

Nota parkeernormen 2024

Gemeente Doetinchem



Februari 2024

1 Inleiding

1.1 Begrippenlijst

In deze nota wordt verstaan onder:

Aanwezigheidspercentages: Voor een functie zijn de bewoners en bezoekers niet altijd aanwezig. De aanwezigheidspercentages geven aan hoeveel bewoners, werknemers en bezoekers er op een maatgevend moment gemiddeld aanwezig zijn. Bij meerdere functies leidt dat tot minder benodigde parkeerplaatsen dan indien de pieken van alle individuele functies bij elkaar opgeteld zouden worden.

ASVV2021: Ontwerpwijzer voor kleine parkeervoorzieningen en parkeervoorzieningen op maaiveld.

Bezoekersaandeel: Het deel van de parkeervraag dat bestaat uit bezoekers.

CROW-richtlijn: De landelijke CROW-richtlijn 381 "Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen" (versie december 2018). Deze richtlijn geeft landelijke richtlijnen voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij de meest voorkomende functies bij ruimtelijke ontwikkelingen. De richtlijnen en de rekenmethodiek van CROW gelden als basis voor deze parkeernorm.

Deelauto: Een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze op grond van een overeenkomst gedeeld wordt met ten minste één andere particuliere deler van een ander huishouden.

Dubbelgebruik: De mogelijkheid om een parkeerplaats door meerdere functies (wonen, werken, winkels) te laten gebruiken. Er is dan geen exclusief parkeerrecht op die plaats door één vaste gebruiker(sgroep).

Eigen terrein: Grond waarover de initiatiefnemer duurzaam en aantoonbaar kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling gedurende het gebruik van de functie, dan wel op loop- of fietsafstand van de ruimtelijke activiteit, waarbij rekening is gehouden met voor- en natransport om op die locatie te komen

Functiewijziging: Het wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw of terrein, dat leidt tot een andere parkeervraag

Gereguleerde gebied: Het gebied waar een vorm van parkeerregulering geldt. Dat kan zijn betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, blauwe zone of een parkeerverbodsgebied.

GROP-lijst: GROP staat voor Geen Recht Op Parkeervergunning. De GROP-lijst is een lijst van adressen waarvan de bewoners geen recht hebben op een parkeervergunning of een (parkeer)bezoekersregeling. Adressen komen bijvoorbeeld op de GROP-lijst te staan als de omgevingsvergunning is afgegeven op een datum na het vaststellen van deze parkeernormennota.

Mobiliteitsfonds: Het mobiliteitsfonds is een door de gemeenteraad ingesteld fonds dat gebruikt wordt om de mobiliteit in brede zin in heel Doetinchem te verbeteren.

NEN 2443: Ontwerpwijzer voor gebouwde parkeerplaatsen.

Parkeerbalans: De berekening van de totale parkeerbehoefte en parkeereis (programma x parkeernorm x aanwezigheidspercentages x percentage afkoop) naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke activiteit.

Parkeerbehoefte: Het aantal parkeerplaatsen dat iedere functie zelfstandig nodig heeft op basis van de parkeernorm.

Parkeereis: Het aantal parkeerplaatsen dat na verrekening van de aanwezigheidspercentages voor de hele ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd dient te worden voor het gebruik van die functie.

Parkeernorm: Een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte op basis van de huidige inzichten.

POET-lijst: POET staat voor Parkeren Op Eigen Terrein. Adressen die een parkeerplaats op eigen terrein hebben komen op de POET-lijst te staan. Dat kunnen parkeerplaatsen zijn zoals opritten, maar ook parkeerkelders onder bijvoorbeeld een wooncomplex. Ook parkeerplaatsen bij een bedrijf gelden als POET voor het adres van het bedrijf. Bij een POET-1 heeft het adres 1 parkeerplaats. Bij een POET-2 heeft het adres 2 parkeerplaatsen etc.

Ruimtelijke ontwikkeling: Onder ruimtelijke ontwikkelingen verstaan we:

- Woningbouw, oprichting commerciële functies, oprichting sociaal maatschappelijke functies, en oprichting alle andere voorkomende functies
- Functiewijziging
- Herontwikkelingen (gedeeltelijke) sloop-nieuwbouw)
- Uitbreiding van een bestaand gebouw (extra bouwlaag , aanbouw) indien dit van invloed is op de parkeernorm (bijvoorbeeld de woonfunctie wordt anders daardoor, of het aantal m² commerciële ruimte neemt toe).
- Uitbreiden van het aantal woningen, zonder dat het oppervlakte verandert. Denk daarbij aan het splitsen van een eengezinswoning in meerdere kleinere appartementen.

1.2 Trends en ontwikkelingen

Doetinchem is volop in ontwikkeling. De komende 10-12 jaar wil Doetinchem groeien tot een stad met 70.000 inwoners. Deze ambitieuze gebiedsontwikkelingen vinden binnenstedelijk plaats. De grootste ontwikkeling is voorzien in het gebied rond het station. Deze ontwikkelingen kunnen leiden tot een grotere verdichting van de bestaande bebouwing. Dit kan tot een toename van de vraag naar parkeergelegenheid leiden. Daarnaast is er beperkte ruimte om nieuwe parkeerplaatsen te realiseren. Landelijk zien we een groei van het aantal auto's die naar verwachting zeker tot 2030 zal blijven groeien. Het aantal auto's per inwoner groeit ook nog steeds. Zonder maatregelen zal deze groei leiden tot een hogere parkeerdruk.

We zien een maatschappelijke trend om het autobezit en -gebruik te beperken. Doetinchem zet met dat doel in op duurzaam vervoer. Denk hierbij aan het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer (OV), het aanleggen van doorfietspaden en het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen bij ov-knooppunten. Ook het promoten van deelmobiliteit maakt onderdeel uit van de maatregelen die de gemeente Doetinchem neemt om het gebruik van de auto te beperken.

Daarnaast heeft Doetinchem een nieuw mobiliteitsplan vastgesteld die hoge ambities stelt aan de bereikbaarheid van heel Doetinchem. Er wordt daarbij ingezet op het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen voor de auto. Om de stad bereikbaar te houden dient enerzijds

ingezet te worden op het stimuleren van alternatieven zoals deelmobiliteit, openbaar vervoer en fietsen, maar anderzijds ook op het reguleren van het autobezit.

Om bovenstaande trends en ontwikkelingen mee te nemen in de afweging bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt het parkeernormenbeleid geactualiseerd. In deze parkeernormennota wordt vastgelegd hoeveel parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden aangelegd.

1.3 Oude parkeernormen

Het oude parkeernormenbeleid van de gemeente is opgenomen in de '*Nota Parkeernormen auto en fiets*' uit 2017. Bij vaststelling van de nieuwe nota komt de oude te vervallen.

1.4 Doel van deze Nota Parkeernormen 2024

Het doel van deze *Nota Parkeernormen 2024* is om een kader te scheppen waaraan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de hele gemeente ten aanzien van parkeren getoetst kunnen worden. Het is een maatschappelijk belang dat woonruimte wordt gerealiseerd, zowel door transformaties, als door bouwprojecten en gebiedsontwikkelingen. Voor de transformaties geldt dat de realisatie van parkeerplaatsen vaak niet mogelijk is door ruimtegebrek. Deze nota parkeernormen zorgt ervoor om op een verantwoorde wijze ruimtelijke ontwikkelingen met minder parkeerplaatsen toch mogelijk gemaakt kunnen worden. De parkeernorm is een vast gegeven, gebaseerd op de functie die wordt gerealiseerd en de omvang ervan. De parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat uiteindelijk aangelegd dient te worden, nadat de stappen van de berekening in de parkeerbalans doorlopen zijn, zoals de gelijktijdige aanwezigheid van verschillende functies en de mogelijkheid van het afkopen van een reductie.

1.5 Op welke onderdelen is het parkeernormenbeleid aangescherpt?

De afgelopen jaren is de parkeernorm bepaald op basis van het type woning dat wordt gebouwd. Echter, door bij het hanteren van de parkeernorm alleen te kijken naar de typering van de woningen kan er makkelijk een scheefgroei optreden in de parkeerbalans: er kunnen te veel of juist te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Te veel betekent leegstand en onnodig hoge kosten, te weinig betekent dat er ongewenste parkeerdruk in de omgeving zal optreden. Niet alleen het woningtype, maar ook de locatie bepalen samen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn. Een toevoeging of wijziging van functies bij een nieuwe ontwikkeling mag geen parkeeroverlast veroorzaken in de omliggende gebieden.

De belangrijkste wijziging ten opzichte van de oude parkeernormennota is:

- Voor de binnenstad van Doetinchem gelden lagere parkeernormen voor woonfuncties dan in de rest van de gemeente. Voor een woning in de binnenstad geldt een norm van 1 pp per woning.
- de loopafstanden van en naar parkeerplaatsen en voorzieningen zijn aangepast.

1.6 Leeswijzer

Deze *Nota Parkeernormen 2024* laat zien welke parkeernormen gehanteerd worden en onder welke voorwaarden het mogelijk is om bij ontwikkelingen in heel Doetinchem een reductie op de parkeereis af te kopen.

Concreet vertrekpunt is dat de parkeernorm de basis blijft waarmee de parkeerbehoefte en de parkeereis worden berekend. De parkeereis kan worden gereduceerd. Om hiervoor in aanmerking te komen, dient aanvrager aan de voorwaarden te voldoen. Het gaat in dat geval bijvoorbeeld om de maatregelen die de ontwikkelaar gaat nemen om het autobezit en – gebruik te verlagen.

- Het eerste hoofdstuk van deze Nota Parkeernormen geeft weer wat het doel is van een parkeernorm en hoe parkeernormen toegepast worden om de parkeerbehoefte te bepalen.
- Hoofdstuk 2 beschrijft de relatie tussen deze nota en de al bestaande beleidsregels over parkeernormen.
- Hoofdstuk 3 geeft weer waarvoor parkeernormen nodig zijn en welke normen per functie en per gebied toegepast worden.
- Hoofdstuk 4 geeft vervolgens inzicht in het stappenplan en de voorwaarden op basis waarvan een reductie op de parkeernorm kan worden verkregen.
- In hoofdstuk 5 wordt aangegeven wat er geborgd dient te worden in de afspraken tussen gemeente en eigenaren van panden, maar ook tussen eigenaren en huurders van panden om ervoor te zorgen dat de regeling ook na de verkoop van een pand blijft gelden.
- In hoofdstuk 6 staan de slotbepalingen, overgangsregeling en hardheidsclausule opgenomen.

2 Parkeernormen

2.1 Waar dient een parkeernorm voor?

Parkeernormen dienen er primair voor dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals nieuwbouw, grootschalige renovaties en transformaties geen parkeeroverlast ontstaat in de omgeving door deze ontwikkeling. Maar ook om ervoor te zorgen dat er niet te veel parkeerplaatsen aangelegd worden, die een onnodige claim leggen op de openbare ruimte. De parkeernorm is een sturingsinstrument om ervoor te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Doel van de parkeernorm is om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad voor zowel bestaande als nieuwe bewoners, werknemers en bezoekers te waarborgen. Dit sluit aan bij het gemeentelijke mobiliteitsplan.

Het huidige aantal auto's en parkeerplaatsen in de stad zorgen voor veel zoekverkeer en een grote druk op de openbare ruimte door geparkeerde auto's. Die auto's zijn aan de ene kant wenselijk doordat bewoners, werknemers en bezoekers een bepaalde verplaatsingsbehoefte hebben. Maar anderzijds kost het ook heel veel ruimte in de stad die niet gebruikt kan worden voor (wandel-, fiets-, speel- en verblijfs) voorzieningen en groen. Doetinchem geeft

eigenaren cq aanvragers van een omgevingsvergunning in de **binnenstad** de ruimte om minder parkeerplaatsen bij de ruimtelijke ontwikkeling te realiseren.

Het is dan de verantwoordelijkheid van de eigenaar (en de toekomstige eigenaren) om met minder parkeerplaatsen toch voldoende mobiliteit voor de bewoners van het pand te bieden. Door minder parkeerplaatsen te realiseren bij een ruimtelijke ontwikkeling worden mensen gestimuleerd om geen eigen auto (of geen 2^e auto) te bezitten, maar gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen of bijvoorbeeld deelauto's, fiets of openbaar vervoer.

Het hanteren van deze lagere parkeernorm werkt uitsluitend als er alternatieven voor handen zijn en er in de omgeving geen gratis parkeermogelijkheden zijn. De behoefte om te verplaatsen zal immers blijven. Hoewel deze iets kleiner is als alle benodigde voorzieningen binnen loop- en fietsafstand aanwezig zijn. Denk daarbij aan werkgelegenheid op loop- of fietsafstand, winkels en voorzieningen in de buurt, openbaar vervoer in de buurt en de beschikbaarheid van deelmobiliteit voor de deur. De parkeernorm dient in een breder kader gezien te worden dan alleen het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Het is een onderdeel van de totale mobiliteitsbehoefte, de verplaatsingsbehoefte van de toekomstige gebruikers en de aanwezigheid van alle vervoersmodaliteiten. Op deze wijze is de parkeernormennota een sturingsmiddel om de doelen van het mobiliteitsplan te behalen.

2.2 Stedelijkheidsgraad

De CROW-richtlijnen (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) voor de parkeernormen liggen aan de basis voor deze parkeernorm voor de gemeente Doetinchem. In de CROW-richtlijnen worden bandbreedtes en stedelijkheidsgraden aangegeven. De stedelijkheidsgraad is van invloed op de parkeerbehoefte van veel functies. Volgens het CBS is de stedelijkheidsgraad het aantal adressen per km². Doetinchem heeft een "adressendichtheid" van 1.115 adressen per km² (bron: CBS). Dat wordt gekwalificeerd als 'matig stedelijk'. De kernen Wehl, nieuw Wehl en Gaanderen behoren tot "rest bebouwde kom"

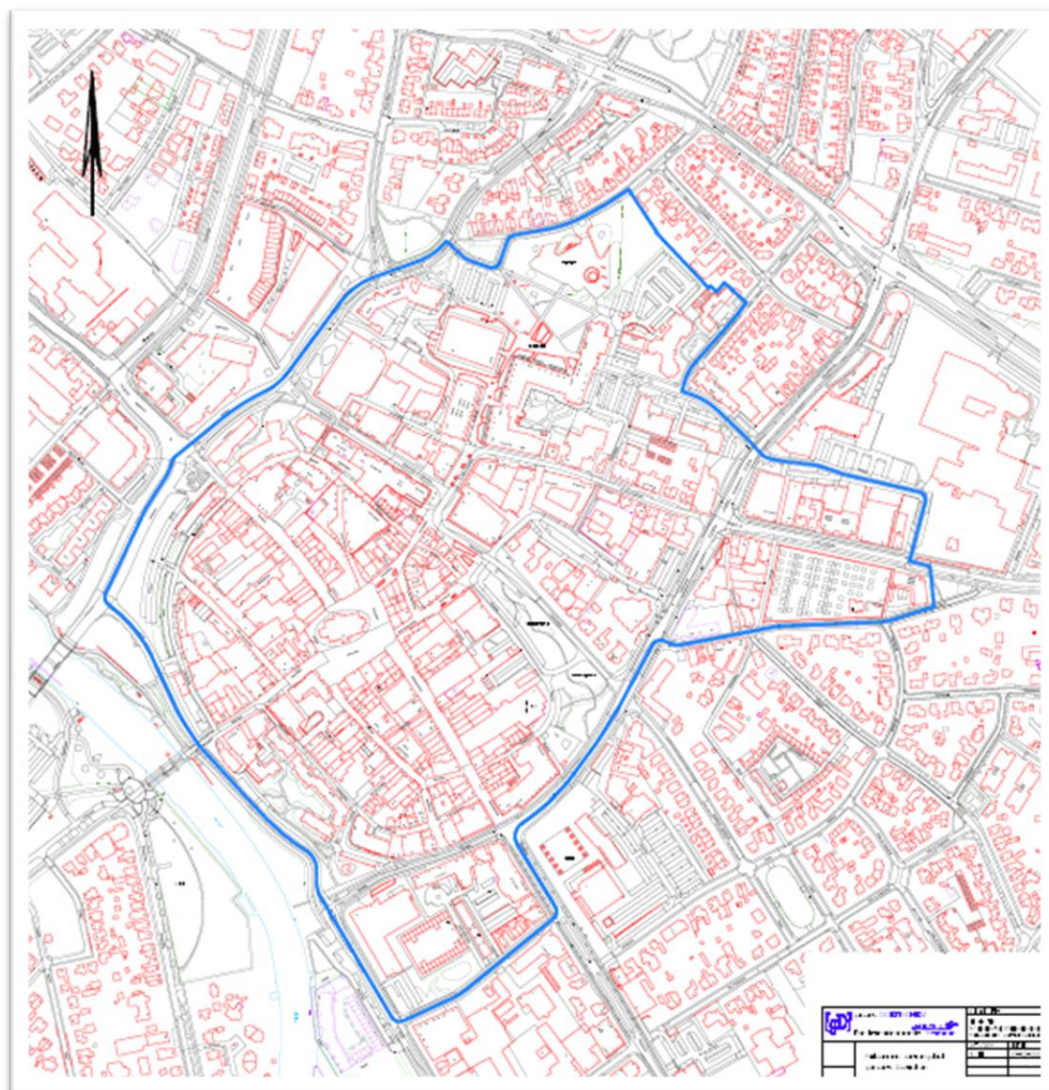
2.3 Gebiedsindeling

Voor de parkeernormering wordt gebruik gemaakt van onderstaande gebiedsindeling. Er wordt onderscheid gemaakt tussen Centrum, Schil/overloopgebied, Rest bebouwde kom en Buitengebied. In het centrum zijn de voorzieningen dichtbij en is de ruimte het meest schaars. In dit gebied is de noodzaak voor het hebben van een eigen auto het kleinst. De parkeernorm per functie is dan ook het laagste voor dit gebied. In de Schil/overloop is de afstand tot het centrum en de voorzieningen groter, wat leidt tot een iets hogere parkeernorm. In het buitengebied liggen de voorzieningen ver weg en is de noodzaak van het hebben van een auto het grootst. Voor deze gebieden is de parkeernorm het hoogst.

Op de onderstaande kaart (figuur 1) is aangegeven welk deel van de kern Doetinchem behoort tot centrum. Daar geldt een norm van 1 pp per woning. Op termijn zal het gebied "spoorzone" worden toegevoegd. Het is de bedoeling dat hier dan dezelfde norm zal gelden

als in het centrum. Op dit moment is de ontwikkeling van het dit gebied nog niet zover op nu al in de nota op te nemen.

De rest van de bebouwde kom van de kern Doetinchem valt onder de categorie schil/overloop. De kernen Gaanderen en Wehl behorende tot rest bebouwde kom en de resterende gebieden behoren tot buitengebied.



Figuur 1. Het figuur laat het gebied zien waar een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning wordt gehanteerd. Het gebied omvat de binnenstad van Doetinchem inclusief omgeving Amphion theater en Veemarkt.

2.4 Link met het CROW

Zoals aangegeven is de gemeentelijke norm afgeleid van de landelijke CROW-richtlijn 381 "Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen" (versie december 2018). De normen zijn opgenomen in bijlage 1 van deze nota. Deze normen zijn de basis voor alle ruimtelijke ontwikkelingen.

De rekenmethodiek van de CROW-richtlijn wordt gevolgd. Waarbij eerst gekeken wordt naar de te realiseren nieuwe functies en de bijbehorende parkeernorm. Vervolgens wordt er gekeken naar de gelijktijdige aanwezigheidspercentages van deze functies om het benodigde

aantal parkeerplaatsen te berekenen. In bijlage 2 zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages aangegeven.

Er is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Doetinchem geldt de normering voor “matig stedelijk”
- De kern Doetinchem is onderverdeeld in verschillende stedelijke zones, te weten Centrum, en Schil/overloopgebied. De kernen Gaanderen en Wehl behorende tot rest bebouwde kom en de resterende gebieden behoren tot Buitengebied
- De gemiddelde parkeernorm van het CROW wordt gehanteerd en niet de minimale of de maximale norm.
- De uitkomst van de parkeereis die volgt uit het opstellen van de parkeerbalans dient naar boven afgerond te worden. Bijvoorbeeld een parkeereis van 13,2 parkeerplaatsen betekent dat er 14 parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Deze afronding is omdat er geen halve parkeerplaatsen gerealiseerd worden en er feitelijk een tekort is als er maar 13 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.
- De uitkomst van de parkeereis is het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen.
- Bij het dubbelgebruik van parkeerplaatsen (aanwezigheidspercentages in bijlage 2) dienen alle parkeerplaatsen openbaar te zijn en zowel beschikbaar voor de vaste parkeerders als voor de bezoekers van de aanwezige functies en voorzieningen.
- Indien functies vaste parkeerplaatsen krijgen toegewezen in het plan (bijvoorbeeld als woningen een eigen fysieke parkeerplaats krijgen toegewezen) dient dit in de parkeerbalans opgenomen te worden als 100% aanwezigheid op alle dagdelen.
- De afkoop van parkeerplaatsen vindt plaats op basis van de parkeereis (niet op basis van de parkeernorm).

2.5 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).

Loopafstanden tussen parkeerplaats en bestemmingsadres

Gebied	Wonen	Werken	Overige functies
Centrum	200 meter	500 meter	300 meter
Schil	200 meter	400 meter	200 meter
Rest bebouwde kom	200 meter	200 meter	200 meter
Buiten bebouwde kom	100 meter	200 meter	100 meter

2.6 Normen per functie

Per functie is een parkeernorm bepaald. Deze staat in bijlage 1 aangegeven. Voor functies die niet specifiek genoemd staan in de tabel van bijlage 1 dient door inschrijver onderbouwd te worden welke bijpassende norm voor deze functie zal gelden. Rekening houdend met dezelfde redeneringen als gehanteerd in de CROW-richtlijn. Het is aan de gemeente om voor deze nieuwe functie de definitieve norm vast te stellen voor de betreffende ruimtelijke ontwikkeling.

Voor wonen wordt onderscheid gemaakt tussen de parkeernorm voor bewoners en voor bezoekers. Voor overige functies wordt in de parkeernorm geen onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers.

2.7 Kwaliteitseisen parkeeroplossingen

De parkeereis dient ingevuld te worden door de realisatie van parkeerplaatsen op eigen terrein, waarbij de volgende kwaliteitseisen gelden:

- De actuele NEN 2443 "Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages". Momenteel is dat de versie van maart 2013. Als er een nieuwe NEN2443 gepubliceerd wordt, geldt steeds de nieuwste versie van de NEN2443.
- In aanvulling op de NEN2443 geldt voor deze parkeernormennota dat ook parkeerlocaties van kleiner dan 20 parkeerplaatsen moeten voldoen aan de kwaliteitseisen die gesteld worden in de NEN 2443.
- Het ontwerp parkeerplaatsen dient eveneens te voldoen aan de ontwerpwijzer van het ASVV2021 (aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom).
- Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een parkeereis van minimaal 15 autoparkeerplaatsen, dient minimaal 2% van die eis uitgevoerd te worden als gehandicaptenparkeerplaatsen, met een minimum van 1 parkeerplaats, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter gerekend vanaf de hoofdtoegang van het gebouw.

3 Toepassingskader

3.1 Van parkeernorm naar parkeereis

Voor het berekenen van de parkeereis wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen die voor de functies in een ruimtelijke ontwikkeling gelden. De parkeernorm voor Doetinchem is grotendeels gebaseerd op de gemiddelde parkeernorm die gesteld wordt in de landelijke CROW-richtlijn voor matig stedelijk gebied. Iedere functie heeft een eigen norm en daarbij ook eigen aanwezigheidspercentages. De aanwezigheidspercentages verschillen per functie. Zo zijn werknemers en bezoekers van kantoren voornamelijk op werkdagen aanwezig en zijn bewoners van woningen voornamelijk in de avond en nacht aanwezig. Als de parkeervoorziening openbaar toegankelijk is en alle bewoners, werknemers en bezoekers kunnen allemaal van elkaars parkeercapaciteit gebruikmaken dan kan er met minder parkeercapaciteit volstaan worden dan wanneer iedereen een eigen vaste parkeerplaats heeft. Het uiteindelijke aantal parkeerplaatsen dat overblijft na het verrekenen van de

gelijktijdige aanwezigheidspercentages is de parkeereis waar een ruimtelijke ontwikkeling aan moet voldoen.

De aanvrager van de omgevingsvergunning heeft dan ook in een gebied waar gereguleerd parkeren geldt (betaald parkeren, blauwe zone of vergunninghoudersparkeren) de mogelijkheid om tot 10 % van de parkeereis af te kopen. Voor gebieden waar geen gereguleerd parkeren is (gratis parkeren) geldt geen afkoop van de parkeereis. Voor de gebieden zonder gereguleerd parkeren is de sturing op het voorkomen van overlast door geparkeerde auto's namelijk nauwelijks aanwezig. Het bedrag van de afkoop wordt gestort in het mobiliteitsfonds. Het mobiliteitsfonds is een fonds dat gebruikt kan worden om de mobiliteit in brede zin in heel Doetinchem te verbeteren. Het is dus geen specifieke bijdrage aan een verbetering van de mobiliteit rondom het project dat de bijdrage heeft gedaan. Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar en de toekomstige eigenaren van het vastgoed dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein zijn om de huurders, bewoners, medewerkers en bezoekers te voorzien in hun verplaatsingsbehoefte. Zo kan de eigenaar deelvervoer organiseren voor de huurders of de huurders motiveren om met OV of fiets te reizen. Maar de huurders en eigenaren van deze panden hebben geen recht op een gemeentelijke parkeervergunning.

3.2 Stappen voor berekenen parkeereis

Voor het berekenen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij een ruimtelijke ontwikkeling verwijzen we de parkeernorm in bijlage 1 en de rekenmethodiek van de CROW-richtlijn.

- Uitgangspunt is dat bij iedere nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het gereguleerde gebied in principe geen parkeervergunning voor een eerste auto worden verstrekt. De adressen behorende bij de ruimtelijke ontwikkeling worden toegevoegd aan de GROF-lijst (Geen Recht Op Parkeervergunning).

Stap 1: normatieve parkeerbehoefte berekenen

Bij elk plan wordt eerst gekeken welke normatieve parkeerbehoefte er geldt. Per functie wordt het normatieve aantal parkeerplaatsen van het betreffende plan berekend. Zie voor de parkeernormen bijlage 1. Dit aantal parkeerplaatsen (op gehele getallen afgerond naar boven) is de parkeerbehoefte die bij het plan hoort. In Doetinchem wordt in de parkeernormering onderscheid gemaakt tussen centrum, schil/overloop, rest bebouwde kom, buitengebied.

Saldering bij functiewijziging of langdurige leegstand.

- Bij een functiewijziging of bij langdurige leegstand leidde de oorspronkelijke functie veelal ook tot een parkeerbehoefte. De parkeerplaatsen bedoeld om in deze parkeerbehoefte te voorzien, kunnen worden hergebruikt om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit principe wordt salderen genoemd. Het salderen van een bestaande parkeerbehoefte is mogelijk tot maximaal 5 jaar na het laatste vergunde gebruik.
- Een aandachtspunt bij salderen is een mogelijke verschuiving van het moment waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert. Met de werkwijze die de

gemeente Doetinchem hanteert, wordt zo veel mogelijk voorkomen dat onjuiste verrekeningen van de oude parkeerbehoefte worden gedaan. De oude en nieuwe parkeerbehoefte wordt voor ieder dagdeel gesaldeerd. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking stonden van de oude functie (veelal gelegen op eigen terrein), kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerd.

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 Doetinchem het uitgangspunt dat maximaal 10% 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.

Stap 3: vaststelling parkeerbehoefte

Nadat eventuele mobiliteitscorrectie(s) zijn toegepast, 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.

Stap 4: effectieve parkeerbehoefte aan de hand van dubbelgebruik berekenen.

Bovenstaand aantal (berekende) parkeerplaatsen geeft invulling aan een belangrijk deel van de parkeerbehoefte, maar het kan zijn dat verschillende doelgroepen op andere tijden gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Om dat in beeld te brengen is een toets nodig van het dubbelgebruik. Dit wil zeggen dat voor alle maatgevende momenten bepaald wordt of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de parkeerbehoefte op het betreffende moment. De gelijktijdige aanwezigheidspercentages staan in bijlage 2.

Met het doorlopen van de stappen 1 en 2 is de theoretische parkeeropgave voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling bepaald die beantwoordt aan de doelstelling om een passende parkeeroplossing te bieden en geen parkeeroverlast in de omgeving te veroorzaken. Omdat wordt gestreefd naar een groene en duurzame stad, is het wenselijk waar mogelijk minder parkeerplaatsen te realiseren dan de berekende parkeereis. In onderstaande stappen zijn de mogelijkheden weergegeven om deze parkeeropgave in te vullen. In alle gevallen geldt dat de voorgestelde parkeeroplossing slechts van toepassing kan worden verklaard, als deze structureel en beheersbaar kan worden gemaakt.

Stap 5: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein of in de openbare ruimte

Parkeren op eigen terrein

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

Gebruik bestaande private parkeercapaciteit

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 in private parkeervoorzieningen. Deze parkeercapaciteit moet binnen de maximale loopafstanden van de ontwikkellocatie liggen. Het gebruik van eventuele private 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.

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 2.5). 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.

Consequenties niet voldoen aan de parkeereis

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

- Het niet voldoen aan auto- of fietsparkeereis vormt een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning of;

- Het bevoegd gezag maakt gebruik van haar afwijkingsbevoegdheid en verleent vrijstelling aan het betreffende initiatief van het (volledig) voldoen aan de auto- of fietsparkeereis.
- De eigenaar van de ruimtelijke ontwikkeling heeft in het uiterste geval de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen te realiseren dan de berekende parkeereis. Voor iedere parkeerplaats die niet gerealiseerd wordt (en dus afgekocht wordt) dient een bedrag van € 17.000, -- betaald te worden aan het mobiliteitsfonds. Het bedrag zal vervolgens ook weer jaarlijks per 1 januari geïndexeerd worden conform CPI alle huishoudens.

Het bedrag wordt berekend over het volle aantal afgekochte parkeerplaatsen (gehele getallen), indien nodig afgerond naar boven. Er wordt geen onderscheid gemaakt in de functie van de ruimtelijke ontwikkeling. De hoogte van het afkoopbedrag geldt voor iedere parkeerplaats bij iedere functie. De maximale reductie in de gereguleerde parkeergebieden bedraagt 10%. Er kan dus tot maximaal 10% van de parkeerplaatsen afgekocht worden.

Uitzonderingen hierop zijn:

- In de niet-gereguleerde gebieden is geen afkoop van de parkeereis mogelijk. Dit vanwege het feit dat in gratis parkeergebieden bijna geen handhavingsmogelijkheden zijn om te voorkomen dat mensen gratis op straat gaan parkeren, waardoor de parkeerdruk in die gebieden op straat zal toenemen.
- Voor het Kern winkelgebied (KWG) geldt dat er geen parkeernorm is en er dus ook geen afkoop mogelijk is. Met het kernwinkelgebied wordt bedoeld het voetgangersgebied
- Een ruimtelijke ontwikkeling binnen het gereguleerde gebied die (vóór een eventuele afkoop) uitkomt op een parkeereis van 3 parkeerplaatsen of minder, mag deze eis in zijn geheel afkopen, als dit aantoonbaar niet leidt tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Dit zodat ontwikkelingen op een klein oppervlak niet een te groot deel van de kavel moeten voorzien van parkeerplaatsen. Hierbij blijft ook de regel gelden dat het adres (de adressen) op de GROEP-lijst komen te staan en geen recht meer hebben op parkeervergunningen op straat.

Ter verduidelijking een voorbeeld:

- Bij een parkeereis van 4 parkeerplaatsen in het gereguleerde gebied mogen er maximaal 2 parkeerplaatsen afgekocht worden. Er moeten dan nog 2 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het is niet zo dat deze 2 dan ook nog afgekocht kunnen worden.

Stap 7: bepalen van de parkeeroplossing(en)

Het aantal parkeerplaatsen dat uiteindelijk gerealiseerd dient te worden moet voldoen aan de NEN2443 en de ontwerpwijzer van het ASVV2021. De aanvrager dient aan te tonen dat de parkeerplaatsen aan de NEN2443 en de ASVV voldoen. De parkeerplaatsen voortkomend uit de parkeereis dienen gerealiseerd te worden.

Speciale aandachtspunten

- Als bij een ruimtelijke ontwikkeling openbare parkeerplaatsen of parkeerplaatsen die verhuurd worden aan derden komen te vervallen, dan dienen deze gecompenseerd te worden in de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Tenzij aangetoond kan worden dat deze al aanwezige parkeerplaatsen niet (meer) gebruikt worden.

- Het is toegestaan om gebruik te maken van bestaande private parkeerplaatsen in de omgeving, mits aangetoond kan worden dat deze gedurende minimaal 20 jaar beschikbaar zijn voor de bewoners van de betreffende ruimtelijke ontwikkeling. De gemeente stelt geen voorwaarden over bijvoorbeeld abonnementstarieven of abonnementsvoorwaarden. Het is aan partijen onderling om daar afspraken over te maken. Het doel van deze regel is dat deze parkeerplaatsen optimaal gebruikt kunnen worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan nieuwe woningen die gebruik kunnen maken van een bestaande parkeergarage die aantoonbaar (structureel) overcapaciteit heeft en deze capaciteit wil inzetten om de woningen te faciliteren. Voor deze plaatsen wordt dan geen afkoopbedrag aan het mobiliteitsfonds gedaan, als door de eigenaar en exploitant van de parkeergarage aangegeven wordt dat er daadwerkelijk overcapaciteit is in de parkeergarage.

4 Borgen van de parkeeroplossing

4.1 Vastleggen GROF-lijst (Geen Recht Op Parkeervergunning)

In deze parkeernota wordt ervan uitgegaan dat iedere ruimtelijke ontwikkeling voorziet in haar eigen parkeerbehoefte. Door te voldoen aan de parkeereis (voldoen aan de eigen parkeerbehoefte) is het niet noodzakelijk om ook nog aanspraak te maken op een parkeervergunning of een bezoekersregeling van de gemeente in de openbare ruimte als hier sprake van is. Er is immers voldoende parkeerplaats op eigen terrein voorzien. Voor nieuwe ontwikkelingen in gebieden waar momenteel geen gereguleerd parkeren is ingevoerd, geldt dat deze adressen niet op de GROF-lijst komen te staan. Hierdoor worden alle adressen in de gereguleerde gebieden die voldoen aan de parkeereis, met of zonder reductie, op de zogenaamde GROF-lijst geplaatst. Deze adressen hebben géén recht op een eerste parkeervergunningen. Ook als het aantal te verkrijgen parkeervergunningen in dat gebied groter is dan het aantal te realiseren eigen parkeerplaatsen.

De GROF-lijst is een lijst met adressen in het gereguleerde gebied die geen aanspraak maken op een parkeervergunning of een bezoekersregeling. Als een adres de omgevingsvergunning verkregen heeft, is er voldaan aan de parkeereis en is het niet mogelijk om een eerste parkeervergunning aan te vragen (tenzij dit heel expliciet is overeengekomen).

4.2 Uitwerking publiek- en privaatrechtelijk

Gemaakte parkeerafspraken worden zo concreet mogelijk uitgewerkt ten behoeve van de aanvraag van de omgevingsvergunning. Dit om de werking van het parkeerconcept, ook op de lange termijn, zo goed mogelijk te borgen. Dan wordt bijvoorbeeld inzichtelijk of het dubbelgebruik ook zo werkt als bedoeld. Naast een parkeerbalans in de vorm van een berekening is het daarom zaak dat de parkeeroplossing ook visueel (op kaart) wordt uitgewerkt.

- In de omgevingsvergunning wordt al dan niet via nadere aanwijzingen, 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.

4.3 Communicatie naar (eind)gebruikers

Het is een verplichting voor de aanvrager van de omgevingsvergunning, om de eigenaar van het pand (als de aanvrager niet de eigenaar is) en deze op zijn beurt aan de huurder(-s) en/of kopers van het pand te informeren over het feit dat de (toekomstige) gebruikers (bewoners, werknemers en bezoekers) geen recht hebben op een parkeervergunning.

5 Juridisch kader

5.1 Hardheidsclausule

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht is verwoord dat het bevoegde bestuursorgaan de beleidsregels respecteert, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen. Concreet betekent dit dat het college van B&W de bevoegdheid heeft om af te wijken van de '*Nota Parkeernormen Doetinchem 2024*', als zich bijvoorbeeld een situatie voordoet waarin één of meerdere belanghebbenden onevenredig worden benadeeld door toepassing van deze nota. Indien gebruik gemaakt wordt van deze zogenaamde "hardheidsclausule" dient dit onderbouwd en beargumenteerd te worden.

5.2 Overgangsregeling

De voorbereiding van ruimtelijke ontwikkelingen kent vaak een lange doorlooptijd. Om duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden aan initiatiefnemers en belanghebbenden is een overgangsregeling daarom vereist. Verzoeken om een bestemmingsplan of functie te wijzigen of om een omgevingsvergunning aan te vragen die zijn ingediend vóórdat deze beleidsnota formeel in werking is getreden, worden getoetst aan de '*Nota Parkeernormen Auto en Fiets*'. Het gaat dan alleen om onderdelen die op het betreffende verzoek cq. de betreffende aanvraag van toepassing zijn.

5.3 Slot- en overgangsbepaling

- Deze beleidsregels treden in werking op de dag nadat de gemeenteraad het parkeerbeleid (in maart 2024) heeft vastgesteld. Dit zodat de parkeernormen aansluiten bij het nieuwe parkeerbeleid.
- De nota parkeernormen Auto en Fiets komt met de inwerkingtreding te vervallen.

Bijlages

- A. Parkeernormen Auto
- B. Aanwezigheidscijfers
- C. Parkeernormen fiets
- D. Kaart met gebiedsindeling

Bijlage A: Parkeernormen auto

Voor onderstaande tabellen geldt:

- Verstedelijkingsgraad: matig
- Gemiddelde parkeernorm

Tabel 1.1: Parkeernormen auto wonen bij koopwoningen

	Centrum	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een- heid	Aandeel bezoek
Vrijstaand	1	1,9	2,2	2,4	woning	0,3/woning
Twee-onder-één- kap	1	1,8	2,1	2,2	woning	0,3/woning
Rijtjeshuis (tussen- /hoekwoning)	1	1,7	1,9	2	woning	0,3/woning
Appartement-duur	1	1,7	2	2,1	woning	0,3/woning
Appartement- middenprijs	1	1,6	1,8	1,9	woning	0,3/woning
Appartement- goedkoop	1	1,4	1,6	1,6	woning	0,3/woning

Tabel 1.2: Parkeernormen auto wonen bij huurwoningen

	Centrum	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een- heid	Aandeel bezoek
Vrije sector	1	1,7	1,9	2	woning	0,3/woning
Sociale huur	1	1,2	1,4	1,4	woning	0,3/woning
Appartement- duur	1	1,6	1,8	1,9	woning	0,3/woning
Appartement- midden/goedkoop	1	1,2	1,4	1,4	woning	0,3/woning
Aanleun- woningen	1	1,1	1,1	1,2	woning	0,3/woning
Kamer (niet studenten)	0,5	0,6	0,7	0,7	woning	0,2 kamer
Kamer (tbv studenten)	0,2	0,3	0,3	0,3	kamer	0,2 kamer
Tiny house	0,5	0,6	0,7	0,7	woning	0,2 kamer

- Goedkope koopwoningen: tot € 225.000,-
- Betaalbare koopwoningen categorie 1: tot € 280.000,-
- Betaalbare koopwoningen categorie 2: tot € 355.000,-
- Dure koopwoningen: boven € 355.000,-
- Goedkope huurwoningen/sociale huurwoningen: tot € 879,66
- Betaalbare huurwoningen: tot € 1.123,13
- Dure huurwoningen: boven € 1.123,13

Tabel 1.3: Parkeernormen auto werkgelegenheid

	Centrum	Schil- overlo op	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een- heid	Aandeel bezoek
Kantoor zonder baliefunctie (<i>zonder afspraak niet binnenlopen</i>)	1,5	2	2	2,5	ppl/100 m ² BVO	5 %
Commerciële diensten (kantoor met balie): <i>zakelijk/ privébezoek, makelaar, gemeentehuis, uitzendbureau, etc.</i>	2	2,3	2,8	3,5	ppl/100 m ² BVO	20 %
Arbeidsintensief (weinig bezoekers) (<i>industrie, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf</i>)	1,5	1,9	2,4	2,4	ppl/100 m ² BVO	5 %
Arbeidsextensief (weinig bezoekers) (<i>loods, opslag, transportbedrijf</i>)	0,6	0,8	1	1	ppl/100 m ² BVO	5 %
Bedrijfsverzamelgebouw	1,2	1,5	1,8	1,9	ppl/100 m ² BVO woning	5 %

Let op: Exclusief vrachtwagen parkeren

Tabel 1.4: Parkeernormen auto winkels

	Centru m	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een- heid	Aandeel bezoek
Full-service supermarkt (<i>uitgebreid assortiment/aparte afd brood, groente en vlees</i>) 1000-2000 m WVOm ²	3,6	4	4,9	NVT	ppl/100 m ² BVO	93 %

	Centrum	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een- heid	Aandeel bezoek
Buurtsupermarkt (≤600m² WVO) (dorp-/ wijkcentrum)	1,9	2,7	3,5	NVT	ppl/100 m² BVO	89 %
Grote supermarkt (>2500- 4000m² WVO)	6	6,9	7,7	NVT	ppl/100 m² BVO	84 %
Binnenstad Doetinchem	3,3	NVT	NVT	NVT	ppl/100 m² BVO	82 %
Buurt-/dorpscentrum	NVT	3,1	3,7	NVT	ppl/100 m² BVO woning	72 %
Wijkwinkelcentrum (klein)	NVT	3,7	4,5	NVT	ppl/100 m² BVO woning	76 %
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	NVT	4,4	5,1	NVT	ppl/100 m² BVO woning	79 %
Wijkwinkelcentrum (groot)	NVT	4,8	5,7	NVT	ppl/100 m² BVO woning	81 %
Weekmarkt (1 kraam = 6m¹ + 1 ppl per standhouder)	0,19	0,19	0,19	NVT	1 m¹ kraam	85 %
Kringloopwinkel	NVT	1,2	1,8	2,2	ppl/100 m² BVO woning	89 %
Bruin-/witgoedwinkel	3,9	5,8	7,8	9,2	ppl/100 m² BVO woning	92 %
Woonwarenhuis/woonwi- nkel	1,2	1,6	1,8	1,9	ppl/100 m² BVO woning	91 %
Bouwmarkt	NVT	1,8	2,3	2,4	ppl/100 m² BVO woning	87 %
Tuincentrum (≥1.000m² buiten-/rand stedelijk gebied met aanverwante artikelen (dieren, kerst, etc)	NVT	2,2	2,5	2,8	ppl/100 m² BVO woning	89 %

	Centrum	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een- heid	Aandeel bezoek
Groencentrum (kleine tuincentra bij hoveniersbedrijf, kwekerij, o.d., beperkt extra artikelen (gereedschap))	NVT	2,2	2,5	2,8	ppl/100 m ² BVO woning	89 %
Groothandel levensmiddelen (op bedrijventerrein Sligro / Makro)	NVT	6,5	6,5	NVT	ppl/100 m ² BVO woning	80 %
Outletcentrum	NVT	9,2	10,4	10,4	ppl/100 m ² BVO woning	94 %
Meubelboulevard	NVT	2	2,3	NVT	ppl/100 m ² BVO	93 %

Tabel 1.5: Parkeernormen auto onderwijsinstellingen

	Centrum	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een-heid	Aandeel bezoek
Basisonderwijs *	0,7	0,7	0,7	0,7	per lokaal	0%
Middelbaar onderwijs	3,7	4,5	4,9	4,9	per 100 leerlingen	11%
ROC	4,7	5,4	5,8	5,9	per 100 leerlingen	7%
Hogeschool (Iselinge)	9,3	10	10,7	10,9	per 100 leerlingen	72%
Kinderdagverblijf (excl. kiss & ride)	1	1,2	1,4	1,5	per 100m ² BVO	0%
Avondonderwijs	4,5	5,6	6,8	10,5	per 10 studenten	95%

Tabel 1.6: Parkeernormen auto zorg-/maatschappelijke instellingen

	Centrum	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een-heid	Aandeel bezoek
Huisartsenpost	2	2,4	2,9	3,2	1 behandelkamer	57%
Apotheek	2,2	2,7	3,1	N.V.T.	apothek	45%
Fysiopraktijk	1,2	1,4	1,7	1,9	1 behandelkamer	57%

	Centrum	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een-heid	Aandeel bezoek
Consultatiebureau (kinderen)	1,3	1,5	1,8	2,1	1 behandel- kamer	50%
Tandartsen- praktijk	1,5	1,9	2,3	2,6	1 behandel- kamer	47%
Gezondheids- centrum	1,5	1,8	2,1	2,4	1 behandel- kamer	55%
Crematorium	N.V.T.	N.V.T.	30,1	30,1	gelijktijdige plechtigheid	99%
Begraafplaats	N.V.T.	N.V.T.	31,6	31,6	gelijktijdige plechtigheid	97%
Penitentiare inrichting	1,6	2,1	3,2	3,6	10 cellen	37%
Religiegebouw (kerk/moskee)	0,1	0,1	0,1	N.V.T.	zitplaats	
Verpleeg- /verzorgingshuis	0,6	0,6	0,6	N.V.T.	wooneenheid	60%
Ziekenhuis	1,4	1,6	1,7	2	100 m² BVO	29%

Parkeernormen ziekenhuis

Let op: de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:

- bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
- dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
- medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)
- Aandeel bezoekers: 29%

Tabel 1.7: Parkeernormen auto horeca

	Centrum	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een-heid	Aandeel bezoek
Camping	N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	1,2	Standplaats	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	N.V.T.	N.V.T.	1,7	2,1	bungalow	91%
Hotel 1*	0,4	0,8	2,4	4,5	10 kamers	77%
Hotel 2*	1,3	2,2	4	6,2	10 kamers	80%
Hotel 3*	2,1	3,3	5	6,8	10 kamers	77%
Hotel 4*	3,4	5,1	7,2	9	10 kamers	73%

	Centrum	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een-heid	Aandeel bezoek
Hotel 5*	5,3	7,9	10,6	12,6	10 kamers	65%
Café / bar / cafetaria	5	5	6	N.V.T.	100 m ² BVO	90%
Restaurant	9	9	13	N.V.T.	100 m ² BVO	80%
Discotheek	6,9	13,9	20,8	20,8	100 m ² BVO	99%
Evenementenhal beurs -/ congresgebouw	5,5	6,5	8,5	N.V.T.	100 m ² BVO	99%
Fastfoodrestaurant	N.V.T.	N.V.T.	2285	N.V.T.	vestiging	

Parkeernormen fastfoodrestaurant: Van deze functie zijn geen kencijfers bekend. Er is een globale kencijfers verkeersgeneratie bekend. Voor deze functie geldt het kencijfer "Restaurant" met norm tussen 11 en 15 plaatsen/100 m m² BVO

Tabel 1.8: Parkeernormen Sociaal-culturele voorzieningen

	Centrum	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een- heid	Aandeel bezoek
Bibliotheek	0,4	0,7	1,1	1,3	100 m ² BVO	97%
Museum	0,6	0,8	1,1	N.V.T.	100 m ² BVO	95%
Bioscoop	3,2	8	11,2	13,7	100 m ² BVO	94%
Filmhuis/filmtheater	2,6	5,3	7,9	9,9	100 m ² BVO	97%
Schouwburg	7,4	8	9,8	12	100 m ² BVO	87%
Musicaltheater	2,9	3,4	4	5,1	100 m ² BVO	86%
Casino	5,7	6,1	6,5	8	100 m ² BVO	86%
Bowlingcentrum	1,6	2,3	2,8	2,8	100 m ² BVO	89%
Biljart- /snookercentrum	0,8	1,1	1,3	1,7	100 m ² BVO	87%
Dansstudio	1,6	3,9	5,5	7,4	100 m ² BVO	93%

	Centrum	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een- heid	Aandeel bezoek
Sportschool/fitness- studio	1,4	3,4	4,8	6,5	100 m ² BVO	87%
Fitnesscentrum	1,7	4,5	6,3	7,4	100 m ² BVO	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuur, beautycentrum)	N.V.T.	N.V.T.	9,2	10,3	100 m ² BVO	99%
Sauna / hammam	2,5	4,6	6,7	7,3	100 m ² BVO	99%
Sporthal	1,5	2,1	2,8	3,4	100 m ² BVO	96%
Squash- padelhal	1,6	2,4	2,7	3,2	100 m ² BVO	84%
Sportzaal	1,1	1,9	2,7	3,2	100 m ² BVO	94%
Tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5	100 m ² BVO	87%
Zwembad overdekt	N.V.T.	10,7	11,5	13,3	m ² bassin	97%
Zwembad openlucht	N.V.T.	10,1	12,2	15,8	m ² bassin	99%
Zwemparadijs (forse marges)	N.V.T.	N.V.T.	4	4	100 m ² bassin	99 %
Stadion (De Graafschap- Vijverberg)	0,15	0,15	0,15	N.V.T.	Zitplaat s	99%
Sportveld	20	20	20	20	hectare terrein	95%
Kunstijsbaan (<400m)	1,2	1,5	1,8	2	100 m ² BVO	98%
Kunstijsbaan (400m)	N.V.T.	2,2	2,5	2,7	100 m ² BVO	98%
Ski-snowboardhal (forse marges)	N.V.T.	N.V.T.	2,5	N.V.T.	100 m ² BVO	98%
Jachthaven	0,6	0,6	0,6	0,6	ligplaat s	
Golfoefencentrum	N.V.T.	N.V.T.	51,1	56,2	centru m	93%

	Centrum	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Een- heid	Aandeel bezoek
Golfbaan (18 holes)	N.V.T.	N.V.T.	96	118,3	18 holes/6 0 ha.	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, gemiddeld/klein)	3,1	3,9	4,7	5,1	100 m ² BVO	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, groot)	3,7	4,6	5,6	6,1	100 m ² BVO	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, zeer groot)	3,9	4,9	5,8	64	100 m ² BVO	98%
Kinderboerderij (forse marges)	2,8	3,9	4,7	5,8	boerderi j	97%
Manege (forse marges)	N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	0,4	box	90%
Dierenpark	8	8	8	8	ha netto terrein	99%
Attractie-/pretpark	8	8	8	8	ha netto terrein	99%
Volkstuintjes	N.V.T.	1,2	1,3	1,4	10 tuintjes	100%
Plantentuin (botanisch)	N.V.T.	7,5	10,5	N.V.T.	gemidd elde tuin	99%

Bijlage B: Aanwezigheidscijfers

Bijlage C: Parkeernormen fiets

1.a. Werkdagen

Functie	Ochtend	Middag	Avond	Nacht
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%
Kantoren/bedrijven	100%	100%	5%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%

Functie	Ochtend	Middag	Avond	Nacht
Bioscoop/theater/podium/etc.	5%	25%	90%	0%
Sociaal medisch (arts/therapeut/consultatiebureau)	100%	75%	10%	0%
Verpleeg-/verzorgingstehuis verzorgingsflat/aanleunwoning	50%	50%	100%	25%
Ziekenhuispatiënten incl. bezoek	60%	100%	60%	5%
Ziekenhuismedewerkers	75%	100%	40%	25%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%

Tabel 1.b. Koopavond en weekend

Functie	Koopavond	Zaterdag-Middag	Zaterdag-Avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	70%	60%	100%	70%
Kantoren/bedrijven	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/etc.	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch (arts/therapeut/consultatiebureau)	10%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingstehuis verzorgingsflat/aanleunwoning	100%	100%	100%	100%
Ziekenhuispatiënten incl. bezoek	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuismedewerkers	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	100%	0%	0%	0%

Voor onderstaande tabellen geldt:

- Verstedelijkingsgraad: matig
- Gemiddelde parkeernorm

Parkeernorm fiets woningen

Functie	Centrum	Schil- overloop	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Grondslag voor norm
Normen conform Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen					

Parkeernorm fiets werk

Functie	Centrum	Schil- centrum	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Grondslag voor norm
Kantoor (personeel)	1,7	1,2	1,2	0,7	100 m ² BVO
Kantoor met balie	5	5	5	5	Balie

Parkeernorm fiets onderwijs

Functie	Centrum	Schil- centrum	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Grondslag voor norm
Basisschool (leerlingen) < 250	4,3				Per 10 leerlingen
Basisschool (leerlingen) 250-500	5				Per 10 leerlingen
Basisschool (leerlingen) > 500	6,2				Per 10 leerlingen
Basisschool (medewerkers)	0,4				Per 10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)	14				100 m ² BVO
Middelbare school (medewerkers)	0,6	0,5	0,4		100 m ² BVO
Crèche, Peuterspeelzaal/KDV	1,5	1,5	1,5		100 m ² BVO
ROC (leerlingen)	12				100 m ² BVO
ROC (medewerkers)	0,9				100 m ² BVO

Parkeernorm fiets winkelen

Functie	Centrum	Schil- centrum	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Grondslag voor norm
Winkelcentrum	2,7	2,7	1,5		100 m ² BVO
Supermarkt	2,9	2,9	1,6		100 m ² BVO
Bouwmarkt	0,25	Maatwerk			100 m ² BVO
(Week)markt	Maatwerk	Maatwerk			
Tuincentrum	0,4	Maatwerk		0,1	100 m ² BVO

Parkeernorm fiets horeca

Functie	Centrum	Schil- centrum	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Grondslag voor norm
Fastfood-restaurant/afhaalcentra	29	29	10		
Eenvoudig restaurant/café	18	15	15		100 m² BVO
Luxe restaurant	4	4	4		100 m² BVO

Parkeernorm fiets zorg en maatschappelijke voorzieningen

Functie	Centrum	Schil- centrum	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Grondslag voor norm
Apotheek (bezoekers)	7				Locatie
Apotheek (medewerkers)	4				
Gezondheidscentrum (bezoekers)	1,3				100 m² BVO
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,4				100 m² BVO
Ziekenhuis (bezoekers)	0,5				100 m² BVO
Ziekenhuis (medewerkers)	0,4				100 m² BVO
Begraafplaats crematorium	5				Gelijktijdige plechtigheid
Kerk/moskee	40 (maatwerk)	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	100 zitplaatsen

Parkeernorm fiets sport, cultuur en ontspanning

Functie	Centrum	Schil- centrum	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Grondslag voor norm
Bibliotheek	3				100 m² BVO
Bioscoop	7,8	4,3	1,4		100 m² BVO
Fitness	5	3,7	2		100 m² BVO
Museum	0,9				100 m² BVO
Sporthal	2,5	2,5	2,5		100 m² BVO
Sportveld	61				ha netto terrein
Evenementen	32				100 bezoekers
Stadion Vijverberg	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	100 zitplaatsen
Theater/schouwburg	24	21	18		100 zitplaatsen
Zwembad overdekt	28	28	28		100 m² Bassin
Zwembad openlucht	20	20	20		100 m² Bassin

Parkeernorm fiets OV

Functie	Centrum	Schil- centrum	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Grondslag voor norm
Busstation	42				Halterende buslijn
Bushalte	42				Halte
Carpoolplaats			0,8	0,8	Auto ppl