

Gemeente Doesburg

Nota Parkeernormen 2025

GEMEENTE
DOESBURG



22 oktober 2025

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Waarom parkeernormen	4
1.2	Aanleiding	4
1.3	Opzet van de Nota Parkeernormen	5
2.	Juridisch en beleidsmatig kader	6
2.1	Parkeren onderdeel van evenwichtige toedeling van functies aan locaties	6
2.2	Tijdelijke en nieuwe deel omgevingsplan	7
2.3	Gemeentelijk beleid	7
	Mobiliteitsplan Doesburg 2027 (vastgesteld 29 mei 2024)	7
	Laadvisie Doesburg	8
2.4	Overgangsregeling	8
2.5	Inwerkingtreding en citeertitel	8
3.	Achtergrond parkeernormen	9
3.1	CROW en daadwerkelijk autobezit als basis	9
3.2	Autobezit woonfuncties	10
3.3	Gebiedsindeling	11
3.4	Parkeren bezoekers	13
3.5	Nieuwe parkeernormen voor Doesburg	14
4.	Toepassingskader	15
4.1	Berekening parkeereis	15
4.1.1	Afronding aantal parkeerplaatsen	16

4.1.2	Dubbelgebruik van parkeerplaatsen	17
4.1.3	Rekenwaarde parkeerplaatsen	17
4.2	Vergelijking parkeereis met parkeeraanbod	19
4.2.1	Parkeerplaatsen binnen het plangebied	20
4.2.2	Acceptabele loopafstanden	20
4.2.3	Maatvoering parkeerplaatsen	20
4.2.4	Laden en lossen	20
4.3	Afwijkingsmogelijkheden	21
4.3.1	Niet binnen het plangebied	21
4.3.2	Benutten bestaand parkeeraanbod elders	23
4.3.3	Nabijheid openbaar vervoer	23
4.3.4	Zwaarwegend belang	23
4.4	Indieningsvereisten	24
4.5	Toetsing aanvraag en vastleggen afspraken	24
	Bijlage 1. Analyse stedelijkheid	26
	Bijlage 2. Lijst met parkeernormen (woonfuncties)	30
	Bijlage 3. Lijst met parkeernormen (niet-woonfuncties)	34
	Bijlage 4. Aanwezigheidspercentages	44
	Bijlage 5. Maximale loopafstanden	48
	Bijlage 6. Kaart gebiedsindeling	49

1. Inleiding

1.1 Waarom parkeernormen

Parkeernormen worden gehanteerd om bij bouwplannen of wijzigingen in het gebruik de behoefte aan de benodigde parkeerruimte te bepalen. Het uitgangspunt is dat bij de ontwikkeling van een plan op eigen terrein wordt voldaan aan het aantal benodigde parkeerplaatsen. In bepaalde situaties kan hiervan worden afgeweken, bijvoorbeeld als er bij bestaande bebouwing onvoldoende ruimte op eigen terrein is of als er op andere wijze in parkeerruimte wordt voorzien. In deze Nota Parkeernormen Doesburg 2025 is het toetsingskader opgenomen voor voldoende parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

1.2 Aanleiding

Huidig kader voor de parkeernormen is het in 2018 vastgestelde Paraplubestemmingsplan Parkeren (als tijdelijk onderdeel van het omgevingsplan). Voor de te hanteren parkeernormen is destijds aangesloten bij de parkeerkencijfers van Nationaal kenniscentrum voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte (CROW: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, oktober 2012).

In juli 2024 is een nieuwe CROW gepubliceerd (publicatie 744) met daarin de meest recente inzichten over parkeernormen. Ook is er informatie van de afgelopen jaren beschikbaar over het daadwerkelijke autobezit voor woningen in Doesburg. Om ontwikkelingen aan de laatst geldende richtlijn en feitelijke situatie te kunnen toetsen, wil de gemeente Doesburg de parkeernormen actualiseren. Daarbij wordt ook het actuele beleid verwerkt rondom parkeren en mobiliteit in de gemeente Doesburg.

1.3 Opzet van de Nota Parkeernormen

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het juridisch kader en hoofdstuk 3 bevat de achtergrond van de parkeernormering, waarna in hoofdstuk 4 het toepassingskader wordt toegelicht, waarin ook wordt ingegaan op de informatie die bij nieuwe initiatieven moet worden aangeleverd. In de onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de bijlagen.

Bijlage 1	Analyse stedelijkheid
Bijlage 2	Lijst met parkeernormen (woonfuncties)
Bijlage 3	Lijst met parkeernormen (niet-woonfuncties)
Bijlage 4	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 5	Maximale loopafstanden
Bijlage 6	Kaart gebiedsindeling

Tabel 1 Overzicht bijlagen

2. Juridisch en beleidsmatig kader

2.1 Parkeren onderdeel van evenwichtige toedeling van functies aan locaties

Parkeernormen worden gehanteerd om bij bouwplannen of wijzigingen in het gebruik de behoefte aan de benodigde parkeerruimte te bepalen. Het uitgangspunt is dat bij de ontwikkeling van een plan op eigen terrein wordt voldaan aan het aantal benodigde parkeerplaatsen. In bepaalde situaties kan hiervan worden afgeweken, bijvoorbeeld als er bij bestaande bebouwing onvoldoende ruimte op eigen terrein is of als er op andere wijze in parkeerruimte wordt voorzien.

Daarmee maakt parkeerruimte onderdeel uit van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL). Deze term is afkomstig uit de Omgevingswet (artikel 4.2) en is een manier om de ruimte in een gebied zo te verdelen dat verschillende functies (zoals wonen, werken en recreatie, met daarbij behorende voorzieningen waaronder parkeren), op een slimme manier worden gecombineerd en conflicten worden voorkomen. Het doel is om een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving te creëren.

De parkeernorm, parkeerbalans en de parkeereis

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn per 100 vierkante meter of per eenheid (bijvoorbeeld per woning). Op basis van de functies die worden gerealiseerd, met de bijbehorende parkeernormen, wordt een parkeerbalans opgesteld. Daarbij wordt per functie het aantal eenheden keer de parkeernorm uitgerekend. In een parkeerbalans wordt ook rekening gehouden met de aanwezigheid van doelgroepen tijdens de dag (dubbelgebruik wanneer functies deels op andere tijden parkeerplaatsen nodig hebben).

Uit de parkeerbalans volgt een parkeereis: hoeveel parkeerplaatsen zijn voor een ontwikkeling nodig. Deze eis kan op verschillende manieren worden opgelost, waarbij de volgorde is om eerst op eigen terrein te kijken en daarna pas naar andere oplossingen:

1. Parkeren op eigen terrein;
2. Parkeren in private parkeervoorzieningen in de omgeving;
3. Parkeren in openbare parkeervoorzieningen (in de openbare ruimte of in parkeergarages) in de omgeving.

Meer informatie hierover is te vinden in hoofdstuk 4 (Toetsingskader).

2.2 Tijdelijke en nieuwe deel omgevingsplan

Een omgevingsplan is een belangrijk onderdeel van de Omgevingswet en bevat de regels van een gemeente voor de fysieke leefomgeving. Het is het centrale plan waarin wordt vastgelegd hoe de gemeente omgaat met onderwerpen als bouwen, wonen, werken, recreatie en milieu in de leefomgeving. Het omgevingsplan vervangt de oude bestemmingsplannen, beheersverordeningen en delen van andere verordeningen. Ook het bestemmingsplan 'Parapluplan Parkeren' maakt tijdelijk onderdeel uit van het omgevingsplan, totdat deze vervalt doordat er een wijziging van het omgevingsplan is vastgesteld met daarin de nieuwe parkeernormen.

Deze Nota parkeernormen 2025 heeft een directe relatie met het omgevingsplan van de gemeente Doesburg. Het vormt de basis voor een nieuw parapluplan parkeren. Deze wordt via een wijziging van het omgevingsplan vastgesteld, waarbij gelijktijdig het oude parapluplan wordt ingetrokken.

2.3 Gemeentelijk beleid

Sinds de vaststelling van het bestemmingsplan 'Parapluplan Parkeren' in 2018 is er nieuw beleid vastgesteld dat te maken heeft met parkeren.

Mobiliteitsplan Doesburg 2027 (vastgesteld 29 mei 2024)

Het creëren van een verkeersveilige, duurzame en goed bereikbare omgeving in Doesburg, is een belangrijke gemeentelijke opgave. Het mobiliteitsplan geeft inzicht in de diverse ambities van Doesburg op gebied van mobiliteit en wat verschillende opgaven zijn die hierbij horen.

In het mobiliteitsplan is aangegeven dat lagere parkeernormen gewenst zijn om het autobezit en daarmee het gebruik te ontmoedigen. Bij de regionale uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie Groene Metropoolregio gebruiken de gemeenten het STOMP-principe. Dus in de prioriteitsvolgorde eerste 'stappen' (voetganger), dan 'trappen' (fiets), dan openbaar vervoer en Maas (deelmobiliteit) en ten slotte de privéauto. Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijkheden van parkeren op afstand, bijvoorbeeld een centrale parkeer gelegenheid in de buurt in plaats van parkeerplekken vlak voor de deur. Dit biedt mogelijkheden om het woonklimaat te verbeteren en hittestress tegen te gaan. Zo kan worden bewerkstelligd dat de auto minder prominent in het straatbeeld aanwezig is en dat autogebruik minder vanzelfsprekend wordt. Dit laatste wordt per project beoordeeld en komt daarom in voorliggende nota niet verder aan de orde. Ditzelfde geldt voor deelmobiliteit, dit zal gestimuleerd worden door campagnes maar vormt geen harde eis. In deze nota wordt wel lagere parkeernormen waar mogelijk als uitgangspunt gebruikt. Dit wordt onder andere gedaan door landelijke normen zo specifiek mogelijk toe te passen voor de situatie in Doesburg.

Per 1 januari 2024 staan de normen voor nieuwe bouwwerken in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Het Bbl geeft een fietsparkeereis voor de functie 'wonen'. Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen voor het aantal te realiseren fietsparkeerplekken, maar wordt er gesproken over een minimum m2 fietsparkeren. De gemeente kan niet onder deze grens gaan zitten maar er wel voor kiezen om aanvullende eisen vast te leggen in lokale beleidsregels. Doesburg kent een lage stedelijkheidsgraad en op basis van eerdere ontwikkelingen zijn er geen problemen ontstaan rondom fietsparkeren. Op basis hiervan stelt de gemeente Doesburg geen eisen aanvullend op het Bbl voor fietsparkeren. Verwezen wordt naar de meest recente CROW publicatie Fietsparkeerkencijfers 2025.

Laadvisie Doesburg

Gemeente Doesburg stimuleert elektrisch rijden door het ontwikkelen van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Een en ander conform 'Integrale laadvisie gemeente Doesburg'. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt in de planvorming reeds rekening gehouden met de toekomstige plaatsing van laadinfrastructuur. Parkeerplekken die middels een verkeersbesluit en handhaafbaar verkeersbord exclusief worden gemaakt voor het opladen van elektrische voertuigen tellen onverminderd mee bij het toetsen aan de parkeernormen (er treedt weliswaar een verschuiving op in de beschikbaarheid van het type parkeerplaats, maar het aantal parkeerplaatsen blijft ongewijzigd).

Om de druk op de openbare ruimte beperkt te houden is het eerste uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten.

2.4 Overgangsregeling

Voor bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bouwinitiatieven die op het moment van publicatie 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 (voor de gevallen waar de parkeernorm in de oude regels lager is dan in voorliggend kader). Met bekende bouwinitiatieven wordt bedoeld initiatieven waarvoor de aanvraag omgevingsvergunning is ingediend, initiatieven waarvoor een (intentie/anterieuere) overeenkomst is gesloten voor ruimtelijke planontwikkeling en initiatieven die reeds aan een omgevingstafel zijn besproken.

2.5 Inwerkingtreding en citeertitel

Deze nota treedt in werking met ingang van de dag na bekendmaking.

Deze nota wordt aangehaald als: "*Nota Parkeernormen Doesburg 2025*".

3. Achtergrond parkeernormen

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Doesburg verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie en de kenmerken van deze locatie.

3.1 CROW en daadwerkelijk autobezit als basis

In deze nota wordt voor de parkeernormen aangesloten bij de meest actuele parkeerkencijfers van het CROW uit 2024. Deze parkeerkencijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens een onderzoek is aangetroffen. In de parkeerkencijfers wordt geen rekening gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen, alleen bij de parkeerkencijfers voor woningen is met een autonome groei in het autobezit van circa 10% rekening gehouden.

In deze nota wordt voor *woonfuncties* afgeweken van het uitgangspunt dat de autoparkeernormen alleen worden gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW. Deze zijn een gemiddelde voor heel Nederland. Daarom wordt voor de nieuwe nota ook gekeken naar CBS-gegevens over het daadwerkelijke autobezit in Doesburg.

Voor niet-woonfuncties blijven de autoparkeernormen gebaseerd op CROW (hiervoor zijn ook geen gegevens over daadwerkelijk autogebruik beschikbaar). De parkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkencijfers (publicatie 744), passend bij de stedelijkheidsklassen die van toepassing zijn voor Doesburg. De analyse van de stedelijkheidsklassen is opgenomen in bijlage 1.

De kencijfers van het CROW zijn geen normen, maar richtlijnen. Ze geven per functie niet één getal, maar een bepaalde bandbreedte weer (minimaal-maximaal). De gemeente Doesburg hanteert het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-kencijfers als vertrekpunt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Op deze wijze kan, afhankelijk van de locatie en specifieke kenmerken van de functie, bepaald worden wat benodigde invulling van het aantal parkeerplaatsen is. Deze normen zijn terug te vinden in de bijlagen bij deze nota.

In sommige gevallen is in de tabel geen norm ingevuld. Dit zijn functies of voorzieningen die in het betreffende deelgebied in principe helemaal niet voorkomen. Mochten ze wel voorkomen, dan dient in zo'n geval maatwerk te worden geleverd.

Met behulp van de parkeernormen wordt het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen berekend. Wanneer de initiatiefnemer ervoor kiest om meer parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren, is dit mogelijk. Bij een mogelijke 'overcapaciteit' is het wel noodzakelijk om zoveel mogelijk groen te behouden en/of toe te voegen ten gunste van het woongenot en om hittestress tegen te gaan. Extra parkeercapaciteit mag niet ten koste gaan van groen.

3.2 Autobezit woonfuncties

Naast het bepalen van de parkeerbehoefte voor woonfuncties op basis van de CROW-richtlijnen, is ook een analyse uitgevoerd naar het autobezit binnen de gemeente Doesburg. Het autobezit is geanalyseerd op basis van CBS-gegevens.

Autobezit

In onderstaande tabel is het gemiddelde autobezit per huishouden in de woonbuurten van Doesburg van de afgelopen jaren weergegeven. Van de CBS-buurtten die niet in onderstaande tabel staan (Bedrijventerrein Beinum, Bedrijventerrein Verhuellweg, Verspreide huizen Fraterswaard-Noordoost en Verspreide huizen IJssel en Oude IJssel) zijn geen gegevens beschikbaar.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Beinum I	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3
Beinum II	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
De Ooi	0,9	0,9	1	1	1	1	1	1
De oude Stad binnen de gracht	1	1	1	1	1	1	1,1	1,1
Noordelijk Molenveld	0,9	1	0,9	1	1	1	1	1
Verspreide huizen Noordoost	1,4	1,5	1,8	1,8	1,8	1,7	1,6	1,5
Zuidelijk Molenveld	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8

Tabel 2 Autobezit in de Doesburgse woonbuurten op basis van gegevens van het CBS

3.3 Gebiedsindeling

De locatie van een functie is van belang voor de omvang van de parkeervraag. Functies in het centrum hebben namelijk over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies aan bijvoorbeeld de rand van het dorp. Meerdere factoren zoals het autogebruik, het fietsgebruik, de OV-bereikbaarheid en de bereikbaarheid te voet, spelen hierin een rol. Als gevolg hiervan worden binnen de verschillende gebieden andere parkeernormen gehanteerd.

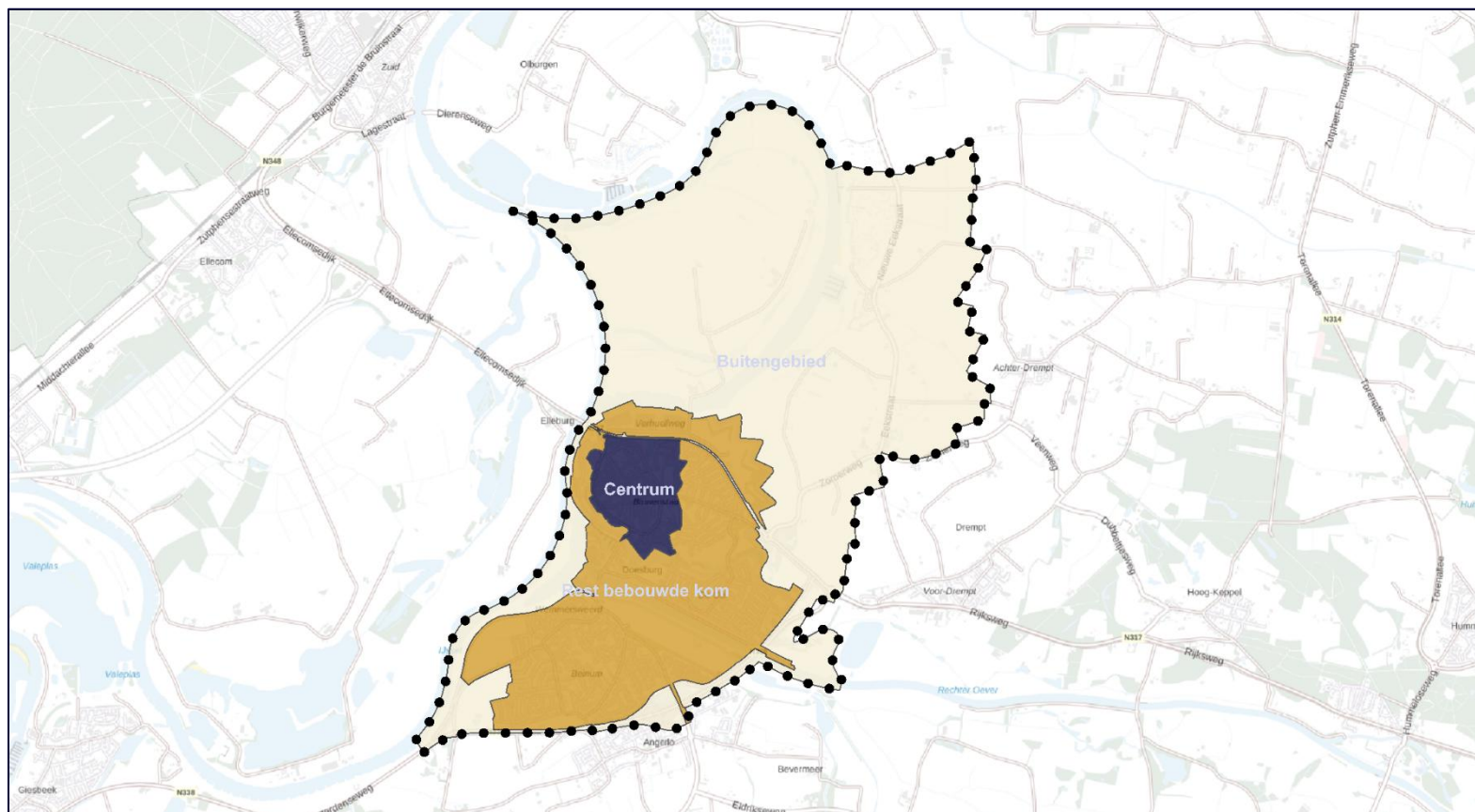
CROW maakt onderscheid in vier stedelijke zones: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Voor het bepalen van de parkeernormen in Doesburg wordt aangesloten bij de gebiedsindeling zoals opgenomen in het huidige Parapluplan Parkeren, waarbij de grenzen geactualiseerd worden daar waar nieuwe ontwikkelingen zijn geweest sinds 2018 of al zijn gepland. In het Parapluplan Parkeren staan drie deelgebieden: centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. In tabel 3.3 is aangegeven hoe de indeling van CROW van toepassing is op de verschillende zones in de gemeente Doesburg.

Gebied in parapluplan	CROW categorie
Centrum Doesburg	Schil centrum
Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Buitengebied

Tabel 3 Toepassing CROW-indeling in het huidige parapluplan Parkeren

In Doesburg wordt de stedelijke CROW-zone 'centrum' niet toegepast. De kencijfers van CROW voor de stedelijke zone 'centrum' zijn erg laag in relatie tot de kencijfers voor 'rest bebouwde kom'. De achterliggende reden hiervoor is dat veel centra van sterk stedelijke gemeenten een vorm van betaald parkeren, een station gelegen in het centrum én een goede openbaar vervoervoorziening kennen. Het centrum van Doesburg heeft weliswaar een vorm van betaald parkeren, maar geen station. Ook zijn de openbare vervoervoorzieningen beperkt. Daarom wordt in voor het centrum van Doesburg de CROW-zone 'schil centrum' gehanteerd.

Op de kaart in figuur 1 is weergegeven hoe Doesburg op deze manier is ingedeeld. In bijlage 6 is de kaart op groter formaat weergegeven.



Figuur 1 Gebiedsindeling

3.4 Parkeren bezoekers

Naast parkeren voor bewoners en werknemers is ruimte voor parkeren voor bezoekers noodzakelijk. Anders dan bij woningen hangt de vraag naar parkeren niet af van het *autobezit* maar van het *autogebruik*.

Woonfuncties

De parkeernormen in bijlage 2 zijn opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners) en een bezoekersdeel. Het bezoekersdeel is gebaseerd op de meest recente gegevens van het CROW uit 2024. In het centrum van Doesburg zijn er veel parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig, daarom is er geen reden om af te wijken van de CROW (0,1 parkeerplaats per woning). Hetzelfde geldt voor het buitengebied (0,3), waar vanwege de beperktere bereikbaarheid mensen eerder met de auto zullen komen. Voor de rest van de bebouwde kom is ervoor gekozen om de waarde van de CROW (0,15) naar boven af te ronden (0,2) omdat het aanbod in de openbare ruimte beperkter is en er door de afronding minder kans is op parkeeroverlast in de omgeving.

	Centrum Doesburg	Rest bebouwde kom	Buitengebied
3 - Matig stedelijk	0,1	0,2	n.v.t.
5 - Niet stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	0,3

Tabel 4 Parkeerkencijfers CROW voor bezoekers (per woning)

Niet-woonfuncties

Voor de niet-woonfuncties is geen apart bezoekersaandeel in deze nota opgenomen. Het toepassen van het bezoekersaandeel in de parkeernorm van de CROW-kencijfers leidt vaak tot hele kleine aantallen parkeerplaatsen voor bezoekers of parkeerplaatsen voor personeel. Uitgangspunt is daarom dat alle parkeerplaatsen door zowel werknemers als bezoekers kunnen worden gebruikt.

3.5 Nieuwe parkeernormen voor Doesburg

Op basis van de uitgangspunten in de eerdere paragrafen in dit hoofdstuk zijn de parkeernormen tot stand gekomen in bijlage 2 (woonfuncties) en bijlage 3 (niet-woonfuncties).

De parkeernormen voor de functie wonen zijn gebaseerd op de meest recente richtlijn van het CROW en het daadwerkelijke autobezit in Doesburg. In paragraaf 3.1 en bijlage 1 is de analyse hiervan opgenomen. In bijlage 2 zijn de parkeernormen voor woonfuncties opgenomen. Daarbij is ook een toelichting gegeven op de bijzondere woonvormen. De parkeernormen voor woningen zijn gerelateerd aan het gebruiksvloeroppervlak van de woning (m² gbo). Voor woningen in de categorie sociale huur gelden specifieke parkeernormen. Daarnaast zijn voor een aantal bijzondere woonfuncties parkeernormen geformuleerd. Bij (nieuwe) woonvormen die niet passen bij de genoemde categorieën dient de aanvrager te onderbouwen welke parkeernorm passend is.

De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn opgenomen in bijlage 3. De parkeernormen zijn gegroepeerd naar soort functie, zoals winkelfuncties, sport, onderwijs. Afhankelijk van de functie gelden de parkeernormen per 100 m² BVO (bruto vloeroppervlak) of per eenheid (zoals zitplaats of kamer). Dit is bij elke functie specifiek aangegeven.

4. Toepassingskader

Bij de toepassing van de parkeernormering worden de volgende stappen doorlopen:

1. Berekening parkeereis;
2. Vergelijking parkeereis met gepland parkeeraanbod;
3. Afwijkingsmogelijkheden als de parkeereis groter is dan het parkeeraanbod;
4. Welke gegevens ingediend moeten worden door een initiatiefnemer;
5. Toetsing aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken.

Het doorlopen van deze stappen heeft als doel te komen tot een 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.

4.1 Berekening parkeereis

De parkeernormen worden gebruikt om de parkeereis 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, wordt de parkeereis van de gehele ontwikkeling bepaald door de parkeereis 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 of een bedrijf, deze kantine hoeft niet als bar of restaurant te worden beschouwd.

Rekening houden met bestaande situatie

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen in deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog extra benodigd is. Bij dit zogeheten salderen wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages (zie bijlage 4). De parkeerbehoefte van een kantoor kan immers niet zonder meer worden afgetrokken van de parkeereis van een appartementencomplex.

Uitgangspunt bij salderen is dat wordt uitgegaan van de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik, tenzij het pand langer dan 5 jaar leeg staat. Ook moet onderbouwd kunnen worden (op basis van tekeningen, foto's e.d.) wat de omvang van de bestaande situatie is (of was) en de betreffende parkeerplaatsen moeten aannemelijk aanwezig zijn.

Bij de correctie van de parkeereis in verband met eventuele bestaande functies moet ook rekening worden gehouden met de aanwezigheid van parkeercapaciteit binnen het plangebied die aanwezig was ten tijde van de bestaande situatie waar mee wordt gerekend.

Indien als gevolg van de nieuwbouw een deel van de bestaande openbare capaciteit komt te vervallen, is het van belang dit als openbaar toegankelijke parkeerplaatsen te compenseren. Dit geldt wanneer ten gevolge van de nieuwbouw parkeerplaatsen komen te vervallen vanwege de realisatie van bijvoorbeeld een inritconstructie, of een andere maatregel ter bevordering van de ontsluiting. In tabel 4 staat samengevat hoe het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt berekend.

Behoefte bestaande situatie	A
Aanwezige parkeerplaatsen bestaande situatie	B
Eventueel tekort bestaande situatie	C (=A-B)
Nieuwe parkeereis	D
Te realiseren parkeerplaatsen	D-C

Tabel 5 Wijze van berekenen te realiseren parkeerplaatsen

4.1.1 Afronding aantal parkeerplaatsen

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag (stap 4), wordt het aantal parkeerplaatsen rekenkundig **naar boven** afgerond op hele parkeerplaatsen.

4.1.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Indien binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van autoparkeerplaatsen. Bijvoorbeeld overdag door werkenden en 's avonds door bewoners. Daarnaast is het mogelijk om bij woningbouwontwikkelingen rekening te houden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en hun bezoek. Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit openbaar, en daarmee voor alle gebruikers van het plan, toegankelijk is.

Dubbelgebruik kan niet worden toegepast op exclusief voor functies of voor doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen (bijvoorbeeld voor deelauto's of bewoners). Bij gereserveerde parkeerplaatsen verminderen de mogelijkheden voor dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden aanwezigheidspercentages gehanteerd. Deze zijn opgenomen in bijlage 4. In deze bijlage is ook een voorbeeld gegeven van de wijze van werken met de aanwezigheidspercentages.

4.1.3 Rekenwaarde parkeerplaatsen

Voornamelijk bij grondgebonden woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een individuele garage(box) niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Parkeerplaatsen in een garage(box), oprit of carport bij woningen worden daarom niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld. In onderstaande tabel is aangegeven in welke mate parkeervoorzieningen voor de functie wonen meetellen aan de aanbodzijde. Het gaat daarbij niet om parkeerplaatsen in een parkeergarage onder een appartementencomplex. Deze parkeerplaatsen tellen volwaardig mee als deze voldoen aan de maatvoering conform de hiervoor toegelichte eisen.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	1	Oprit minimaal 5,0 meter diep en 2,5 meter breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,7	Oprit minimaal 11,0 meter diep en 2,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 5,0 meter diep en 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,5	Wegbreedte moet voldoende zijn voor de draaicirkel
Garagebox (niet bij woning)	1	0	
Garage met enkele oprit	2	1,5	Oprit minimaal 5,0 meter diep en 3,0 meter breed
Garage met lange oprit	3	2	Oprit minimaal 11,0 meter diep en 3,0 meter breed
Garage met dubbele oprit	3	2	Oprit minimaal 5,0 meter diep en 5,0 meter breed

Tabel 6 Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

Een garage telt mee als er een inpandige parkeerplaats is van minimaal 5,50 meter diep en 2,85 meter breed en is voorzien in een voor een auto toegankelijke garagedeur. Deze maatvoering sluit aan op die in de Parkeerverordening Doesburg. Voor parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in parkeergarages geldt tabel 6.

	Breedte parkeerplaats		Lengte parkeerplaats bij haaks parkeren
	Haaks of gestoken parkeren	Langsparkeren	
Motorfietsen	1,50 m	1,50 m	2,50 m
Personenauto's	2,50 m	2,00 m	5,13 m

Tabel 7 Vereiste minimale afmetingen parkeerplaatsen (NEN 2443)

Parkeren op eigen terrein wordt bij woningen alleen toegestaan op de erfonthoudingsweg. Dit is het gedeelte op het perceel tussen de zijgevelrooilijn van het hoofdgebouw en de zijdelingse perceelgrens dat het achtererfgebied ontsluit.

Een aandachtspunt bij de bepaling van het aantal parkeerplaatsen kan zijn dat werknemers de bedrijfsauto meenemen naar huis. Daardoor wordt de parkeervraag hoger dan bij een 'gemiddelde' situatie. Als de verwachting bestaat dat dit in aanzienlijke mate zal optreden, kan worden overwogen de parkeereis te verhogen.

4.2 Vergelijking parkeereis met parkeeraanbod

Na de berekening van de parkeereis wordt deze geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter dan of gelijk is aan de parkeereis, wordt voldaan aan de parkeernormen en kan de omgevingsvergunning worden ingediend (paragraaf 4.4). Wanneer dit niet het geval is, wordt gekeken of kan worden afgeweken van het uitgangspunt dat er voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied moet worden gerealiseerd (zie paragraaf 4.3).

4.2.1 Parkeerplaatsen binnen het plangebied

In deze Nota is het uitgangspunt dat de parkeereis voor auto's binnen het plangebied zelf wordt opgelost. Binnen het plangebied is hierbij gedefinieerd als in eerste instantie grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit of ten tweede in de directe nabijheid (binnen de maximaal acceptabele loopafstand).

4.2.2 Acceptabele loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van de (ingang van de) parkeerlocatie naar de ingang van de bestemming.

De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Ook hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. In bijlage 5 zijn de acceptabele loopafstanden, waarbinnen de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, voor verschillende doelgroepen opgenomen.

4.2.3 Maatvoering parkeerplaatsen

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen, wordt 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 voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen de Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (LDIOR).

4.2.4 Laden en lossen

Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is, moet rekening worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte als laad- en losvoorziening voor het maatgevende (vracht)voertuig waarmee geladen en gelost gaat worden. De laad- en losvoorziening moet zo veilig mogelijk functioneren mogelijk maken. 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 zoveel mogelijk binnen het plangebied plaats.

4.3 Afwijkingsmogelijkheden

In beginsel dienen de parkeervoorzieningen op eigen terrein te worden aangelegd dan wel binnen het te ontwikkelen project. In bepaalde situaties kan worden afgeweken van de parkeernorm. Het kan bijvoorbeeld zijn dat gezien het specifieke gebruik een lagere norm kan worden gehanteerd of dat er in het openbare gebied meer dan voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn die gebruikt kunnen worden. Soms is er al sprake van een tekort en is het niet mogelijk om dat bij een nieuwe invulling op te lossen. Daarnaast is er de mogelijkheid om van de norm af te wijken en een bijdrage te storten in een parkeerfonds. Als wordt afgeweken van de parkeernorm, dient de initiatiefnemer te motiveren waarom dat gedaan wordt en wat de ruimtelijke gevolgen zijn. Hierbij worden stedenbouwkundige, verkeerskundige en/of overige ruimtelijke overwegingen betrokken. Andersom kan er in voorkomende gevallen aanleiding zijn om een hogere norm te hanteren. Het college is dan bevoegd om nadere eisen te stellen.

4.3.1 Niet binnen het plangebied

Het uitgangspunt is dat het parkeren binnen het plangebied moet worden opgelost. Er zijn redenen denkbaar wanneer het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval als:

- de ontwikkeling is gelegen in een voetgangersgebied waarbij het pand ook buiten venstertijden niet voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar is;
- het fysiek onmogelijk is om parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren, bijvoorbeeld bij bestaande panden, zoals rijtjeswoningen;
- het financieel niet haalbaar is om een parkeervoorziening binnen het plangebied te realiseren.

In die gevallen mag gekeken worden naar ruimte op private parkeervoorzieningen op acceptabele loopafstand (zie bijlage 5). Als die mogelijkheid er ook niet is dan resteert parkeren in openbare parkeervoorzieningen (in de openbare ruimte of in parkeergarages) in de omgeving. Eerste optie is om aan te tonen met parkeerdrukonderzoek dat in de parkeereis (rekening houdend met de aanwezigheidspercentages) voorzien kan worden op onbenutte parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Als dit niet van toepassing is dan bekijkt de gemeente Doesburg of het mogelijk is nieuwe parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (zie bijlage 5) in de openbare ruimte te realiseren. Indien dit mogelijk is, kan worden afgeweken van de parkeereis.

Op basis van de eisen, zoals zijn opgenomen in de Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (LDIOR), realiseert de gemeente Doesburg dan deze parkeerplaatsen op kosten van de initiatiefnemer. De verplichting voor de afdracht aan het mobiliteitsfonds wordt als voorwaardelijke verplichting opgenomen in de het ruimtelijk besluit of de bijbehorende anterieure overeenkomst.

Sinds de toepassing van het Parapluplan Parkeren is per parkeerplaats € 10.000,- in rekening gebracht. Dit bedrag is sinds 2018 niet meer aangepast, terwijl de daadwerkelijke kosten voor het aanleggen van een parkeerplaats wel zijn gestegen. Het bedrag is daarom opnieuw uitgerekend door toepassing van de CPI (Consumentenprijsindex) sinds 2018.

Jaar	CPI (inflatie) t.o.v. jaar ervoor
2019	2,6%
2020	1,3%
2021	2,7%
2022	10%
2023	3,8%
2024	3,3%

Tabel 8 CPI (Consumentenprijsindex) periode 2019 - 2024

Voor aanvragen die in 2025 worden ingediend komt het bedrag per parkeerplaats na indexering uit op € 12.590,-. Voor volgende jaren wordt de prijs geïndexeerd aan de hand van de CPI (Consumentenprijsindex). Er wordt door de gemeente gekeken naar uitbreiding van de besteding aan mobiliteitsvoorzieningen; dit wordt dan nader uitgewerkt in de vorm van een Mobiliteitsfonds.

4.3.2 Benutten bestaand parkeeraanbod elders

Vanuit het principe 'eerst benutten dan bouwen' kan vrijstelling worden verleend op het realiseren van het benodigde parkeeraanbod als in de omgeving (niet-zijnde openbare ruimte) op acceptabele loopafstand in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. Voorwaarde is wel dat onderbouwd wordt waarom niet het volledige benodigde parkeeraanbod binnen het plangebied gerealiseerd kan worden. Daarnaast moet door de ontwikkelende partij aangetoond worden dat de alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk duurzaam beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeereis van de ontwikkeling.

4.3.3 Nabijheid openbaar vervoer

De nabijheid van een HOV-halte of treinstation heeft invloed op het gemiddeld autobezit. Het effect is afhankelijk van het type station: bij een groter treinstation (intercity/overstap station) is een groter effect te verwachten dan bij een kleiner treinstation of HOV-halte. Gezien de relatief beperkte mogelijkheden van openbaar vervoer in Doesburg wordt er geen reductie toegepast.

4.3.4 Zwaarwegend belang

Wanneer een initiatiefnemer afdoende onderbouwt dat de parkeereis niet (volledig) binnen het plangebied gerealiseerd kan worden, wordt conform het Omgevingsplan 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 parkeereis. 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 of verzoek 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 of het realiseren van groen. In alle gevallen dient sprake te zijn van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

4.4 Indieningsvereisten

Bij een nieuwe ontwikkeling levert een initiatiefnemer ten minste de volgende gegevens aan over de parkeernormen:

- de ontwikkeling;
- een berekening van de parkeereis, inclusief een bijbehorende onderbouwing die ingaat op de gehanteerde uitgangspunten in de berekeningen;
- het ontwerp van de parkeeroplossing, inclusief maatvoering en toegankelijkheid;
- de wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan (het toepassen van dubbelgebruik, de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen binnen het plangebied voor bezoekers);
- bij het toepassen van afwijkingsmogelijkheden: een onderbouwing aan de hand van uitgevoerde onderzoeken, overeenkomsten/contracten en dergelijke.

Als gebruik wordt gemaakt van parkeeronderzoek en/of parkeertellingen dienen alle mogelijk maatgevende situaties hierbij te worden meegenomen. Het onderzoek en/of de tellingen dienen door een hiervoor erkende partij te worden uitgevoerd.

4.5 Toetsing aanvraag en vastleggen afspraken

Het college zal de onderbouwing van de initiatiefnemer en diens aangedragen parkeeroplossing toetsen. Het is aan de initiatiefnemer een geschikte onderbouwing aan te leveren en de benodigde onderzoeken uit te (laten) voeren. Uiteindelijk is het aan het college om te beoordelen of het parkeren goed en duurzaam wordt opgelost. Wanneer wordt verzocht om af te wijken van de parkeernormen op basis van zwaarwegend belang, zal het college beoordelen of het verantwoord is om medewerking te verlenen.

Parkeerafspraken voor ontwikkelingen worden vastgelegd:

- voor grote ontwikkelingen via het omgevingsplan (publiekrechtelijk);
- voor kleinere ontwikkelingen in de omgevingsvergunning (publiekrechtelijk);
- aanvulling bestaande bestemmingen worden privaatrechtelijk geregeld.

Dit geeft het college de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken en om handhavend te kunnen optreden. Het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen. Bij afspraken kan worden gedacht aan:

- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van het pand te gebruiken zijn.
- Het vastleggen dat parkeergelegenheid bij woningen binnen het plangebied niet mag worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat door het toevoegen van bebouwing de parkeerplaatsen binnen het plangebied verdwijnen.
- Het vastleggen dat eventueel elders gehuurde of gekochte parkeercapaciteit voor de gebruikers van het pand beschikbaar moeten blijven en dat als deze beschikbaarheid wordt beëindigd voor vervangende parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand moet worden gezorgd.
- Het vastleggen van mogelijke consequenties voor de gebruikers van het pand. Een van de consequenties is dat bij een bouwontwikkeling de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of -onthefing. Dit geldt ook voor locaties waar (nog) geen parkeerregulering geldt.
- Stellen van nadere eisen. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is beperkt tot eisen die aansluiten bij in het bestemmingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende onderwerp of onderdeel. Er kan bijvoorbeeld worden bepaald dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd, maar dat binnen de planontwikkeling ruimte wordt gereserveerd die –indien nodig– alsnog als parkeerruimte kan worden ingericht. Deze ruimte kan in eerste instantie bijvoorbeeld als groenvoorziening worden ingericht.

Bijlage 1. Analyse stedelijkheid

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheid van een gemeente blijkt van invloed te zijn op het autobezit en autogebruik 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 Stedelijkheidsgraad (CBS)

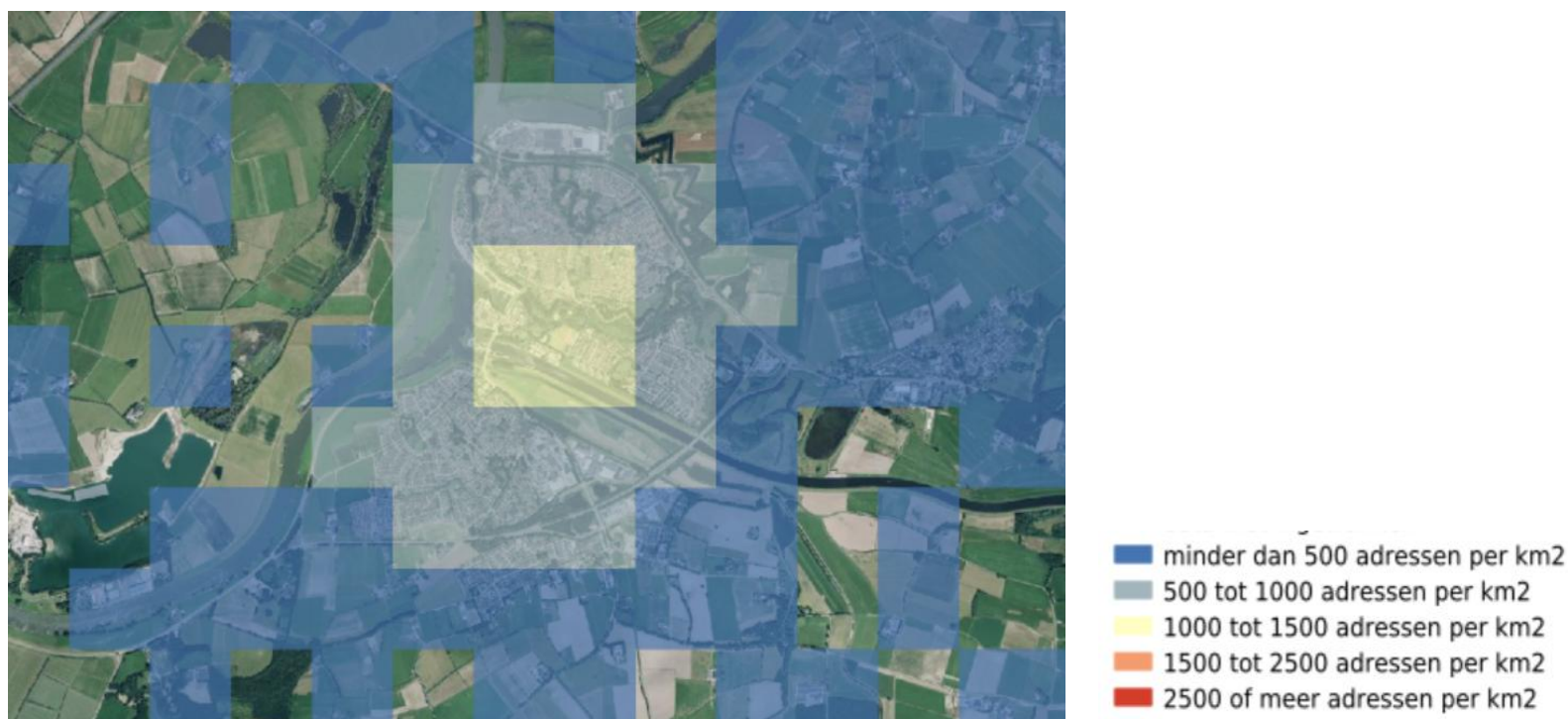
In 2024 kende de gehele gemeente Doesburg een gemiddelde dichtheid van 823 adressen per vierkante kilometer. De verdeling van stedelijkheidsgraden per CBS-buurt in de gemeente Doesburg is opgenomen in onderstaande tabel.

CBS-buurt	omgevingsadressendichtheid (per km ²)	stedelijkheidsgraad
De oude Stad binnen de gracht	972	4 (weinig stedelijk)
Noordelijk Molenveld	958	4 (weinig stedelijk)
Zuidelijk Molenveld	1122	3 (matig stedelijk)
De Ooi	909	4 (weinig stedelijk)
Beinum I	825	4 (weinig stedelijk)
Beinum II (*)	553*	4 (weinig stedelijk)
Bedrijventerrein Beinum	956	4 (weinig stedelijk)
Bedrijventerrein Verhuellweg	598	4 (weinig stedelijk)
Verspreide huizen Noordoost	228	5 (niet stedelijk)
Verspreide huizen Fraterswaard-Noordoost	244	5 (niet stedelijk)
Verspreide huizen IJssel en Oude IJssel	571	4 (weinig stedelijk)

Tabel 10 Stedelijkheidsgraad van CBS-buurt in Doesburg

** Bij deelgebied Beinum II (oppervlakte 67 hectare) is in bovenstaande cijfers nog geen rekening gehouden met nieuwe woningbouwontwikkelingen zoals benoemd in de gemeentelijke woonzorgwelzijnsvisie en de meest recente regionale woningbouwafspraken. Het gaat daarbij om de projecten Hart van Beinum, Wemmerse Woerden en Stoerwoud. Het aantal adressen in deelgebied Beinum II zal op basis hiervan met ruim 500 toenemen.*

De berekening van de omgevingsadressendichtheid is gebaseerd op landelijke gevens voor vierkanten van 500 meter bij 500 meter. De omgevingsadressendichtheid van een 500 meter bij 500 meter vierkant is de som van alle adressen binnen het vierkant en de twaalf omliggende vierkanten gedeeld door de oppervlakte van deze 13 vierkanten (3,25 km²). De omgevingsadressendichtheid wordt uitgedrukt per km².



Figuur 2 CBS-vierkantstatistieken omgevingsadressendichtheid 500 meter uit 2023 (CBS)

Door deze systematiek in combinatie met de beperkte omvang van Doesburg worden er voor de berekening van de Doesburgse buurten veel vlakken meegenomen die in het buitengebied liggen. Doordat die een zeer lage dichtheid kennen, komt de som van de vlakken voor de delen in de bebouwde kom lager uit dan op basis van de fysieke omgeving verwacht zou worden. Dit wordt zichtbaar in het midden van de bebouwde kom (gele gedeelte op bovenstaande afbeelding), waar de omliggende vierkanten wel bebouwd zijn. De dichtheid komt dan wel uit op 1.000 tot 1.500 adressen per vierkante kilometer.

Daarnaast is in het Mobiliteitsplan Doesburg 2027 (zie paragraaf 2.3) aangegeven dat één van de beleidsdoelen is om andere vervoersmiddelen dan de auto te stimuleren. Dit kan onder andere door lagere parkeernormen te hanteren.

Op basis hiervan zou voor de Doesburgse buurten in de bebouwde kom categorie 3 (matig stedelijk) de meest passende categorie zijn. Het buitengebied van Doesburg (buurten 'Verspreide huizen Noordoost' en 'Verspreide huizen Fraterswaard-Noordoost') valt in categorie 5 (niet stedelijk). Dit geldt ook voor buurt 'Verspreide huizen IJssel en Oude IJssel', deze waarde (571) is alleen zo hoog vanwege de smalle vorm van de buurt waardoor veel woningen uit de omliggende buurten meetellen.

Bijlage 2. Lijst met parkeernormen (woonfuncties)

	Centrum Doesburg	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid
Bezoekersaandeel in totale parkeernorm	0,1	0,2	0,3	
Grondgebonden woningen (****)				
Koop, huis vrijstaand	1,7	2,1	2,4	woning
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,6	2,0	2,2	woning
Koop, huis, tussen/hoek	1,5	1,9	2,1	woning
Huur, huis, vrije sector	1,3	1,5	1,7	woning
Huur, huis, sociale huur(*)	1,1	1,3	1,4	woning

Appartementen (****)				
Koop, appartement, > 100 m2 bvo	1,5	1,9	2,1	woning
Koop, appartement, 75 - 100 m2 bvo	1,3	1,5	1,7	woning
Koop, appartement, < 75 m2 bvo	1,2	1,5	1,6	woning
Huur, appartement, vrije sector, > 100m2 bvo	1,3	1,5	1,6	woning
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m2 bvo	1,1	1,2	1,3	woning
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 bvo	0,8	1,1	1,2	woning
Huur, appartement, sociale huur, > 100m2 bvo	1,1	1,2	1,3	woning
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m2 bvo	1,1	1,2	1,3	woning
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 bvo	0,7	1,0	1,1	woning
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur, < 30 m2 bvo	0,5	0,7	0,8	woning

Overige woningtypen				
Kamerverhuur, niet zelfstandig	0,2	0,2	0,4	kamer
Aanleunwoning/serviceflat (**)	0,8	0,8	0,9	woning
Zorgwoningen (***)				

Tabel 11 Lijst met parkeernormen (woonfuncties)

(*) Sociale huur

Sociale huurwoningen en -appartementen zijn huurwoningen zoals bedoeld in artikel 5.161c Besluit kwaliteit leefomgeving.

(**) Aanleunwoning

Een aanleunwoning is een gelijkvloerse woning 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, ruimtehuur e.d.

(***) Zorgwoningen

- intramurale zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie. Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingstehuis (zie bijlage 3).
- extramurale zorgwoningen voor zorgbehoevenden bewoners met behoefte aan zorg op afroep. Door de zorgbehoefte van de bewoners valt dit type woning onder de categorie aanleunwoning.

- extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Omdat deze bewoners slechts nog een kleine zorgvraag hebben en vrijwel zelfstandig wonen, gelden voor dit type de parkeernormen voor reguliere woningen.

Intramurale zorg is zorg die verleend wordt binnen de muren van een zorginstelling. Denk aan een ziekenhuis, verpleeghuis of instelling voor mensen met een beperking. Intramuraal wonen (of 'zorg met verblijf') houdt in dat een persoon niet in staat is om in een reguliere woning te (blijven) wonen, maar verzorgd moet worden in een zorginstelling. Extramuraal wonen houdt in dat patiënten die zorg nodig hebben, in een reguliere woning kunnen wonen, en daarvoor niet naar een zorginstelling hoeven. Ze ontvangen de benodigde zorg thuis.

Bij overlap van het type zorgwoning dat wordt gerealiseerd, geldt voor de betreffende zorgwoningen de parkeernorm van de categorie met de hoogste parkeernorm.

(**) Ondergrens**

Bij enkele woningtypen geven de CROW – parkeerkencijfers waarden lager dan 1,0 voor het parkeren voor bewoners. Dit wordt voor de Doesburgse situatie alleen reëel geacht voor kleinere woningen (< 75 m²). Voor de overige woningtypen is voor woningen voor bewoners een minimale waarde van 1,0 parkeerplaats per woning aangehouden.

Bijlage 3. Lijst met parkeernormen (niet-woonfuncties)

	Centrum Doesburg	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid
Werken				
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,0	2,1	2,6	100m ² bvo
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,4	2,9	3,6	100m ² bvo
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	2,0	2,4	2,4	100m ² bvo
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	0,9	1,1	1,1	100m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,6	1,9	2,0	100m ² bvo
Opslagruimte (particulier)	n.v.t.	10,0	10,0	vestiging
Winkelen en boodschappen				
Buurtsupermarkt	2,7	3,5	n.v.t.	100m ² bvo
Fullservice supermarkt	4,4	5,2	n.v.t.	100m ² bvo

Grote supermarkt (XL))	6,9	7,7	n.v.t.	100m ² bvo
Groothandel specialist	5,7	5,9	n.v.t.	100m ² bvo
Groothandel algemeen	6,4	6,4	n.v.t.	100m ² bvo
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100m ² bvo
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	3,1	3,7	n.v.t.	100m ² bvo
Wijkwinkelcentrum (klein)	3,7	4,5	n.v.t.	100m ² bvo
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	4,4	5,1	n.v.t.	100m ² bvo
Wijkwinkelcentrum (groot)	4,8	5,7	n.v.t.	100m ² bvo
Stadsdeelcentrum	5,2	6,3	n.v.t.	100m ² bvo
Weekmarkt / klein wijk-, buurt-, en dorpscentrum	0,2	0,2	n.v.t.	100m ² bvo
Kringloopwinkel	1,3	1,9	2,3	100m ² bvo
Bruin- en witgoedzaken	5,9	7,9	9,3	100m ² bvo
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,7	1,9	2,0	100m ² bvo

Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	5,1	5,2	100m ² bvo
Meubelboulevard/woonboulevard	2,1	2,4	n.v.t.	100m ² bvo
Winkelboulevard	3,8	4,2	n.v.t.	100m ² bvo
Outletcentrum	9,2	10,1	10,4	100m ² bvo
Bouwmarkt	1,9	2,4	2,5	100m ² bvo
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	2,3	2,6	2,9	100m ² bvo
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	2,3	2,6	2,9	100m ² bvo
Sport, cultuur en ontspanning				
Bibliotheek	0,8	1,2	1,4	100m ² bvo
Museum	0,8	1,1	n.v.t.	100m ² bvo
Bioscoop	8,0	11,2	13,7	100m ² bvo
Filmtheater/filmhuis	5,3	7,9	9,9	100m ² bvo
Theater/schouwburg	8,0	9,8	12	100m ² bvo

Musicaltheater	3,4	4,0	5,1	100m² bvo
Casino	6,1	6,5	7,0	100m² bvo
Bowlingcentrum	2,3	2,8	2,8	bowlingbaan
Biljartcentrum/snookercentrum	1,2	1,4	1,8	tafel
Dansstudio	3,9	5,5	7,4	100m² bvo
Fitnessstudio/sportschool	3,4	4,8	6,5	100m² bvo
Fitnesscentrum	4,5	6,3	7,4	100m² bvo
Wellnesscentrum	n.v.t.	9,3	10,3	100m² bvo
Sauna, hammam	4,6	6,7	7,3	100m² bvo
Sporthal	2,2	2,9	3,5	100m² bvo
Sportzaal	2,0	2,8	3,6	100m² bvo
Tennishal	0,4	0,5	0,5	100m² bvo
Padelhal	0,5	0,7	0,7	100m² bvo

Squashhal	2,4	2,7	3,2	100m ² bvo
Zwembad overdekt	10,7	11,5	13,3	100m ² bassin
Zwembad openlucht	10,1	12,9	15,8	100m ² bassin
Zwemparadijs	n.v.t.	4,0	4,0	100m ² bvo
Sportveld	20,0	20,0	20,0	ha, netto terrein
Stadion	0,1	0,1	n.v.t.	zitplaats
Kunstijsbaan (kleiner dan 400m)	1,6	1,9	2,1	100m ² bvo
Kunstijsbaan (400m)	2,3	2,6	2,8	100m ² bvo
Ski- en snowboardhal	n.v.t.	2,6	n.v.t.	100m ² sneeuw
Jachthaven	0,6	0,6	0,6	ligplaats
Golfoefencentrum (pitch & put)	n.v.t.	51,1	56,2	centrum
Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	96,0	118,3	18 holes
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	3,9	4,7	5,1	100m ² bvo

Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	4,6	5,6	6,1	100m² bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	4,9	5,8	6,4	100m² bvo
Kinderboerderij (stadsboerderij)	3,9	4,7	5,1	boerderij
Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	0,4	box
Dierenpark	8,0	8,0	8,0	ha, netto terrein
Attractie- en pretpark	n.v.t.	8,0	8,0	ha, netto terrein
Volkstuin	1,3	1,4	1,5	10 tuinen
Plantentuin (botanische tuin)	7,5	10,5	13,5	gemiddelde tuin
Horeca en (verblijfs)recreatie				
Camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	1,2	standplaats
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	1,7	2,1	bungalow
1* hotel	0,8	2,4	4,5	10 kamers
2* hotel	2,3	4,1	6,3	10 kamers

3* hotel	3,1	5,0	6,8	10 kamers
4* hotel	5,1	7,2	9,0	10 kamers
5* hotel	7,9	10,6	12,6	10 kamers
Café/bar/cafetaria	5,0	6,0	n.v.t.	100m² bvo
Restaurant	5,0	6,0	9,0	100m² bvo
Discotheek	13,9	20,8	20,8	100m² bvo
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	6,5	8,5	n.v.t.	100m² bvo
Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen				
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,5	3,0	3,3	behandelkamer
Apotheek	2,8	3,2	n.v.t.	apothek
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,5	1,8	2,0	behandelkamer
Consultatiebureau	1,6	1,9	2,2	behandelkamer

Consultatiebureau voor ouderen	1,6	1,9	2,2	behandelkamer
Tandartsenpraktijk (-centrum)	2,0	2,4	2,7	behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,9	2,2	2,5	behandelkamer
Ziekenhuis	1,6	1,7	2,0	100m ² bvo
Crematorium	n.v.t.	30,1	30,1	gelijke plechtigheid
Begraafplaats	n.v.t.	31,6	31,6	gelijke plechtigheid
Penitentiaire inrichting	2,2	3,3	3,7	10 cellen
Religiegebouw	0,2	0,2	n.v.t.	zitplaats
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	n.v.t.	wooneenheid
Onderwijs				
Kinderdagverblijf (crèche)	1,2	1,4	1,5	100m ² bvo
Basisonderwijs	0,8	0,8	0,8	leslokaal
Middelbare school	4,5	4,9	4,9	100 leerlingen

ROC	5,4	5,8	5,9	100 leerlingen
HBO	10,0	10,7	10,9	100 leerlingen
Universiteit	15,2	16,5	16,8	100 leerlingen
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	5,6	6,8	10,5	100 leerlingen

Tabel 12 Lijst met parkeernormen (niet-woonfuncties)

Voorbeelden per functie:

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

Bijlage 4. Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag - ochtend	Werkdag - middag	Werkdag - middag	Werkdag - nacht	Koop- avond (1)	Vrijdag- middag	Vrijdag- middag	Zaterd. middag	Zaterd. middag	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% (2)	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% (3)	60% (4)
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
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/enz ovoort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%

Sociaal medisch: arts / therapeut / consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeg-/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 (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%

Tabel 13 Aanwezigheidspercentages

- (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 restaurants noodzakelijk

Voorbeeld werkwijze aanwezigheidspercentages voor een nieuwe ontwikkeling met meerdere voorzieningen

Een ontwikkelaar heeft een plan om 40 kleinere (< 75 m2 BVO) huurappartementen vrije sector en 20 grotere (75 – 100 m2 BVO) koopappartementen vrije sector te realiseren bovenop een nieuwe supermarkt van 1.000 m2 BVO in het gebied 'rest bebouwde kom'. Hoeveel autoparkeerplaatsen dienen op het terrein te worden aangelegd?

Stap 1: bepalen van de van toepassing zijnde parkeernormen

Het betreft de realisatie van woningen en een supermarkt. De betreffende parkeernormen worden dus toegepast.

- Voor de woningen in de categorie < 75 m2 huur is de parkeernorm 0,9 per woning voor bewoners plus 0,2 voor bezoek.
- Voor de woningen van 75 – 100 m2 koop is de parkeernorm 1,3 per woning voor bewoners plus 0,2 voor bezoek.
- De supermarkt betreft een filiaal van een grote supermarktketen met een breed assortiment in alle prijsklassen en kan daarmee worden aangemerkt als een “full service supermarkt”. Hiervoor geldt een parkeernorm van 5,2 per 100 m2 BVO. De supermarkt is op zondag geopend.

Stap 2: bepalen van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte wordt op basis van bovenstaande als volgt berekend.

Functie	Omvang	Parkeernorm	Per	Eenheden	Parkeerbehoefte
Woning (< 75 m2 huur)	40	1,1	woning	40	44,0
Woning (75 – 100 m2 koop)	20	1,5	woning	20	30,0
Supermarkt	1.000	5,2	100 m2		52,0
Normatieve parkeerbehoefte:					126,0

Tabel 14 Normatieve parkeerbehoefte voorbeeld

Stap 3: bepalen van de parkeereis

De parkeereis wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de geldende aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies voor de verschillende potentieel maatgevende momenten. Hierbij wordt voor de woningen onderscheid gemaakt tussen de bewoners en de bezoekers. De aanwezigheidspercentages van beide groepen zijn verschillend. De geldende parkeernorm wordt daarvoor opgesplitst in het bewonersdeel en het bezoekersdeel.

De van toepassing zijnde aanwezigheidspercentages zijn als volgt:

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning, bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woning, bezoek	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	100%

Tabel 15 Aanwezigheidspercentages voorbeeld

De doorrekening op basis van de aanwezigheidspercentages is dan als volgt. In de onderstaande tabel is voor de functie wonen onderscheid gemaakt naar de normatieve parkeerbehoefte van de bewoners zelf ($40 \times 0,9$ plus $20 \times 1,3 = 62,0$) en van de bezoekers ($60 \times 0,2 = 12,0$).

	Normatieve parkeerbehoefte	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning, bewoners	62,0	37,2	37,2	55,8	62,0	49,6	43,4	43,4	46,5	49,6	46,5
Woning, bezoek	12,0	4,8	6,0	9,0	0,0	8,4	7,2	12,0	12,0	12,0	10,8
Supermarkt	52,0	26,0	31,2	20,8	0,0	41,6	41,6	41,6	52,0	20,8	52,0
Totaal	126,0	68,0	74,4	85,6	62,0	99,6	92,2	60,0	110,5	82,4	109,3

Tabel 16 Doorrekening voorbeeld

Hieruit blijkt dat de zaterdagmiddag het drukste en daarmee maatgevende moment is. Er zijn dan 111 parkeerplaatsen nodig (afronden naar boven). Verlaging van de parkeereis als gevolg van salderen is in dit geval niet aan de orde. De parkeereis bedraagt daarmee 111 parkeerplaatsen.

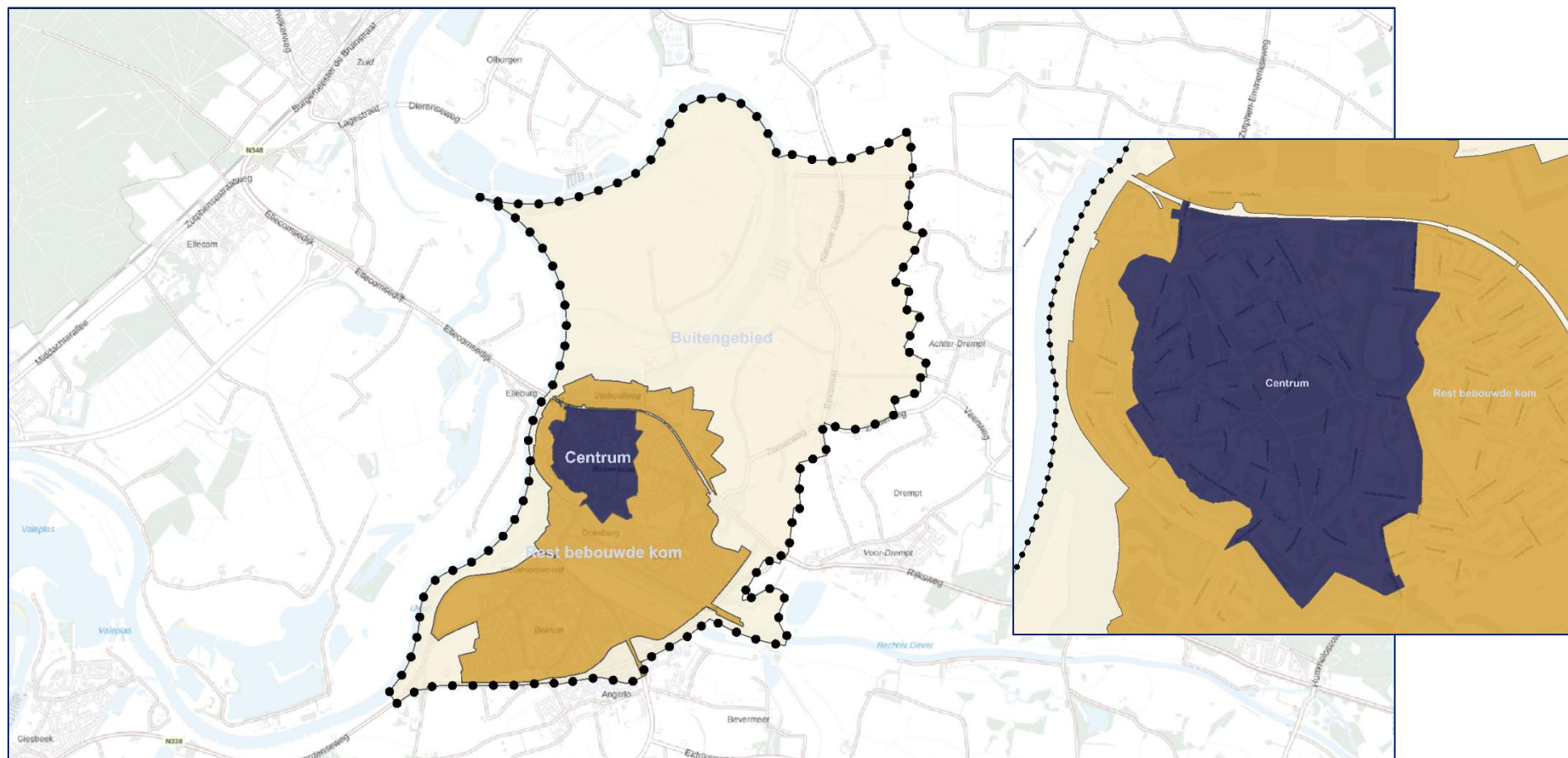
Let op: in dit voorbeeld is het uitgangspunt dat alle parkeerplaatsen vrij beschikbaar zijn voor bewoners en bezoekers van de woningen en personeel en klanten van de supermarkt. In dat geval kan met volledig dubbelgebruik worden gerekend. Als een deel van de parkeerplaatsen vast zou worden toegewezen, bijvoorbeeld aan bewoners, dan zijn deze niet meer beschikbaar voor dubbelgebruik en dient hier in de berekening rekening mee te worden gehouden.

Bijlage 5. Maximale loopafstanden

Vanaf geparkeerde auto naar	Acceptabele loopafstand (in meters)
Woning	75 - 250 (300 voor bezoekers) m.u.v. minder validen
Supermarkt	100 - 250
Stadscentrum/winkelgebied	200 - 600
Werklocatie	200 - 800
Schoollocatie	100 - 300
Horeca	100 - 500
Huisarts/fysio/apotheek	100 - 250
Ziekenhuis	100 - 350
Bioscoop/theater	100 - 600
Sportlocatie binnen	100 - 300
Sportlocatie buiten	100 - 300

Tabel 17 Acceptabele loopafstanden voor verschillende typen voorzieningen.

Bijlage 6. Kaart gebiedsindeling



Figuur 3 Totaalkaart en uitsnede centrum gebiedsindeling