	*	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	0,90	0,90	0,70	0,70	0,30	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	0,90	0,90	0,70	0,70	0,30	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	0,90	0,90	0,70	0,70	0,30	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,60	1,60	1,40	1,40	1,20	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	0,90	0,90	0,70	0,70	0,30	55%
Ziekenhuis	per 100 m² bvo	0,30	0,30	0,50	0,50	0,50	29%
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	0,60	0,60	0,60	0,60	0,40	99%
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	*	*	3,00	3,00	3,00	97%
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	*	*	3,00	3,00	3,00	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	n.v.t.
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,10	0,10	0,10	0,10	*	60%

** in overleg met de gemeente*

Functie	Eenheid	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m² bvo	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0%
Basisonderwijs	per leslokaal	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	48%
Middelbare school	per 100 leerlingen	60,00	60,00	60,00	60,00	60,00	11%
ROC	per 100 leerlingen	36,00	36,00	36,00	36,00	36,00	7%
Hogeschool	per 100 studenten	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	72%
Universiteit	per 100 aanwezige studenten	48,00	48,00	48,00	48,00	48,00	48%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	per 10 studenten	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	95%

** in overleg met de gemeente*

Bijlage 6: Kwaliteitseisen fietsparkeren

Functie	Kwaliteitseis	Toelichting
Alle functies	Alle fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de eisen van het FietsParKeur.	Externe link:http://fietsparkeur.nl/uploads/normstellend_document_fietsparkeur_2.1.pdf
Alle functies	Fietshellingen of -trappen voldoen aan de maximale voorschriften uit de Leidraad fietsparkeren van CROW	Te bestellen via: Externe link:https://www.crow.nl/publicaties/leidraad-fietsparkeren-(1)
Alle functies	Indien in een openbare parkeervoorziening een parkeergedeelte voor fietsen wordt opgenomen, moet de toegang daarvan altijd fysiek gescheiden zijn van die van het autoverkeer.	In niet-openbare parkeergarages en stallinggarages geldt de eis niet.
Alle functies	De ingang van de bergruimte ligt binnen loopafstand van de hoofdingang van het gebouw.	-
Alle functies	In het ontwerp van de bergruimte dient rekening gehouden te worden met (brom- en snor)fietsen met afwijkende maten.	-
Alle functies	In een bergruimte dient rekening gehouden te worden met oplaadmogelijkheden voor (brom- en snor)fietsen.	-
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte moet ten minste over een vloeroppervlakte van 5 m² beschikken, bij een breedte van ten minste 1,8 meter en een hoogte van ten minste 2,3 meter.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. Externe link:https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31
Woningen E	en niet-gemeenschappelijke bergruimte is afsluitbaar.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. Externe link:https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31
Woningen	Een bergruimte is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. Externe link:https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31

Bijlage 7: Rekenvoorbeelden

Rekenvoorbeeld: salderen

In dit rekenvoorbeeld wordt de parkeerbehoefte van een voormalige kantoorfunctie gesaldeerd met die van een nieuwe woonfunctie. Voor beide functies wordt uitgegaan van een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen. Omwille van de eenvoud is de berekening beperkt tot enkele dagdelen en wordt het bezoekersaandeel buiten beschouwing gelaten.

Uit de onderstaande tabel kunnen verschillende conclusies worden getrokken. Zo blijkt dat de parkeerbehoefte van de nieuwe woonfunctie op de werkdagochtend en -middag lager ligt dan die van de oorspronkelijke kantoorfunctie. Dit komt doordat kantoren op werkdagen overdag een maximale bezetting kennen (100% aanwezigheid), terwijl bij woningen doorgaans slechts een deel van de bewoners overdag thuis is (circa 50%).

Daarnaast laat de tabel zien dat het moment waarop de parkeerbehoefte het hoogst is, verschilt tussen de oude en nieuwe functie. In de werkdagnacht is er bij een kantoorfunctie geen parkeerbehoefte (0% aanwezigheid), terwijl bij een woonfunctie alle bewoners thuis zijn (100% aanwezigheid). Dit betekent dat bij een functiewijziging van kantoor naar wonen de volledige parkeerbehoefte moet worden gefaciliteerd,

In dit voorbeeld betekent dit dat 20 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Indien de parkeerplaatsen van de voormalige kantoorfunctie in de nacht feitelijk wel beschikbaar zijn, kan dit worden meegenomen in de beoordeling. In dat geval dient de beschikbaarheid te worden onderbouwd met een parkeertelling (zie paragraaf 6.3.6). (zie paragraaf 6.3.6).

Berekening	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-avond
Aanw. percentage kantoor	100%	100%	0%	0%
Aanw. percentage woningen bewoners	50%	50%	100%	80%
Parkeerbehoefte kantoor (huidig)	20,0	20,0	0,0	0,0
Parkeerbehoefte wonen (toekomstig)	10,0	10,0	20,0	16,0
Resultaat (oud-nieuw)	10	10	-20	-16

Rekenvoorbeeld: dubbelgebruik

In dit rekenvoorbeeld bestaat het programma uit tien tussen- en hoekwoningen en 1.000 m² bruto vloeroppervlak aan kantoorruimte (zonder baliefunctie). De ontwikkeling is gelegen in zone 3. Het rekenvoorbeeld is vereenvoudigd.

Op basis van de parkeernormen resulteert het programma in een normatieve parkeerbehoefte van 35 parkeerplaatsen. Door toepassing van dubbelgebruik hoeven in de praktijk slechts 25 parkeerplaatsen te worden aangelegd. Dit komt doordat kantoormedewerkers overdag gebruikmaken van parkeerplaatsen die in de avond en nacht beschikbaar zijn voor bewoners.

Deze vorm van dubbelgebruik draagt bij aan een efficiënter ruimtegebruik en sluit aan bij het uitgangspunt dat parkeerplaatsen zoveel mogelijk meervoudig benut worden, mits de gebruiksmomenten van de verschillende functies elkaar niet overlappen.

Gehanteerde parkeernormen in dit rekenvoorbeeld:
• Tussen-/hoekwoningen:
  - Bewonersnorm: 1,8 parkeerplaats per woning
  - Bezoekersnorm: 0,15 parkeerplaats per woning
• Kantoorfunctie (zonder baliefunctie):
  - 1,8 parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo)

Berekening	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-avond
Aanw. percentage woningen bewoners	50%	90%	100%	100%
Aanw. percentage woningen bezoekers	20%	80%	0%	100%
Aanw. percentage kantoor	100%	5%	0%	0%
Parkeerbehoefte woningen bewoners	9	16	18	14
Parkeerbehoefte woningen bezoekers	3	12	0	15
Parkeerbehoefte kantoor	18	1	0	0
Parkeerbehoefte totaal	30	29	18	29

BEGRIPPENLIJST

a. Aanwezigheidspercentage: een percentage dat per dagdeel aangeeft in welke mate doelgroepen van een functie aanwezig zijn. Een overzicht van aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage 4.
b. Autoparkeernorm: het aantal benodigde autoparkeerplaatsen per eenheid (bijvoorbeeld woning) of per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo) voor een specifieke functie.
c. Bezoekersaandeel: het deel van de totale parkeervraag dat wordt veroorzaakt door bezoekers.
d. Bruto vloeroppervlak (bvo): de vloeroppervlakte van een ruimte of meerdere ruimten binnen een vastgoedobject, gemeten volgens NEN 2580 op vloerniveau langs de buitenomtrek van de buitenste scheidingsconstructie.
e. CROW: kennisplatform op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer.
f. Eigen terrein: grond waarover de initiatiefnemer beschikt, gelegen op of nabij de ontwikkellocatie en binnen de maximale loopafstand zoals genoemd in paragraaf 5.2.1.
g. Fietsparkeernorm: het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen per eenheid of per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo) voor een specifieke functie.
h. Gebruikersaandeel: het deel van de parkeervraag dat voortkomt uit vaste gebruikers, exclusief bezoekers.
i. Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of het vastgoedobject waarvoor een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend.
j. Loopafstand: de kortst mogelijke looproute tussen een parkeerplaats en het bestemmingsadres.
k. Parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar moet worden gesteld ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling.
l. Ruimtelijke ontwikkeling: een ontwikkeling in de vorm van nieuwbouw, transformatie of functiewijziging.

gemeente **Roermond**