

Nota parkeernormen 2025

Gemeente Weert

Inhoud

Inhoud	2
1 Inleiding	4
1.1 Visie op parkeren in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	4
1.2 Wat is een parkeernorm?	4
1.3 Leeswijzer	4
2 Bovenliggende uitgangspunten	6
2.1 De initiatiefnemer is verantwoordelijk	6
2.2 De richtlijnen van CROW als basis	6
2.3 De mobiliteitscorrectie	6
2.4 Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt	6
2.5 Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP)	7
2.6 Borging van de parkeeroplossing en GROP	8
3 Juridisch kader	9
3.1 Toepassingsbereik	9
3.2 Omgevingsplan	9
3.3 De omgevingsvergunning	9
3.4 Hardheidsclausule	10
3.5 Overgangsregeling	10
4 Parkeernormen	11
4.1 Gebiedsindeling	11
4.2 Fietsparkeernormen	11
4.2.1 Totstandkoming fietsparkeernormen	11
4.2.2 Toepassing van de fietsparkeernormen	11
4.2.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren	12
4.3 Autoparkeernormen	12
4.3.1 Totstandkoming van de autoparkeernormen	12
4.3.2 Stedelijkheidsgraad	12
4.3.3 Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen	12
4.3.4 Gehandicaptenparkeren	13
4.3.5 Laden en lossen	13
4.4 Fiets- en autoparkeernormen voor verschillende type functies	13
5 Toepassingskader	15
5.1 Van parkeerbehoefte naar parkeereis	15
5.2 Uitgangspunten toepassingskader	16
5.2.1 Hoofd- en nevenfuncties	16
5.2.2 Maximale loopafstanden	16
5.2.3 Omrekenfactoren Parkeren Op Eigen Terrein (POET)	17

5.2.4 Salderen bij het vervallen van bestaande functies	17
5.2.5 Compensatie van vervallen parkeerplaatsen	17
5.2.6 Afrondingsregel	17
5.2.7 Vrijstelling voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen	17
5.2.8 Dubbelgebruik	18
5.3 Stappenplan	18
5.3.1 Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen	18
5.3.2 Stap 2: het salderen van een bestaande parkeerbehoefte	18
5.3.3 Stap 3: toepassing van een mobiliteitscorrectie	19
5.3.4 Stap 4: vaststelling fiets- en autoparkeervraag	20
5.3.5 Stap 5: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein of in de openbare ruimte	20
5.3.6 Stap 6: gebruik bestaande private parkeercapaciteit	21
5.3.7 Stap 7: gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit	21
5.4 Consequenties niet voldoen aan de parkeereis	22
5.4.1 Toepassing GROEP situatie 3	22
6 Borging van de parkeeroplossing	23
6.1 Het parkeeratelier	23
6.2 Vastlegging van de parkeerafspraken	23
6.2.1 Relatie tussen parkeerregelgeving en GROEP	23
6.3 Communicatie richting eindgebruikers	23
Bijlage 1: Gebiedsindeling	25
Bijlage 2: Fietsparkeernormen	26
Bijlage 3: Autoparkeernormen	29
Bijlage 4: Aanwezigheidspercentages	36
Bijlage 5: Aanwezigheidspercentages	37
Bijlage 6: Kwaliteitseisen parkeervoorzieningen	38
Bijlage 7: Rekenvoorbeeld	40
Bijlage 8: Begripsomschrijving	44

1 Inleiding

Weert is een plek waar je wilt en kúnt wonen. Een compacte stad met een goed voorzieningenniveau én goed bereikbaar. We zijn een centrumstad voor onze omliggende gemeenten, een stad in het groen. We kiezen voor beheerste groei vanuit eigenheid. De uitdaging is het groeiend aantal woningen, het toenemende aantal inwoners, bedrijven en activiteiten in de gemeente een plek te geven en tegelijkertijd de kwaliteit van de leefomgeving te verhogen. Parkeren is één van die uitdagingen in deze groeifase.

De voorliggende Nota parkeernormen 2025 stelt eisen aan het parkeren in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of herontwikkelingen. Deze nota vormt een herziening van de normen binnen de Parkeerbeleidsnota 2006 van gemeente Weert en is uitgewerkt vanuit de Parkeerkaders 2025.

1.1 Visie op parkeren in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

In Weert vinden verschillende soorten ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Iedere ruimtelijke ontwikkeling gaat gepaard met een mobiliteits- en parkeerbehoefte. Voor bepaalde mobiliteitsvormen hoeft geen (of minder) fysieke ruimte te worden gereserveerd (denk aan lopen, openbaar vervoer), voor andere vormen van mobiliteit is dit wel nodig (zoals fiets, auto en een vorm van deelmobiliteit, deelauto). De voorliggende Nota parkeernormen 2025 is een uitwerking van de Parkeerkaders 2025 en geeft antwoord op de vraag hoeveel parkeerruimte voor auto en fiets beschikbaar moet worden gesteld in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen / herontwikkelingen. Met deze nota parkeernormen wordt zo goed mogelijk aansluiting gezocht bij het actuele landschap waarin ruimtelijke ontwikkelingen tot stand komen. Dit betekent: verdichtingsopgaven, nieuwe type (woon)functies en parkeerplaatsen bijkopen- of bij huren om in de parkeervraag te voorzien.

1.2 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen nodig zijn in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling / herontwikkeling. De parkeernorm gaat gepaard met rekenregels en regels over de manier waarop de parkeernorm moet worden toegepast. Toepassing van de parkeernorm leidt tot een fiets- en autoparkeervraag. Deze parkeervraag staat voor het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar moet worden gesteld voor de desbetreffende ontwikkeling. Het niet volledig oplossen van de parkeervraag kan een weigeringsgrond vormen voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de bovenliggende uitgangspunten opgenomen die gelden voor deze beleidsnota. In hoofdstuk 3 is het juridisch kader opgenomen dat op deze nota van toepassing is. In het juridisch kader is onder andere de overgangsregeling opgenomen die onderdeel uitmaakt van deze nota. In hoofdstuk 4 wordt een toelichting gegeven op de totstandkoming van de autoparkeernormen en de fietsparkeernormen. Het stappenplan op basis waarvan de auto- en fietsparkeernormen worden toegepast is opgenomen in hoofdstuk 5. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 stilgestaan bij het borgen van de parkeeroplossing die is gevormd voor een ruimtelijke ontwikkeling.

2 Bovenliggende uitgangspunten

Op deze nota parkeernormen zijn een aantal beleidsmatige uitgangspunten van toepassing. In dit hoofdstuk zijn deze uitgangspunten opgenomen.

2.1 De initiatiefnemer is verantwoordelijk

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

2.2 De richtlijnen van CROW als basis

De fiets- en autoparkeernormen zoals opgenomen in deze nota parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van CROW. CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren. De parkeerkencijfers van CROW worden door veel gemeenten in Nederland als uitgangspunt aangehouden voor het bepalen van parkeernormen. In Weert worden de CROW-kencijfers al jaren gebruikt om de parkeernormen te bepalen. In de voorliggende nota parkeernormen zijn de laatste parkeerkencijfers verwerkt, gepubliceerd in juni 2024.

2.3 De mobiliteitscorrectie

Actieve mobiliteit draagt bij aan een gezonde, duurzame en veilige samenleving. Daarom is lopen en fietsen, als belangrijkste speerpunt naar voren gekomen in het Mobiliteitsplan van Weert. Gemeente Weert wil fietsen en lopen aantrekkelijker maken, zodat er een serieus alternatief ligt voor de auto. Daarbij wordt de auto niet beperkt, maar worden andere vormen van mobiliteit versterkt. Om die reden is de mobiliteitscorrectie als onderdeel toegevoegd aan het stappenplan op basis waarvan de autoparkeernormen worden toegepast. De mobiliteitscorrectie is een werkwijze waarmee de inzet van een of meerdere mobiliteitsconcepten (bijvoorbeeld een deelconcept) leidt tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. Weert heeft met deelmobiliteit nog geen ervaring en is kritisch als het op dit onderdeel aankomt. Daarom is het wél toegevoegd aan het stappenplan, maar wordt dit niet zondermeer toegepast. In het parkeeratelier wordt kritisch gekeken of een vorm van deelmobiliteit een oplossing kan zijn, waarbij in beginsel een pilot zal worden opgestart.

Het aanbieden van mobiliteitsconcepten legt bij de initiatiefnemer een belangrijke verantwoordelijkheid neer. De initiatiefnemer moet ervoor zorgen dat een in te zetten mobiliteitsconcept robuust en toekomstbestendig is. De mobiliteitscorrectie is uitgewerkt in paragraaf 5.3.3 van deze nota. Omdat de mobiliteitscorrectie voor Weert een nieuw begrip is, wordt dit in de praktijk in beginsel niet zondermeer toegepast. In het parkeeratelier (zie paragraaf 6.1) worden hier samen met de ontwikkelaar afspraken over gemaakt. Zo mag het eventueel toepassen van een mobiliteitscorrectie niet leiden tot parkeeroverlast en zijn de kosten voor het exploiteren en de bijbehorende inspanningsverplichting voor rekening van de ontwikkelaar.

2.4 Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt

Gemeente Weert hanteert in deze nota parkeernormen het beleidsuitgangspunt dat de volledige fiets- en autoparkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost. Eigen terrein is gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling of in de directe nabijheid hiervan (binnen de maximaal acceptabele loopafstand, zie paragraaf 5.2.2).

2.5 Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP)

In gebieden waarin parkeerregulering van kracht is verstrekt gemeente Weert aan verschillende doelgroepen parkeervergunningen. Parkeervergunningen worden op adres verleend. Aan een adres kan de status Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP) zijn verbonden. Een GROP status betekent dat het desbetreffende adres is uitgesloten van alle parkeerrechten of bepaalde rechten niet heeft om te voorkomen dat prijsveranderingen leiden tot een verschuiving van het parkeren van eigen terrein naar het openbaar gebied.

Deze nota parkeernormen is van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of herontwikkelingen. Het vastleggen van parkeerrechten is relevant voor iedere ontwikkeling, in bestaand gereguleerd gebied en daarbuiten. Parkeerrecht betekent dat een bewoner, werknemer of bezoeker het recht krijgt om gebruikt te maken van een parkeerplaats of een parkeervoorziening. Dit recht kan 24/7 gelden of binnen een vastgesteld tijdvak. Het parkeerrecht van een werknemer kan bijvoorbeeld alleen gedurende kantoortijden het recht geven om te parkeren. Het recht op een parkeerplaats is in beginsel gemaximaliseerd tot een zone / gebied. Er kan geen afzonderlijke parkeerplaats worden vergund. Uitzondering hierop zijn bijvoorbeeld mindervalideparkeerplaatsen op kenteken.

De parkeerrechten worden vastgelegd in de omgevingsvergunning die voor een ontwikkeling wordt verleend. Het vastleggen van parkeerrechten in ongereguleerd gebied zorgt ervoor dat de parkeerrechten duidelijk zijn richting de toekomst. Denk hierbij aan een toekomstige uitbreiding van gereguleerde gebieden. Door het vastleggen van de parkeerrechten wordt het duidelijk wie het recht krijgt om waar en wanneer te parkeren.

In de context van deze nota geldt een onderscheid tussen drie GROP situaties, de situaties worden hieronder toegelicht.

GROP situatie 1: parkeereis volledig opgelost op eigen terrein of op private voorzieningen

Deze eerste situatie is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor geldt dat de parkeereis volledig door de initiatiefnemer is opgelost. De parkeereis is bijvoorbeeld opgelost door het op eigen terrein realiseren van een parkeergarage of -terrein, of door het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen op afstand van de ontwikkellocatie (binnen de maximaal acceptabele loopafstand, zie paragraaf 5.2.2). Deze oplossingen maakt dat alle adressen die toebehoren tot de ontwikkeling een GROP status krijgen.

GROP situatie 2: parkeereis (deels) opgelost in de openbare ruimte

Voor een ruimtelijke ontwikkeling kan gelden dat voor het oplossen van de parkeervraag wordt ingezet op het gebruik van bestaande openbare parkeercapaciteit (zie paragraaf 5.3.7). Wanneer (een deel van) de parkeereis op deze manier wordt opgelost, geldt dat de adressen wel parkeerrechten in de openbare ruimte krijgen. In de omgevingsvergunning wordt de verdeling van adressen met en zonder GROP in de openbare ruimte status vastgelegd.

GROP situatie 3: parkeereis niet volledig opgelost

De derde mogelijke situatie is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, gelegen in bestaand gereguleerd gebied, waarvoor geldt dat de parkeereis niet volledig is opgelost. Gemeente Weert verleent de omgevingsvergunning onder de randvoorwaarde dat de adressen die toebehoren tot de ontwikkeling worden aangemerkt als GROP (zie paragraaf 6.4.1).

2.6 Borging van de parkeeroplossing en GROP

Voor iedere ruimtelijke ontwikkeling die in Weert plaatsvindt geldt dat de parkeeroplossing in de omgevingsvergunning wordt vastgelegd. De omgevingsvergunning is het publiekrechtelijke instrument waarin de parkeerafspraken worden vastgelegd. Gemeente Weert heeft in het bijzonder aandacht voor de vastlegging van eventuele GROP statussen die aan adressen zijn verbonden. Uitgangspunt is dat een GROP status op adresniveau in de omgevingsvergunning wordt vastgelegd.

3 Juridisch kader

Op deze nota parkeernormen is een juridisch kader van toepassing. In dit hoofdstuk is dit kader opgenomen.

3.1 Toepassingsbereik

De Nota parkeernormen 2025 is van toepassing op een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit zoals bedoeld in artikel 5.1, lid 1 onder a van de Omgevingswet. Een omgevingsplanactiviteit is een activiteit waarvoor in het omgevingsplan is bepaald dat het verboden is de activiteit zonder omgevingsvergunning te verrichten. De activiteit kan niet in strijd zijn met het omgevingsplan.

3.2 Omgevingsplan

De voorliggende nota parkeernormen heeft een directe relatie met het gemeentelijke omgevingsplan. Het omgevingsplan is van toepassing op het gehele grondgebied van de gemeente en bevat de regels die gelden voor de fysieke leefomgeving. Bij de inwerkingtreding van het omgevingsplan zijn de gemeentelijke bestemmingsplannen van rechtswege opgegaan in het omgevingsplan.

In artikel 22.35 van het Omgevingsplan gemeente Weert geldt dat de inrichting van parkeervoorzieningen op eigen terrein wordt opgenomen voor de toetsing aan het omgevingsplan. Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid wanneer wordt voldaan aan het geldende parkeer(normen)beleid. De voorliggende nota parkeernormen vormt het geldende beleid.

3.3 De omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt opgenomen welke fiets- en autoparkeereis toebehoort tot een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. In de omgevingsvergunning dient te worden gemotiveerd hoe de parkeereis tot stand is gekomen en hoe deze is opgelost. Deze motivatie wordt door de ontwikkelende partij opgesteld en ter toetsing aan de gemeente voorgelegd.

Voor parkeren geldt dat in de omgevingsvergunning ten minste de volgende zaken moeten worden uitgewerkt:

- Het aantal te realiseren parkeerplaatsen, indien nodig uitgesplitst naar functies (bijvoorbeeld: wonen, winkelen, recreatie);
- De ligging van de parkeerlocatie(s) waar de benodigde parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld: op eigen terrein, in een private parkeervoorziening en/of in de openbare ruimte.
- In een voorschrift bij de omgevingsvergunning kunnen de voorwaarden voor bereikbaarheid van de parkeerplaatsen worden opgenomen;
- Hoe de fysieke toegankelijkheid van de parkeervoorziening voor verschillende doelgroepen is georganiseerd;
- De beschikbaarheid van de parkeervoorziening(en) (denk aan openstelling van garages bijvoorbeeld).

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

3.4 Hardheidsclausule

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is de inherente afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarover een bestuursorgaan beschikt. Omdat de afwijkingsbevoegdheid in de Awb alleen van toepassing is op situaties waarin één of meerdere belanghebbenden door toepassing van het beleid onevenredig worden benadeeld, bevat deze nota een eigen afwijkingsbevoegdheid:

Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk afwijken van de fiets- en autoparkeereis, als het voldoen aan de parkeereis op zodanige bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.

3.5 Overgangsregeling

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen een langere doorlooptijd hebben. Een overgangsregeling is van belang om duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden aan initiatiefnemers en belanghebbenden.

Een aanvraag voor een omgevingsvergunning die is ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze voorliggende nota parkeernormen, wordt in beginsel getoetst aan de parkeernormen zoals opgenomen in de Parkeerbeleidsnota 2006 van gemeente Weert. Verzoeken om wijziging van het omgevingsplan of aanvragen om omgevingsvergunning die worden ingediend voor de inwerkingtreding van de Nota parkeernormen 2025, worden getoetst aan de normen binnen de Parkeerbeleidsnota 2006, voor zover dit beleid parkeernormen bevat die van toepassing zijn op de geplande functies. Indien toepassing van de Nota parkeernormen 2025 voor de initiatiefnemer gunstiger is, dan wordt de aanvraag hieraan getoetst.

4 Parkeernormen

4.1 Gebiedsindeling

De parkeervraag en verkeersgeneratie van nieuwe functies zijn afhankelijk van de nabijheid van verschillende voorzieningen (zoals supermarkt of winkels) en het aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen voor de auto, met name het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Om deze reden onderscheidt CROW de parkeerkencijfers in vier gebieden: centrum, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom, en buitengebied. Weert volgt deze indeling en deze nota parkeernormen is daarom ingedeeld in vier verschillende gebieden. De indeling kent raakvlakken met de wijze waarop Weert in het Parkeerbeleidsplan is ingedeeld. In Bijlage 1 is de gebiedsindeling op een kaart ingetekend. In de onderstaande tabel zijn de gebieden opgenomen en wordt per gebied een beknopte toelichting gegeven.

Tabel 2: Gebiedsindeling

Gebieden	Wijken/buurtten (indicatief)
Centrum	De binnenstad van Weert en de buurten rondom het stationsgebied en de spoorzone
Schil centrum	Buurten rondom de binnenstad en het stationsgebied
Rest bebouwde kom	Rest van de bebouwde kom
Buitengebied	Het agrarische gebied en natuurgebied

4.2 Fietsparkeernormen

4.2.1 Totstandkoming fietsparkeernormen

De fietsparkeernormen in deze nota parkeernormen zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in de publicatie Fietsparkeerkencijfers 2019, uitgebracht in maart 2020. In aanvulling daarop zijn voor de fietsparkeernormen altijd de meest actuele CROW-kencijfers van toepassing, rekening houdend met de gebiedsindeling en bandbreedte, zoals in deze nota parkeernormen zijn aangegeven. De kencijfers bevatten bepaalde bandbreedtes. Het minimum kencijfer sluit aan bij gemeenten met een relatief laag fietsgebruik, het maximum kencijfer past bij gemeenten met een hoger fietsgebruik.

Weert heeft de ambitie om het gebruik van de fiets te stimuleren, aldus vastgesteld in het Mobiliteitsplan Weert 2030. Tegelijkertijd is de autoafhankelijkheid in de gemeente nog steeds substantieel. Voorgaande overwegende wordt om die reden gekozen om de minimale norm voor fietsen toe te passen. Dat sluit aan bij de huidige situatie en belemmert de toekomstige situatie niet. Hiermee is bij ruimtelijke ontwikkelingen de aanleg van voldoende fietsparkeerplaatsen gewaarborgd. Omdat de fietsparkeernorm een minimum norm is, kan een initiatiefnemer ervoor kiezen om ten opzichte van de norm extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen.

4.2.2 Toepassing van de fietsparkeernormen

Uitgangspunt bij de toepassing van fietsparkeernormen is dat de benodigde fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Bij werklocaties is onderscheid gemaakt tussen werknemers en bezoekers. De fietsparkeerplaatsen voor werknemers worden bij voorkeur inpandig aangebracht en voor bezoekers bij voorkeur naast de (hoofd)ingang. Als een oplossing op eigen terrein niet mogelijk blijkt te zijn, dan kan door de initiatiefnemer worden onderzocht of in een nabijgelegen openbare fietsenstalling of in de openbare ruimte ongebruikte fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn. Als dit niet het geval blijkt te zijn, dan kunnen mogelijk nieuwe fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte. De kosten die hiermee gepaard gaan zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Het oordeel van de gemeente is leidend voor de mogelijkheden om in de openbare ruimte fietsparkeerplaatsen te realiseren. Voor het gebruik van openbare fietsparkeervoorzieningen

geldt dat in de eerste plaats de bezoekersparkeerbehoefte van een functie in deze voorzieningen wordt opgelost.

4.2.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Het is van belang dat de fietsparkeerplaatsen die worden aangelegd voor een ruimtelijke ontwikkeling van voldoende kwaliteit zijn. Deze nota parkeernormen bevat om die reden kwaliteitseisen die gesteld worden aan te realiseren fietsparkeervoorzieningen. Met deze kwaliteitseisen wordt de bruikbaarheid en het kwaliteitsniveau van de voorzieningen gewaarborgd. De kwaliteitseisen zijn opgenomen in Bijlage 6.

4.3 Autoparkeernormen

4.3.1 Totstandkoming van de autoparkeernormen

Als basis voor haar autoparkeernormen kiest gemeente Weert voor de meest recente parkeerkencijfers van CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in publicatie 744: Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering, uitgebracht door CROW in juni 2024. In deze paragraaf worden de stappen toegelicht die zijn gezet om de CROW parkeerkencijfers te kalibreren tot parkeernormen die aansluiten bij de gemeente Weert.

Wanneer voor een geplande functie geen autoparkeernorm is opgenomen, dan moet de norm worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit niet mogelijk blijkt te zijn, dan moet de initiatiefnemer hierover contact opnemen met gemeente Weert. De gemeente beslist dan op welke manier de parkeerbehoefte van de desbetreffende functie het beste kan worden bepaald.

4.3.2 Stedelijkheidsgraad

De eerste stap binnen het kalibreren van de autoparkeerkencijfers is het bepalen van de mate van stedelijkheid. Over de gehele gemeente gezien heeft Weert circa 1.400 adressen per km² (CBS, 2023). Volgens de categorisering van het Centraal Bureau van Statistiek betekent dit een matig stedelijk karakter (tussen 1.000 en 1.500 adressen per km²).

Keuze binnen CROW bandbreedtes

In de gemeente Weert ligt het gemiddelde autobezit op 1,10 personenauto's per huishouden (CBS, 2023). Het autobezit van 77% van de gemeenten in Nederland ligt hoger dan het autobezit in Weert. Hoewel het autobezit in Weert net hoger is dan het landelijk gemiddelde (1,08 personenauto's per huishouden), is het redelijk laag in vergelijking met het gemiddelde autobezit van Nederlandse gemeenten. Op basis van cijfers van de afgelopen 10 jaar (zie Parkeerkaders) nemen we aan dat het autobezit in Weert niet substantieel stijgt.

De CROW autoparkeerkencijfers bevatten bandbreedtes. Voor iedere functie wordt een minimum en een maximum kencijfer gegeven. Het minimum sluit aan bij gemeenten waarin sprake is van een relatief laag autobezit- en gebruik. Het maximum kencijfer is van toepassing op gemeenten met een hogere autoafhankelijkheid. Op basis van het geconstateerde autobezit in Weert en de achterliggende beleidsdoelstellingen, is de keuze gemaakt om alle parkeernormen te baseren op het gemiddelde kencijfer.

4.3.3 Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen in Nederland en in Weert neemt de aankomende jaren verder toe. Ook de vraag naar laadinfrastructuur neemt hiermee toe. Voor ruimtelijke ontwikkelingen gelden voor laadinfrastructuur de eisen zoals vastgelegd in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

Uit het Bbl komen de volgende eisen naar voren:

- Een woongebouw met een parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak.
- Een gebouw, anders dan een woongebouw, met een parkeergelegenheid in het bouwwerk of buiten het bouwwerk op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft ten minste een olaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeervakken.

Vanuit het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen worden eisen gesteld om de veiligheid en het gebruiksgemak van publiek toegankelijke oplaadpunten te waarborgen. Voor oplaadpunten in een private omgeving gelden de eisen uit de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) of de opvolger hiervan.

4.3.4 Gehandicaptenparkeren

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang dat er voor gehandicapten voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Gehandicapten zijn mensen die als gevolg van een lichamelijke beperking niet (ver) kunnen lopen. Zij hebben een officiële gehandicaptenparkeerkaart (bestuurder of passagier).

De gemeente Weert past het uitgangspunt toe dat, bij ontwikkeling van sociaal-maatschappelijke functies met een parkeervraag van meer dan 15 parkeerplaatsen, ten minste 2% van die vraag moet zijn ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1. De loopafstand tussen de gehandicaptenparkeerplaats en het bestemmingsadres mag maximaal 100 meter bedragen. Deze norm sluit aan bij de richtlijnen zoals door het CROW zijn afgegeven.

4.3.5 Laden en lossen

Wanneer een functie wordt ontwikkeld waarbij sprake is van laden en lossen moet een geschikte laad- en losvoorziening worden gemaakt. Het voertuig waarmee geladen en gelost gaat worden is hierbij maatgevend. Laden en lossen moet volledig op eigen terrein plaatsvinden.

Het college van burgemeester en wethouders kan gemotiveerd afwijken van de eis dat de laad- en losvoorziening op eigen terrein moet worden aangebracht. Het college beoordeelt, als de initiatiefnemer heeft aangetoond dat op eigen terrein geen veilige laad- en losvoorziening aangebracht kan worden, of in de openbare ruimte een overtuigend en veilig alternatief mogelijk is. Daarbij geldt de regel dat een laad- en losvoorziening niet ten koste mag gaan van reguliere parkeerplaatsen.

4.4 Fiets- en autoparkeernormen voor verschillende type functies

Deze nota parkeernormen bevat parkeernormen voor verschillende soorten functies; onder andere voor woonfuncties, bedrijfsmatige functies en toeristisch / recreatieve functies. Wanneer voor een geplande functie geen parkeernorm is opgenomen, dan moet de norm worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit niet mogelijk blijkt te zijn, dan moet de initiatiefnemer hierover contact opnemen met gemeente Weert. De gemeente beslist dan op welke manier de parkeerbehoefte van de desbetreffende functie het beste kan worden bepaald.

Woonfuncties

Gemeente Weert maakt in deze nota onderscheid tussen verschillende soorten woonfuncties. Om te bepalen of een nieuwe woning beschouwd wordt als sociale huurwoning of als vrije sector woning geldt de huurliberalisatiegrens als criterium. De huurliberalisatiegrens gaat alleen over zelfstandige woningen, niet kamers. Huurwoningen met een huurprijs op de ingangsdatum van het huurcontract lager dan de huurliberalisatiegrens zijn als sociale huurwoningen beschouwd. Deze grens wordt jaarlijks door de Rijksoverheid vastgesteld, in 2024 bedraagt de liberalisatiegrens een rekenhuur van maximaal € 879,66 per maand. Voor woonfuncties geldt het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte (hierna bvo) als uitgangspunt.

Bezoekersparkeernorm bij woonfuncties

Bij woonfuncties moeten er parkeerplaatsen voor bewoners en parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners (visite) worden aangelegd. Alle fiets- en autoparkeernormen voor woonfuncties zijn exclusief de geldende bezoekersparkeernorm. Voor bezoekers van bewoners zijn specifieke normen voor elk gebied. Zie Bijlage 2 voor de fietsparkeernormen en Bijlage 3 voor de autoparkeernormen.

Overige functies

Bijlage 3 bevat autoparkeernormen voor een groot aantal functies. Voor veel functies geldt dat de parkeernorm is gebaseerd op de eenheid 'per 100 vierkante meter bruto vloeroppervlakte (bvo)'. Voor sommige functies geldt dat de parkeernorm op een andere manier wordt uitgedrukt, voor een huisartsenpraktijk is dit bijvoorbeeld per behandelkamer.

Het overzicht met parkeernormen bevat een aantal functies met een subjectieve aanduiding, zoals klein, gemiddeld of groot. In deze nota is niet opgenomen wanneer een functie behoort tot een van deze categorieën. De initiatiefnemer maakt hierin een gemotiveerde keuze, gemeente Weert beoordeelt of zij zich kan vinden in deze keuze. Bij verschil van inzicht beslist de gemeente welke parkeernorm van toepassing is.

Bezoekersparkeernorm bij overige functies

Bij overige functies (niet-woonfuncties) moeten parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (vaak zijn dit werknemers) en parkeerplaatsen voor bezoekers worden aangelegd. Het aandeel bezoekers wordt per functie uitgedrukt in een percentage. Dit percentage geeft aan hoe voor de desbetreffende functie de verhouding ligt tussen vaste gebruikers en bezoekers. Een percentage bezoekers van 20% houdt in dat van de opgenomen parkeernorm 20% door bezoekers wordt veroorzaakt. De vaste gebruikers vormen de overige 80% van de parkeernorm.

5 Toepassingskader

5.1 Van parkeerbehoefte naar parkeereis

De fiets- en autoparkeernormen worden toegepast op basis van een vastgesteld stappenplan. In Figuur 1 is het stappenplan schematisch weergegeven. Het stappenplan leidt tot de bepaling van de parkeereis, het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen dat fysiek beschikbaar moet worden gesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling. Paragraaf 5.2 bevat een toelichting op de uitgangspunten die van toepassing zijn op het stappenplan (zoals de maximale loopafstanden, de omrekenfactoren voor parkeren op eigen terrein en de afrondingsregel). In paragraaf 5.3 is iedere stap uit het stappenplan uitgewerkt.

	Stappenplan	Resultaat per stap
Parkeer-vraag	1. Normatieve parkeerbehoefte	+ ... parkeerplaatsen
	2. Saldering bestaande parkeerbehoefte	- ... parkeerplaatsen
	3. Mobiliteitscorrectie	+/- ... parkeerplaatsen
	4. Vaststelling parkeerbehoefte	= ... parkeervraag
Parkeeraanbod	5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	= ... parkeerplaatsen
	6. Parkeerplaatsen privaat	= ... parkeerplaatsen
	7. Parkeerplaatsen openbaar	= ... parkeerplaatsen
	Toets dubbelgebruik per stap 5 t/m 7	Resultaat = parkeereis

Figuur 1: Schematische weergave toepassingskader.

Bij ontwikkelingen met meerdere functies kan de parkeerbehoefte van de doelgroepen per dagdeel verschillen. Denk hierbij aan het verschil tussen woonfuncties en kantoor: op een werkdagmiddag zijn alle auto's voor de functie kantoor en 60% van bewoners aanwezig, in tegenstelling zijn op de werkdagnacht alle auto's van bewoners aanwezig en geen auto's voor kantoor.

Het moment wanneer de meeste geparkeerde auto's of fietsen aanwezig zijn noemen we het maatgevende moment van de parkeerbehoefte. Om een indicatie te krijgen van het maatgevende moment van de ontwikkeling worden bij stap 3 aanwezigheidspercentages (zie Bijlage 4) toegepast.

Bij stappen 4 t/m 6 worden aanwezigheidspercentages toegepast om de mogelijkheid van dubbelgebruik te toetsen. Door dubbelgebruik kunnen de voorzieningen zo efficiënt mogelijk worden gebruikt en de hoeveelheid parkeerplaatsen verminderd. Zie paragraaf 5.2.8 voor verdere toelichting over dubbelgebruik en Bijlage 7 voor het rekenvoorbeeld.

Toepassingskader voor fietsparkeren

Het stappenplan opgenomen in Figuur 1 geldt ook voor fietsparkeren. Behalve stap 2 (salderen) en stap 3 (mobiliteitscorrectie), moeten bij toepassing van de fietsparkeernormen dezelfde stappen worden doorlopen. De mobiliteitscorrectie (stap 3) geldt niet voor fietsparkeren omdat het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen niet kan worden gereduceerd met de inzet van een mobiliteitsconcept.

5.2 Uitgangspunten toepassingskader

5.2.1 Hoofd- en nevenfuncties

Een ruimtelijke ontwikkeling of een gebouw binnen een ontwikkeling kan uit meerdere verschillende functies bestaan. Uitgangspunt binnen het stappenplan is dat de parkeerbehoefte van iedere functie apart moet worden berekend. De maximaal planologische mogelijkheden binnen het Omgevingsplan zijn hierbij leidend.

5.2.2 Maximale loopafstanden

Binnen dit stappenplan bestaat de mogelijkheid om parkeerplaatsen op enige loopafstand van een ontwikkellocatie aan te leggen. Om de bruikbaarheid en aantrekkelijkheid van deze parkeerplaatsen te waarborgen hanteert gemeente Weert maximaal acceptabele loopafstanden. Deze loopafstanden kunnen per gebied en per type functie verschillend zijn. De loopafstanden zijn opgenomen in Tabel 3 (voor autoparkeren) en Tabel 4 (voor fietsparkeren). Een loopafstand wordt gemeten als de kortst mogelijke looproute, gemeten vanaf de voetgangersingang van de parkeervoorziening tot de voetgangersingang van het bestemmingsadres. Voor het meten van de loopafstand wordt gebruik gemaakt van een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld Google Maps).

Tabel 3: Maximale acceptabele loopafstanden autoparkeren

Functie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Wonen, bewoners	400 meter	250 meter	150 meter	100 meter
Wonen, bezoekers	250 meter	200 meter	100 meter	100 meter
Bedrijven	800 meter	600 meter	400 meter	200 meter
Detailhandel	600 meter	300 meter	200 meter	100 meter
Supermarkt	150 meter	150 meter	100 meter	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter	100 meter	100 meter
Onderwijs	300 meter	200 meter	100 meter	100 meter
Overige functies	300 meter	200 meter	100 meter	100 meter

Tabel 4: Maximale acceptabele loopafstanden fietsparkeren

Functie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Wonen, bewoners	75 meter	75 meter	75 meter	75 meter
Wonen, bezoekers	50 meter	50 meter	50 meter	50 meter
Overige functies vaste gebruikers*	75 meter	75 meter	75 meter	75 meter
Overige functies bezoekers	50 meter	50 meter	50 meter	50 meter

*Onder vaste gebruikers worden fietsers verstaan die met een vaste regelmaat terugkeren bij de bestemming (bijvoorbeeld bewoners, werknemers of vrijwilligers).

5.2.3 Omrekenfactoren Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

Zoals opgenomen in paragraaf 2.3 geldt binnen deze nota parkeernormen het beleidsuitgangspunt dat de fiets en autoparkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost. Voor autoparkeren geldt dat een parkeerplaats op eigen terrein verschillende verschijningsvormen kan hebben; bijvoorbeeld een parkeergarage onder het gebouw, een oprit of een aan de woning verbonden garagebox. Omdat in de praktijk blijkt dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet altijd volledig worden benut voor het parkeren van de auto, bevat deze nota omrekenfactoren (zie Bijlage 5). De omrekenfactoren geven per type parkeervoorziening een theoretische parkeercapaciteit en een berekeningsaantal. Een enkele oprit zonder garage heeft bijvoorbeeld een theoretische capaciteit van 1 parkeerplaats, het opgenomen berekeningsaantal is 0,8 parkeerplaats. In een parkeerbalans dient het berekeningsaantal te worden toegepast.

5.2.4 Salderen bij het vervallen van bestaande functies

Bij bepaalde ontwikkelingen kunnen bestaande functies komen te vervallen. Als een functie vervalt, vervalt ook de theoretische parkeervraag die bij deze functie hoorde. Gemeente Weert wil voorkomen dat er in de openbare ruimte een restcapaciteit ontstaat door het vervallen van een functie. Daarom bestaat de mogelijkheid om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen door het aftrekken van de theoretische parkeervraag van de te vervallen functies. Dit principe wordt salderen genoemd.

Salderen betekent dus het verrekenen van de parkeerbehoefte van de nieuw te realiseren functies met de theoretische parkeerbehoefte van de bestaande te vervallen functie. In Weert is salderen alleen mogelijk voor autoparkeren en het is niet van toepassing op fietsparkeren. De theoretische parkeervraag van de te vervallen functies wordt met de voorliggende parkeernormen (zie Bijlage 3) berekend. Salderen wordt per dagdeel berekend met de aanwezigheidspercentage (zie Bijlage 4).

Een ontwikkeling moet, om salderen te kunnen laten plaatsvinden, in het bijzonder aan de volgende eisen voldoen:

- de ruimtelijke ontwikkeling betreft een ontwikkeling waarin een of meerdere bestaande functies komen te vervallen;
- de parkeerplaatsen die worden gesaldeerd moeten behouden blijven binnen de contouren van de ruimtelijke ontwikkeling;
- de omgevingsvergunning wordt aangevraagd tot maximaal twee jaar nadat de laatste vergunde functie is komen te vervallen, aan te tonen door de initiatiefnemer.

5.2.5 Compensatie van vervallen parkeerplaatsen

Indien als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling openbare auto- en/of fietsparkeerplaatsen komen te vervallen, dan moeten deze in de openbare ruimte worden gecompenseerd binnen de maximale loopafstand die geldt voor de desbetreffende functie (paragraaf 5.2.2). De kosten die gepaard gaan met de aanleg van deze parkeerplaatsen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

5.2.6 Afrondingsregel

Bij het doorlopen van het stappenplan moeten verschillende berekeningen worden uitgevoerd. Bij de vaststelling van de parkeereis per parkeervoorziening (stap 4 t/m 6), nadat dubbelgebruik is getoetst, wordt op hele parkeerplaatsen afgerond. Dit betekent dat een aantal parkeerplaatsen kleiner of gelijk aan 0,49 naar beneden wordt afgerond en groter of gelijk aan 0,50 naar boven wordt afgerond.

5.2.7 Vrijstelling voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen

Het stappenplan bevat een vrijstelling voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen. De mogelijkheid om gebruik te maken van de vrijstelling is afhankelijk van de hoogte van de auto- en fietsparkeereis. Voor de vrijstellingsmogelijkheid gelden de volgende uitgangspunten:

- De vrijstelling geldt niet voor woonfuncties;

- De mogelijkheid om gebruik te maken van de vrijstelling wordt beoordeeld bij het vaststellen van de auto- en fietsparkeereis (zie paragraaf 5.3.4);
- Een ontwikkeling wordt als kleinschalig gezien wanneer de autoparkeereis maximaal drie parkeerplaatsen bedraagt, voor fietsparkeren is het uitgangspunt op maximaal vijf fietsparkeerplaatsen bepaald;
- Adressen die toebehoren tot een ruimtelijke ontwikkeling waarvoor een vrijstelling is verleend worden aangemerkt als GROEP aangemerkt (zie paragraaf 2.5).

5.2.8 Dubbelgebruik

In een ruimtelijke ontwikkeling worden soms verschillende functies gerealiseerd. Iedere functie trekt zijn eigen doelgroepen aan; bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers en bijvoorbeeld bezoekers van bedrijven of instellingen. Iedere doelgroep is op verschillende momenten van de dag/week aanwezig. Bij combinaties van meerdere functies in één ruimtelijke ontwikkeling ontstaat de mogelijkheid om dezelfde parkeerplaatsen voor meerdere doelgroepen in te zetten. Overdag maakt bijvoorbeeld een kantoormedewerker gebruik van een parkeerplaats, in de avond en nacht is diezelfde parkeerplaats beschikbaar voor een bewoner. Dit principe staat bekend als dubbelgebruik.

Om de mogelijkheden op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken moet voor iedere ruimtelijke ontwikkeling een parkeerbalans worden opgesteld. In een parkeerbalans wordt op basis van de aanwezigheidspercentages opgenomen in Bijlage 4 de normatieve parkeerbehoefte van iedere geplande functie voor verschillende dagdelen berekend. Aan de hand van deze percentages wordt in de parkeerbalans het dagdeel vastgesteld waarop de gezamenlijke parkeerbehoefte van de functies het hoogst is. Dit moment wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. In Bijlage 7 is een rekenvoorbeeld opgenomen waarin op basis van dubbelgebruik de maatgevende parkeerbehoefte is bepaald. Wanneer voor een functie geen geschikt aanwezigheidspercentage is opgenomen, dan moet het percentage worden gehanteerd dat geldt voor de meest vergelijkbare functie. De initiatiefnemer kan ook een motivering opstellen waarin het gebruik van afwijkende aanwezigheidspercentages wordt onderbouwd.

Een parkeervoorziening moet, om dubbelgebruik te kunnen laten plaatsvinden, in het bijzonder aan de volgende eisen voldoen:

- De parkeerplaatsen zijn niet gereserveerd of toegewezen aan specifieke gebruikers (dit geldt bijvoorbeeld voor gehandicapten of deelauto's);
- De parkeerplaatsen moeten zich binnen de maximaal acceptabele loopafstand bevinden die geldt voor de desbetreffende functie(s) en gebruikersgroepen (zie paragraaf 5.2.2);
- De parkeerplaatsen zijn bereikbaar en fysiek toegankelijk voor alle gebruikersgroepen (als bezoekers van bewoners bijvoorbeeld in een parkeergarage moeten parkeren, dan moeten zij een hekwerk of slagboom kunnen openen).

5.3 Stappenplan

5.3.1 Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

De normatieve parkeerbehoefte vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de autoparkeernormen in Bijlage 3 en de fietsparkeernormen. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen moet voor iedere geplande functie of uitbreiding van een bestaande functie de berekening 'programma x parkeernorm' worden uitgevoerd.

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

5.3.2 Stap 2: het salderen van een bestaande parkeerbehoefte

Bij het salderen van een parkeerbehoefte moeten aanwezigheidspercentages worden toegepast. Per dagdeel moet de parkeerbehoefte van de bestaande te vervallen en nieuwe functie(s) worden

gesaldeerd. De hoogste waarde geldt als de nieuwe maatgevende parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling. In het rekenvoorbeeld opgenomen in Bijlage 7 wordt dit toegelicht.

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

5.3.3 Stap 3: toepassing van een mobiliteitscorrectie

Wanneer de normatieve parkeerbehoefte is berekend en de eventuele parkeerbehoefte van één of meerdere bestaande functie(s) is gesaldeerd, kan in de volgende stap een mobiliteitscorrectie worden toegepast. De mobiliteitscorrectie vormt een optionele stap, de initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate wordt ingezet op duurzame mobiliteitsconcepten. De mobiliteitscorrectie kan leiden tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het onderbouwen van een mobiliteitscorrectie. De initiatiefnemer stelt voor deze onderbouwing een mobiliteitsplan op.

Het aandeel van de parkeerbehoefte waarin kan worden voorzien door inzet van één of meerdere mobiliteitsconcepten is gemaximeerd. Dit maximum is uitgedrukt in een percentage van de normatieve parkeerbehoefte, na saldering van een bestaande parkeerbehoefte. De volgende percentages zijn van toepassing:

- Centrum: maximaal 50% van de normatieve parkeerbehoefte;
- Overige zones: maximaal 20% van de normatieve parkeerbehoefte.

De mogelijk in te zetten mobiliteitsconcepten zijn in deze paragraaf limitatief opgenomen.

1. Beschikbaar stellen van (een vorm van) deelmobiliteit

Een actueel mobiliteitsconcept is het voor een ruimtelijke ontwikkeling beschikbaar stellen van (een vorm van) deelmobiliteit. Voor Weert is dit een nieuw aspect en wordt er derhalve ook terughoudend mee omgegaan.

Inzet van een autodeelconcept

Een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling, waarin woningbouw wordt gerealiseerd, kan kiezen voor het inzetten van een bijvoorbeeld een autodeelconcept. Dit is een concept waarbij deelauto's beschikbaar zijn voor bewoners. De deelauto vormt een alternatief voor eigen autobezit. De gemeente Weert hanteert de volgende uitgangspunten om te kunnen waarborgen dat sprake is van een robuust en toekomstbestendig autodeelconcept:

1. Een autodeelconcept kan alleen leiden tot een reductie van de bewonersparkeerbehoefte bij de ontwikkeling van woonfuncties;
2. Maximaal 20% van de normatieve bewonersparkeerbehoefte kan worden ingevuld door de inzet van een autodeelconcept;
3. Iedere deelauto die wordt ingezet vervangt maximaal vier eigen auto's van bewoners;
4. Voor iedere deelauto wordt een geormerkte autodeelparkeerplaats aangelegd, als sprake is van een elektrische deelauto is deze parkeerplaats voorzien van een elektrisch oplaadpunt;
5. De inzet van het autodeelconcept moet voor ten minste vijf jaar zijn gewaarborgd, aan te tonen door middel van een ondertekende overeenkomst tussen de initiatiefnemer en aanbieder van het autodeelconcept (inclusief kettingbeding).
6. In de bovengenoemde overeenkomst dient een risicobeheersmaatregel te zijn opgenomen voor situaties waarin de deelauto aanbieder niet meer in staat is om het autodeelconcept aan te kunnen bieden. Om te voorkomen dat het wijzigen of niet slagen van de inzet van deelmobiliteit tot een hogere parkeerdruk in de openbare ruimte leidt, moet de initiatiefnemer zorgen voor reserveruimte op eigen terrein voor toekomstige parkeerplaatsen.
7. Het autodeelconcept moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat (de eerste) woningen binnen de ruimtelijke ontwikkeling worden bewoond.

Inzet van overige gedeelde modaliteiten

Inzet van deelfietsen, deelscooters en andere vormen van deelmobiliteit kunnen deel uitmaken van het mobiliteitsconcept. Initiatiefnemers kunnen deze modaliteiten beschikbaar stellen als een extra service richting eindgebruikers. Gemeente Weert hanteert het uitgangspunt dat inzet van deze vormen van deelmobiliteit niet leidt tot een reductie van de autoparkeerbehoefte.

2. Mobility as a Service (MaaS)

Mobility as a Service is een mobiliteitsconcept waarin vanuit een platform in de behoefte aan mobiliteit wordt voorzien. Verschillende modaliteiten kunnen onderdeel uitmaken van dit platform, waaronder ook deelmobiliteit. Initiatiefnemers die willen inzetten op MaaS moeten in het mobiliteitsplan uitwerken hoe het MaaS concept concreet vorm krijgt. Gemeente Weert toetst hierbij in het bijzonder hoe het MaaS platform wordt gevormd en hoe eindgebruikers zich hierbij kunnen aansluiten.

3. Doelgroep met een afwijkende mobiliteitsbehoefte

Achter de hoogte van een parkeernorm bevindt zich een inschatting van de mate waarin autobezit en/of -gebruik zal optreden. De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling kan van mening zijn dat een doelgroep die wordt aangetrokken gekenmerkt wordt door een afwijkende mobiliteitsbehoefte. Wanneer dit het geval is dan biedt de mobiliteitscorrectie de ruimte om een doelgroepenanalyse uit te voeren en op basis van een vertaling naar autobezit en -gebruik een parkeernorm te bepalen. De doelgroepenanalyse vormt een onderdeel van het mobiliteitsplan.

Resultaat stap 3: op de (resterende) normatieve parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling (zoals bepaald in stap 2) is optioneel een mobiliteitscorrectie in mindering gebracht.

5.3.4 Stap 4: vaststelling fiets- en autoparkeervraag

Met de vierde stap in het stappenplan wordt de fiets- en autoparkeervraag van de ruimtelijke ontwikkeling vastgesteld. Dit is het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen. In deze stap wordt de aanwezigheidspercentage toegepast om een indicatie te krijgen van de maatgevende parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Nadat de parkeereis is vastgesteld wordt beoordeeld of de vrijstelling voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen van toepassing is (zie paragraaf 5.2.7). Na de vaststelling van de parkeervraag wordt in stap 4 t/m 6 onderzocht welke parkeervoorzieningen beschikbaar worden gesteld om in de parkeervraag te voorzien.

Resultaat stap 4: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat (extra) benodigd is voor de ruimtelijke ontwikkeling is vastgesteld.

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

Zoals opgenomen in paragraaf 2.3 is het uitgangspunt binnen deze nota parkeernormen dat de parkeervraag volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn alle door de initiatiefnemer gerealiseerde parkeerplaatsen binnen de ontwikkeling, ook als het ingericht wordt als openbare ruimte. Om deze reden moet in de eerste plaats door de initiatiefnemer worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar gesteld kunnen worden. Indien van toepassing moeten hierbij de berekeningsaantallen voor parkeren op eigen terrein worden toegepast met de omrekenfactor (zie Bijlage 5).

In het gebied Centrum zijn verschillende openbare parkeergarages en -terreinen aanwezig. Om deze reden geldt dat bezoekers van niet-woonfuncties die in dit gebied worden gerealiseerd gebruik kunnen maken van deze parkeervoorzieningen. Om deze reden hoeft een initiatiefnemer de bezoekersparkeerbehoefte niet op eigen terrein op te lossen.

Resultaat stap 5: het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling is bepaald en in mindering gebracht op de vastgestelde parkeervraag zoals bepaald in stap 4.

5.3.6 Stap 6: 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 parkeereis niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, kan worden onderzocht of gebruik van nabijgelegen private parkeervoorzieningen mogelijk is. Deze voorzieningen moeten binnen de maximale loopafstanden van de ontwikkellocatie liggen (zie paragraaf 5.2.2).

Het gebruik van eventuele private parkeerplaatsen dient voor ten minste tien jaar contractueel te worden vastgelegd (inclusief kettingbeding). De initiatiefnemer moet aantonen hoe parkeerders toegang krijgen tot de desbetreffende parkeervoorziening op de vereiste momenten van de dag/week en hoe de beschikbaarheid van de benodigde parkeerplaatsen is gewaarborgd.

Resultaat stap 6: het aantal private parkeerplaatsen dat door de initiatiefnemer wordt gekocht of gehuurd om de parkeerbehoefte te kunnen faciliteren is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeereis zoals bepaald in stap 5.

5.3.7 Stap 7: gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit

De situatie kan zich voordoen dat het voor de initiatiefnemer niet mogelijk is om de vastgestelde parkeervraag op eigen terrein op te lossen of door het kopen of huren van private parkeerplaatsen. De initiatiefnemer kan in dit geval onderzoeken of de resterende parkeervraag opgelost kan worden door gebruik te maken van bestaande openbare parkeercapaciteit. Om te voorkomen dat dit leidt tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk hanteert gemeente Weert het uitgangspunt dat de parkeerdruk in de eindsituatie (na afwenteling van de parkeervraag vanuit de ruimtelijke ontwikkeling) maximaal 85% mag zijn.

Het uitgangspunt voor het gebruik van bestaande openbare parkeercapaciteit is dat de parkeerdruk in de eindsituatie (na afwenteling van de parkeerbehoefte vanuit de ruimtelijke ontwikkeling) maximaal 85% mag zijn.

Om te kunnen beoordelen of gebruik van openbare parkeercapaciteit mogelijk is, is een actueel beeld nodig van de bestaande parkeerdruk in het gebied rondom de ontwikkellocatie. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het in kaart brengen van de parkeerdruk. Als gemeente Weert over recent uitgevoerde parkeerdrukmetingen beschikt, dan worden deze gegevens beschikbaar gesteld aan de initiatiefnemer. Een uitgevoerde parkeerdrukmeting mag niet ouder zijn dan twee jaar en moet naar het oordeel van de gemeente Weert een representatieve weergave vormen van de parkeersituatie. Als geen actueel beeld is van de parkeerdruk, dan moet de initiatiefnemer zelf een parkeerdrukmeting laten uitvoeren. Deze meting moet aan de volgende eisen voldoen:

- De meetmethodiek die in het parkeerdrukonderzoek wordt gehanteerd moet door gemeente Weert zijn goedgekeurd (de wijze waarop parkeercapaciteit en- bezetting wordt gemeten). Alleen officiële parkeerplaatsen gelden als beschikbare parkeercapaciteit. Daar waar sprake is van langspaarkeerstroken zonder parkeervakaanduiding wordt op basis van de vigerende normen ten aanzien van parkeerplaatsafmetingen gerekend (6,00 meter), rekening houdend met in- en uitritten.
- De uitvoering van het parkeerdrukonderzoek moet met gemeente Weert zijn afgestemd. Hierbij worden in ieder geval het onderzoeksgebied bepaald en de momenten van de dag/week waarop de metingen plaats moeten vinden. Het onderzoek moet tenminste plaatsvinden op het maatgevende moment van de parkeerbehoefte die in de openbare

ruimte wordt opgelost. Voor de begrenzing van het onderzoeksgebied gelden de maximaal acceptabele loopafstanden (zie paragraaf 5.2.2) als uitgangspunt.

Resultaat stap 7: het aantal openbare parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeervraag zoals bepaald in stap 6. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen (parkeeraanbod) berekend per stappen 5 t/m 7 is gelijk aan de parkeereis van de ontwikkeling.

5.4 Consequenties niet voldoen aan de parkeereis

De situatie kan zich voordoen dat een initiatiefnemer er niet in slaagt om de vastgestelde fiets- en autoparkeereis van zijn ruimtelijke ontwikkeling volledig op te lossen. Dit vormt een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning. De initiatiefnemer is primair verantwoordelijk voor het vinden van een oplossing hiervoor. De initiatiefnemer kan bijvoorbeeld besluiten om het geplande ruimtelijke programma aan te passen.

5.4.1 Toepassing GROEP situatie 3

Zoals opgenomen in paragraaf 2.5 past de gemeente Weert het principe toe van Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP). Voor GROEP geldt een onderscheid tussen situaties waarin de parkeereis volledig is opgelost en situaties waarin dit niet het geval is. GROEP situatie 3 betekent dat de gemeente Weert onder gestelde randvoorwaarden kan instemmen met een ruimtelijke ontwikkeling waarvoor geldt dat de parkeereis niet volledig is opgelost. De adressen die toebehoren tot de desbetreffende ontwikkeling krijgen een GROEP status en zijn hiermee uitgesloten van het recht op parkeervergunningen. De gemeente Weert werkt onder de volgende randvoorwaarden mee aan het toepassen van GROEP situatie 3:

- De ontwikkellocatie ligt in gereguleerd gebied, op ten minste 400 meter loopafstand vanaf het ongereguleerde gebied;
- De initiatiefnemer moet een verklaring afgeven in te stemmen met het uitgangspunt dat (een gedeelte van) de adressen die toebehoren tot de ontwikkeling als GROEP worden aangemerkt, deze verklaring vormt een onderdeel van de omgevingsvergunning die wordt verleend;
- De initiatiefnemer stemt in met de informatieplicht die gepaard gaat met het toepassen van GROEP. Dit betekent dat de initiatiefnemer actief moet communiceren (in koop- of huurcontracten, verkoopbrochures en via andere communicatiekanalen) dat sprake is van GROEP en welke gevolgen dit heeft voor eindgebruikers.

6 Borging van de parkeeroplossing

6.1 Het parkeeratelier

Elke ontwikkeling moet een parkeerbalans opstellen volgens het stappenplan (zie hoofdstuk 5.3). Deze theoretische parkeerbalans dient als basis voor de parkeeroplossing, maar moet vervolgens uitgewerkt worden naar de praktijk. Bij grote ruimtelijke ontwikkelingen, vooral als de parkeervraag verlaagd wordt met mobiliteitscorrecties, moet goed worden bekeken hoe het parkeren straks gaat werken bij ingebruikname van het pand. Hiervoor organiseert gemeente een parkeeratelier. Initiatiefnemer en hun specialisten werken samen met verschillende disciplines binnen de gemeente de consequenties van het beoogde parkeerconcept uit. Bij deze uitwerking van het parkeerconcept van theorie naar praktijk gaat het onder andere om zaken als verdeling en toewijzing van parkeerrechten, de (juridische) borging en hoe deze te communiceren naar de eindgebruiker. Dit parkeeratelier wordt ambtelijk bemenst.

6.2 Vastlegging van de parkeerafspraken

Voor iedere ruimtelijke ontwikkeling geldt dat het vastleggen van gemaakte parkeerafspraken van groot belang is. De omgevingsvergunning vormt het publiekrechtelijke instrument waarin afspraken worden vastgelegd. In de omgevingsvergunning moeten voor het parkeren tenminste de volgende aspecten worden vastgelegd:

- De parkeerbalans die op basis van het geplande ruimtelijke programma is opgesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling (fiets- en autoparkeren);
- De wijze waarop de parkeereis van de ruimtelijke ontwikkeling is opgelost, inclusief onderliggende afspraken zoals bijvoorbeeld het feit dat het parkeren is opgelost in een nabijgelegen private parkeervoorziening;
- De locatie(s) waar parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld voor de ruimtelijke ontwikkeling met daarbij inzicht in de eindgebruikers die gebruik maken van deze parkeerplaatsen;

Waar van toepassing worden afspraken over het gebruik en de instandhouding van parkeerplaatsen contractueel vastgelegd in koop- en huurovereenkomsten, inclusief een kettingbeding.

6.2.1 Relatie tussen parkeerregelgeving en GROP

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2.5 legt Weert parkeerrechten in de openbare ruimte in ongereguleerde gebieden vast, ook als er nog geen sprake is van parkeervergunningszone of betaald parkeren. Dit doet de gemeente om ervoor te zorgen dat, indien de gemeente in de toekomst ervoor kiest om parkeerregulering in te voeren, de parkeerrechten duidelijk in de omgevingsvergunning zijn vastgelegd.

Hier is het principe dat bekend staat als Geen Recht Op Parkeervergunning (GROP) van belang. Parkeervergunningen worden op adres verleend. Aan een adres kan de status GROP zijn verbonden. Een GROP status betekent dat het desbetreffende adres is uitgesloten van alle parkeerrechten of bepaalde rechten niet heeft. Ook wordt geen vergunning verleend aan aanvragers die beschikken over een parkeergelegenheid, zoals beschreven in situatie 1 en 2 in hoofdstuk 2.5.

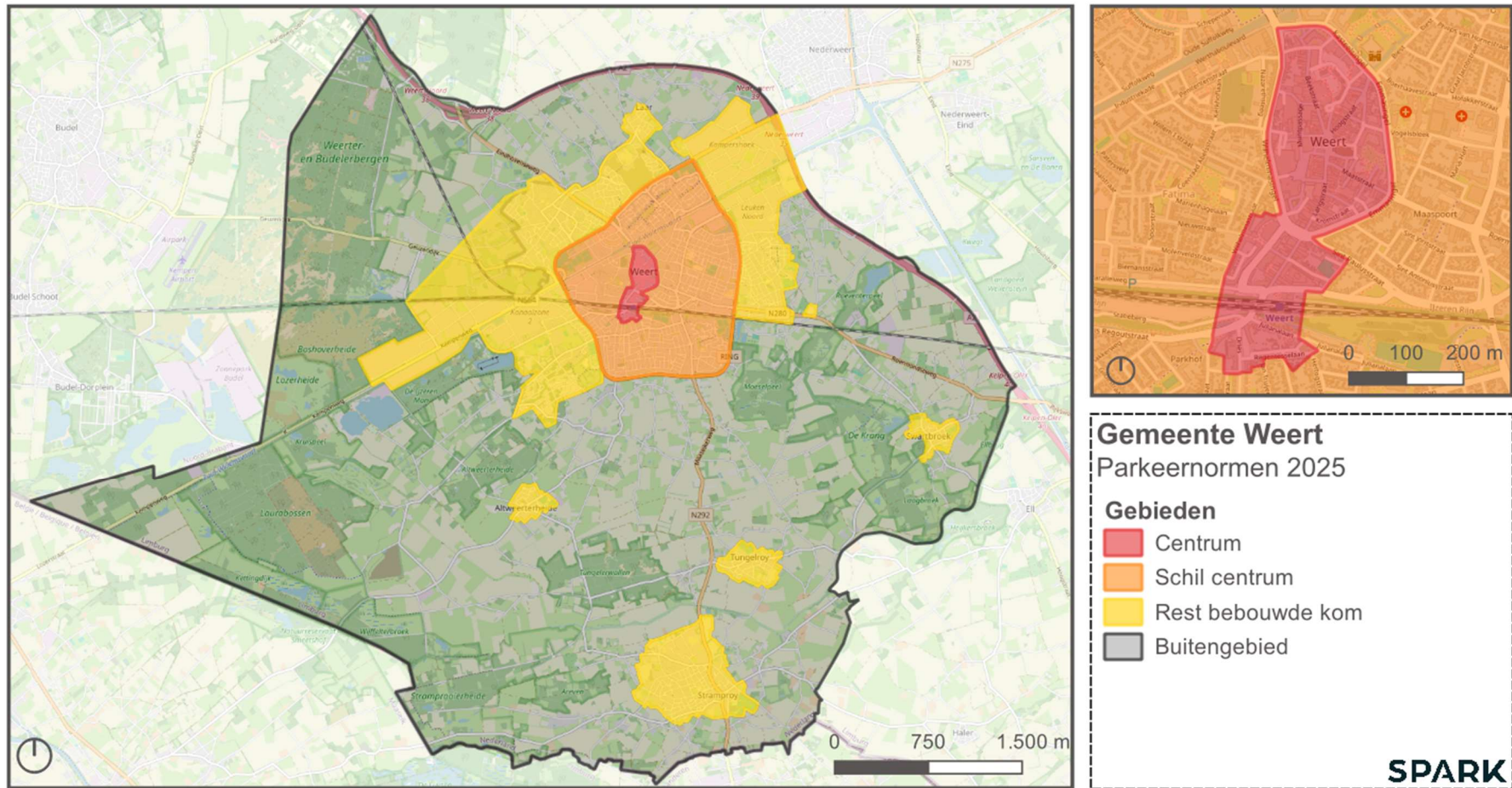
6.3 Communicatie richting eindgebruikers

Iedere woning die wordt gebouwd of bedrijfspand dat wordt gerealiseerd heeft een eindgebruiker. Dit is de (dagelijkse) gebruiker van de parkeeroplossing die voor een ruimtelijke ontwikkeling is gevormd. Om die reden is communicatie richting eindgebruiker over de parkeeroplossing van groot belang. Dit geldt in het bijzonder voor situaties waarin private parkeercapaciteit is gekocht of

gehuurd om te voorzien in de parkeerbehoefte en toekomstige situaties waarin sprake is van GROP (zie hoofdstuk 2.5 en kopje 6.2.1).

De initiatiefnemer, partijen betrokken bij de verkoop- en verhuur maken met gemeente Weert afspraken over de communicatie. Hierbij wordt vastgelegd wanneer de communicatie plaatsvindt en welke middelen hiervoor worden ingezet. Het opnemen van informatie over de parkeeroplossing in verkoop of -verhuurbrochures vormt hierbij een basisvereiste. Uitgangspunten in dergelijke brochures opnemen over de locatie van de parkeervoorziening moeten in het bijzonder bij de gemeente Weert worden geverifieerd.

Bijlage 1: Gebiedsindeling



Bijlage 2: Fietsparkeernormen

Hoofdgroep: wonen, bewoners

(parkeernormen zijn exclusief de genoemde bezoekersparkeernormen, zie tabel en toelichting)

Functie	Heel Weert	Eenheid
Woning, groter dan 100 m ²	5,0	Per woning
Woning, van 75 tot 100 m ²	4,0	Per woning
Woning, van 30 tot 75 m ²	3,0	Per woning
Woning, kleiner dan 30 m ²	2,0	Per woning
Kamerverhuur (stallingsruimte bewoners)	1,0	Per kamer

Hoofdgroep: wonen, bezoekers van bewoners

Functie	Heel Weert	Eenheid
Woningen	0,5	Per woning
Kamerverhuur	0,2	Per kamer

Toelichting hoofdgroep wonen

- De parkeernormen voor de woonfuncties zijn exclusief de bezoekersparkeernormen. Dit betekent dat de totale parkeernorm wordt bepaald door het bij elkaar optellen van de bewonersparkeernorm en de bezoekersparkeernorm.
- De parkeernormen voor woonfuncties gelden voor grondgebonden woningen en appartementen.

Hoofdgroep: werkfuncties

(parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekersparkeernormen)

Functie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Eenheid	Percentage bezoekers
Kantoor (personeel)	1,3	1,3	0,9	0,5	100 m ² bvo	n.v.t.
Kantoor (bezoekers)*	3	3	3	3	per balie	n.v.t.

* minimaal 6 fietsparkeerplaatsen

Hoofdgroep: detailhandel

(parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekersparkeernormen)

Functie	Heel Weert	Eenheid	Percentage bezoekers
Winkelcentrum	1,5	100 m ² bvo	94%
Supermarkt	1,6	100 m ² bvo	93%
Bouwmarkt	0,1	100 m ² bvo	87%
Tuincentrum	0,1	100 m ² bvo	89%

Hoofdgroep: onderwijs

(parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekersparkeernormen)

Functie	Heel Weert	Eenheid	Percentage bezoekers
Basisschool (< 250 leerlingen)	3,2	10 leerlingen	94%*
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	3,7	10 leerlingen	95%*
Basisschool (>500 leerlingen)	4,5	10 leerlingen	96%*
Middelbare school	6,4	100 m ² bvo	95%*
ROC	8,6	100 m ² bvo	93%*

* Bezoekers van deze functies zijn leerlingen

Hoofdgroep: horeca

(parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekersparkeernormen)

Functie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwd e kom	Buiten- gebied	Eenheid	Percentage bezoekers
Fastfood restaurant	8,0	8,0	3,0	2,0	100 m ² bvo	90%
Restaurant (eenvoudig)	3,0	3,0	3,0	2,0	100 m ² bvo	80%
Restaurant (luke)	1,0	1,0	1,0	0,5	100 m ² bvo	80%
Café	3,0	3,0	3,0	n.v.t.	100 m ² bvo	90%

Hoofdgroep: gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

(parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekersparkeernormen)

Functie	Heel Weert	Eenheid	Percentage bezoekers
Apotheek	4,2	locatie	67%
Begraafplaats/crematorium	3,0	100 zitplaatsen	98%
Gezondheidscentrum	1,3	100 m ² bvo	77%
Religiegebouw	20	100 zitplaatsen	100%
Ziekenhuis	0,5	100 m ² bvo	40%

Hoofdgroep: knooppunten en hubs

Functie	Heel Weert	Eenheid
Busstation	23	halterende buslijn
Carpoolplaats	3,0	autoparkeerplaats

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning

(parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekersparkeernormen)

Functie	Centrum	Schil- centrum	Rest bebouwd e kom	Buiten- gebied	Eenheid	Percentag e bezoekers
Bibliotheek	2,0	2,0	2,0	n.v.t.	100 m ² bvo	97%
Bioscoop	4,0	4,0	3,5	n.v.t.	100 m ² bvo	94%
Theater	13,0	11,0	10,0	n.v.t.	100 zitplaatsen	87%
Fitness	3,5	3,5	3,5	n.v.t.	100 m ² bvo	90%
Museum	0,5	0,5	0,5	n.v.t.	100 m ² bvo	95%
Sporthal*	1,4	1,4	1,4	n.v.t.	100 m ² bvo	96%
Sportveld	30,0	30,0	30,0	30,0	ha netto terrein**	95%
Sportzaal*	2,2	2,2	2,2	n.v.t.	100 m ² bvo	94%
Stadion	5,0	5,0	5,0	n.v.t.	100 zitplaatsen	99%
Stedelijke evenement	18,0	18,0	18,0	18,0	100 bezoekers	99%

* Een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.

** De oppervlakten van speelvelden bij elkaar opgeteld, exclusief overige faciliteiten zoals een kantine en kleedruimten.

Bijlage 3: Autoparkeernormen

Hoofdgroep: wonen, bewoners (parkeernormen zijn exclusief de genoemde bezoekersparkeernormen, zie tabel en toelichting op de volgende pagina).

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Koop, huis, vrijstaand	per woning	1,50	1,60	1,90	2,10
Koop, huis, twee-onder-een-kap	per woning	1,40	1,50	1,80	1,90
Koop, huis, tussen/hoek	per woning	1,20	1,40	1,70	1,80
Koop, appartement, > 100 m ² bvo	per woning	1,30	1,40	1,70	1,80
Koop, appartement, 75-100 m ² bvo	per woning	1,10	1,20	1,30	1,40
Koop, appartement, < 75 m ² bvo	per woning	1,00	1,10	1,30	1,30
Huur, huis, vrije sector	per woning	1,00	1,20	1,30	1,40
Huur, huis, sociale huur	per woning	0,80	0,90	1,10	1,10
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m ² bvo	per woning	1,00	1,20	1,30	1,30
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m ² bvo	per woning	0,70	0,80	1,00	1,00
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m ² bvo	per woning	0,60	0,70	0,90	0,90
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m ² bvo	per woning	0,70	0,80	1,00	1,00
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m ² bvo	per woning	0,60	0,70	0,90	0,90
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	per woning	0,50	0,60	0,80	0,80
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m ² bvo	per kamer	0,35	0,45	0,50	0,50
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	per kamer	0,05	0,15	0,15	0,25
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	per woning	0,75	0,80	0,80	0,90
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	per woning	0,25	0,35	0,40	0,40

Hoofdgroep: wonen, bezoekers van bewoners

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Bezoekersparkeernorm	Per woning	0,10	0,10	0,15	0,20

Toelichting hoofdgroep wonen

- De parkeernormen voor de diverse woonfuncties zijn exclusief de bezoekersparkeernormen. Dit betekent dat de totale parkeernorm wordt bepaald door het bij elkaar optellen van de bewonersparkeernorm en de bezoekersparkeernorm.
- Voor de functies kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig geldt een bezoekersparkeernorm van 0,10 parkeerplaats per kamer
- Voor sociale huurwoningen geldt de huurliberalisatiegrens als criterium (als voorbeeld: in 2024 een rekenhuur van lager of gelijk aan € 879,66).
- Onder 'kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig' worden wooneenheden verstaan zonder eigen toegang, keuken, toilet of wasgelegenheid (douche/bad).

Hoofdgroep: werken (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Percentage bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m ² bvo	1,55	1,95	2,05	2,55	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m ² bvo	2,05	2,35	2,85	3,55	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m ² bvo	1,55	1,95	2,35	2,35	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m ² bvo	0,65	0,85	1,05	1,05	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m ² bvo	1,25	1,55	1,85	1,95	0%
Opslagruimte (particulier)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	10,00	10,00	0%

Hoofdgroep: winkelen en boodschappen doen (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Percentage bezoekers
Buurtsupermarkt	per 100 m ² bvo	1,90	2,70	3,50	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	per 100 m ² bvo	3,35	4,40	5,20	n.v.t.	93%
grote supermarkt (XL)	per 100 m ² bvo	6,00	6,90	7,70	n.v.t.	84%
groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	5,65	5,90	n.v.t.	80%
groothandel algemeen	per 100 m ² bvo	n.v.t.	6,40	6,40	n.v.t.	80%
binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	per 100 m ² bvo	3,45	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	82%
buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,10	3,70	n.v.t.	72%
wijkwinkelcentrum (klein)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,70	4,50	n.v.t.	76%
wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	4,40	5,10	n.v.t.	79%
wijkwinkelcentrum (groot)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	4,80	5,70	n.v.t.	81%
stadsdeelcentrum	per 100 m ² bvo	n.v.t.	5,20	6,30	n.v.t.	85%
weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	per 100 m ² bvo	0,20	0,20	0,20	n.v.t.	85%
kringloopwinkel	per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,25	1,85	2,25	89%
bruin- en witgoedzaken	per 100 m ² bvo	3,95	5,85	7,85	9,25	92%
woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m ² bvo	1,25	1,65	1,85	1,95	91%
woonwarenhuis (zeer groot)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,05	5,15	95%
meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,05	2,35	n.v.t.	93%
winkelboulevard	per 100 m ² bvo	n.v.t.	3,75	4,15	n.v.t.	94%
outletcentrum	per 100 m ² bvo	n.v.t.	9,20	10,10	10,40	94%
bouwmarkt	per 100 m ² bvo	n.v.t.	1,85	2,35	2,45	87%
tuincentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,25	2,55	2,85	89%
groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	2,25	2,55	2,85	89%

Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Percentage bezoekers
Bibliotheek	per 100 m ² bvo	0,45	0,75	1,15	1,35	97%
Museum	per 100 m ² bvo	0,60	0,80	1,10	n.v.t.	95%
Bioscoop	per 100 m ² bvo	3,20	8,00	11,20	13,70	94%
Filmtheater/filmhuis	per 100 m ² bvo	2,60	5,30	7,90	9,90	97%
Theater/schouwburg	per 100 m ² bvo	7,40	8,00	9,80	12,00	87%
Musicaltheater	per 100 m ² bvo	2,90	3,40	4,00	5,10	86%
Casino	per 100 m ² bvo	5,70	6,10	6,50	8,00	86%
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,60	2,30	2,80	2,80	89%
Biljart-/snookercentrum	per tafel	0,85	1,15	1,35	1,75	87%
Dansstudio	per 100 m ² bvo	1,60	3,90	5,50	7,40	93%
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m ² bvo	1,40	3,40	4,80	6,50	87%
Fitnesscentrum	per 100 m ² bvo	1,70	4,50	6,30	7,40	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m ² bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,30	10,30	99%
Sauna, hammam	per 100 m ² bvo	2,50	4,60	6,70	7,30	99%
Sporthal	per 100 m ² bvo	1,55	2,15	2,85	3,45	96%
Sportzaal	per 100 m ² bvo	1,15	1,95	2,75	3,55	94%
Tennishal	per 100 m ² bvo	0,30	0,40	0,50	0,50	87%
Padelhal	per 100 m ² bvo	0,35	0,45	0,65	0,65	87%
Squashhal	per 100 m ² bvo	1,60	2,40	2,70	3,20	84%
Zwembad overdekt	per 100 m ² bassin	n.v.t.	10,70	11,50	13,30	97%
Zwembad openlucht	per 100 m ² bassin	n.v.t.	10,10	12,90	15,80	99%
Zwemparadijs	per 100 m ² bassin	n.v.t.	n.v.t.	4,00	4,00	99%
Sportveld	per hectare netto terrein	20,00	20,00	20,00	20,00	95%

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Percentage bezoekers
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m² bvo	1,25	1,55	1,85	2,05	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m² bvo	n.v.t.	2,25	2,55	2,75	98%
Ski- snowboardhal	per 100 m² sneeuw (exclusief oefenpistes)	n.v.t.	n.v.t.	2,55	n.v.t.	98%
Jachthaven	per ligplaats	0,60	0,60	0,60	0,60	n.v.t.
Golfoefencentrum (pitch en putt)	per centrum	n.v.t.	n.v.t.	51,10	56,20	93%
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60 ha	n.v.t.	n.v.t.	96,00	118,30	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100 m² bvo	3,10	3,90	4,70	5,10	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100 m² bvo	3,70	4,60	5,60	6,10	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100 m² bvo	3,90	4,90	5,80	6,40	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gemiddelde boerderij	3,10	3,90	4,70	5,10	97%
Manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,40	90%
Dierenpark	per ha. netto terrein	8,00	8,00	8,00	8,00	99%
Attractie- en pretpark	per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,00	8,00	99%
Volkstuin	per 10 tuinen	n.v.t.	1,25	1,35	1,45	100%
Plantentuin (botanische tuin)	per gemiddelde tuin	n.v.t.	7,50	10,50	13,50	99%

Hoofdgroep: horeca en (verblijfs)recreatie (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Percentage bezoekers
Camping (kampeerterrein)	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,20	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,70	2,10	91%
1* Hotel	per 10 kamers	0,40	0,80	2,40	4,50	77%
2* Hotel	per 10 kamers	1,35	2,25	4,05	6,25	80%
3* Hotel	per 10 kamers	2,10	3,30	5,00	6,80	77%
4* Hotel	per 10 kamers	3,40	5,10	7,20	9,00	73%
5* Hotel	per 10 kamers	5,30	7,90	10,60	12,60	65%
Café/bar/cafetaria	per 100 m² bvo	5,00	5,00	6,00	n.v.t.	90%
Restaurant	per 100 m² bvo	5,00	5,00	6,00	8,00	80%
Discotheek	per 100 m² bvo	6,90	13,90	20,80	20,80	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m² bvo	5,50	6,50	8,50	n.v.t.	99%

Hoofdgroep: gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Percentage bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,05	2,45	2,95	3,25	57%
Apotheek	per apotheek	2,25	2,75	3,15	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,25	1,45	1,75	1,95	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,35	1,55	1,85	2,15	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,30	1,60	1,90	2,20	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,55	1,95	2,35	2,65	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,55	1,85	2,15	2,45	55%
Ziekenhuis	per 100 m² bvo	1,40	1,60	1,70	2,00	29%
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,10	30,10	99%

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Percentage bezoekers
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,60	31,60	97%
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,65	2,15	3,25	3,65	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	100%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,60	0,60	0,60	n.v.t.	60%

Hoofdgroep: onderwijs (parkeernormen zijn inclusief de genoemde bezoekerspercentages).

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Percentage bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m² bvo	1,00	1,20	1,40	1,50	n.v.t.
Basisonderwijs	per leslokaal	0,75	0,75	0,75	0,75	48%
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,70	4,50	4,90	4,90	11%
ROC	per 100 leerlingen	4,70	5,40	5,80	5,90	7%
Hogeschool	per 100 studenten	9,30	10,00	10,70	10,90	72%
Universiteit	per 100 studenten	13,20	15,20	16,50	16,80	48%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	per 10 studenten	4,50	5,60	6,80	10,50	95%

Bijlage 4: Aanwezigheidspercentages

Houd bij de toepassing van aanwezigheidspercentages rekening met de (commerciële) openingstijden van functies.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond ⁽¹⁾	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ⁽²⁾	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ⁽³⁾	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ⁽³⁾	0% ⁽⁴⁾
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	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%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant ⁽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%
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%

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

Bijlage 5: Aanwezigheidspercentages

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter lang
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	-
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	-
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	-
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter lang
Garage met lange oprit	3	1,3	-
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Bijlage 6: Kwaliteitseisen parkeervoorzieningen

Kwaliteitseisen autoparkeren

Autoparkeerplaatsen die worden aangelegd voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen. Deze eisen waarborgen de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen. Uitgangspunt in deze nota parkeernormen is dat de parkeereis op eigen terrein wordt opgelost. Voor parkeervoorzieningen die op eigen terrein worden gerealiseerd geldt de ontwerprichtlijn NEN 2443¹ als uitgangspunt. Bij toetsing van de omgevingsvergunning wordt beoordeeld of parkeervoorzieningen die op eigen terrein worden gerealiseerd voldoen aan NEN 2443 of de opvolger hiervan.

Bij de beoordeling van parkeervoorzieningen op basis van NEN 2443 toetst gemeente Weert in het bijzonder of de voorzieningen op de volgende aspecten voldoen aan de ontwerprichtlijn:

- De ligging en bruikbaarheid van de parkeervakken;
- De afmetingen van de parkeervakken in relatie tot de breedte van de parkeerweg;
- De rijcurves;
- Hellingbanen en toegepaste hellingspercentages;
- De inrichting van de in- en uitrit.

Wanneer in een parkeervoorziening bezoekersparkeren plaatsvindt dan gelden andere richtlijnen in vergelijking tot voorzieningen waarin alleen vaste gebruikers parkeren. De manier waarop bezoekers toegang krijgen tot de parkeervoorziening is een belangrijk criterium. Hoe passeren bezoekers bijvoorbeeld een slagboom waarmee de parkeervoorziening is afgesloten?

In het geval van aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte moet voldaan worden aan ASVV 2021² of de opvolger hiervan. Parkeervakken in de openbare ruimte moeten voldoen aan de volgende afmetingseisen (lengte x breedte parkeervak):

- Haaksparkeren: 5,00 x 2,50 meter;
- Langsparkeren: 6,00 x 2,00 meter.

Kwaliteitseisen fietsparkeren

Het gebruik van een fietsenstalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort van de stalling. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik, evenals de mogelijkheid om fietsen met afwijkende afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en FietsParKeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor het ontwerpen van een fietsenstalling in een ruimtelijke ontwikkeling.

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/ neven-/ personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).

¹ Hyperlink naar [NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages](#)

² Hyperlink naar [ASVV 2021](#).

- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden.
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld. Parkeerruimte voor buitenmodel fietsen is op een logische plek in de stalling gepositioneerd.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (bij voorkeur binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2.900 mm. Dubbellaagse rekken worden bij voorkeur niet geplaatst in de voorziening vanwege de beperkte toegankelijkheid en het minimale gebruik.
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2.100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3.000 mm breed, zowel voor fiets, fietsen met afwijkend formaat of scooters.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
 - Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken moeten minimaal 2,50 bij 0,75 meter bedragen);
 - Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm en voorzien van een wielbeugel die geschikt is voor banden tot 65mm breed);
- De ruimtelijke positionering binnen de stalling is voor de fiets van normaal formaat het meest voordelig. Afwijkende maten dienen achter in de stalling een plaats te krijgen.
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

Bijlage 7: Rekenvoorbeeld

In deze bijlage is een fictief rekenvoorbeeld uitgewerkt op basis van de auto- en fietsparkeernormen en het stappenplan dat geldt voor de toepassing van de parkeernormen.

Verzameling van de relevante gegevens

De ruimtelijke ontwikkeling (hierna: het bouwplan) in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd in het gebied 'Schil'. In het bouwplan worden de volgende functies gerealiseerd (Tabel 5):

Functie autoparkeernorm	Functie fietsparkeernorm	Aantal	Eenheid
koop, appartement, van 75 tot 100 m ²	woning, van 50 tot 100 m ²	20	woning
huur, huis, sociale huur	woning, van 30 tot 50 m ²	30	woning
Buurtsupermarkt	Supermarkt	1.000	m ² bvo
kantoor zonder baliefunctie	kantoor (zonder baliefunctie)	1.500	m ² bvo

Tabel 5: Naam, aantal en eenheid van de te realiseren functies (auto- en fietsparkeernorm)

Naast de toe te voegen nieuwe functies verdwijnt er een bestaande functie: een café. Deze functie is in Tabel 6 weergegeven. De parkeerbehoefte van deze functie wordt in stap 2 gesaldeerd.

Functie te vervallen autoparkeernorm	Functie te vervallen fietsparkeernorm	Aantal	Eenheid
Café/bar/cafetaria	Restaurant (eenvoudig)	300	m ² bvo

Tabel 6: Functie te vervallen

Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

In de onderstaande tabellen is de normatieve auto- en fietsparkeerbehoefte van dit bouwplan berekend. In Tabel 7 is de autoparkeerbehoefte berekend waarbij de parkeerbehoefte van vaste gebruikers (bewoners en personeel) en bezoekers is gesplitst. De fietsparkeerbehoefte is in Tabel 8 berekend. Voor fietsparkeren geldt dat bij voorkeur werknemers inpandig hun fiets parkeren en bezoekers voor de (hoofd)ingang). Voor deze ontwikkeling is de percentage voor bezoekers alleen van toepassing voor supermarkt. De parkeernorm voor een supermarkt bestaat uit 93% bezoekers en dus uit 7% personeel. Deze percentages zijn afgerond toegepast op de fietsparkeernorm van 1,6. Voor kantoor (zonder baliefunctie) is de fietsparkeernorm voor bezoekers niet van toepassing.

Autoparkeren

Functie	Aantal/ oppervlakte	Parkeernorm	Normatieve parkeerbehoefte
Koop, appartement, 75-100 m ² bvo	20	1,6 per woning	32
Huur, huis, sociale huur	30	1,3 per woning	39
Bezoekers van bewoners	50	0,1 per woning	5
Buurtsupermarkt	1.000	3,7 per 100 m ² bvo	37
Kantoor (zonder baliefunctie)	1.500	2,2 per 100 m ² bvo	33
Totaal			146

Tabel 7: Normatieve parkeerbehoefte autoparkeren.

Fietsparkeren

Functie	Aantal/ oppervlakte	Parkeernorm	Normatieve parkeerbehoefte
Koop, appartement, 75-100 m ² bvo	20	4,0 per woning	80,0
Huur, huis, sociale huur	30	3,0 per woning	90,0
Bezoekers van bewoners	50	0,5 per woning	25,0
Buurtsupermarkt (personeel)	1.000	0,1 per 100 m ² bvo	1,0
Buurtsupermarkt (bezoekers)	1.000	1,5 per 100 m ² bvo	15,0
Kantoor (zonder baliefunctie)	1.500	0,7 per 100 m ² bvo	10,5
Totaal			221,5

Tabel 8: Normatieve parkeerbehoefte, fietsparkeren.

Stap 2: het salderen van een bestaande parkeerbehoefte

Zoals beschreven verdwijnt als gevolg van het bouwplan een bestaand café. Deze functie heeft een oppervlakte van 300 m² bvo. Op basis van de autoparkeernorm van 6,0 per 100 m² bvo bedraagt de normatieve parkeerbehoefte van deze functie -18,0 autoparkeerplaatsen (zie Tabel 9). Voor fietsparkeren is het salderen niet van toepassing.

Functie	Aantal/ oppervlakte	Parkeernorm	Normatieve parkeerbehoefte
Café/bar/cafetaria	-300	6,0 per woning	-18

Tabel 9: Theoretisch bestaande parkeerbehoefte voor het café

De normatieve parkeerbehoefte is met het aanwezigheidspercentage dat geldt voor restaurants omgerekend naar een parkeerbehoefte per dagdeel. In onderstaande tabel zijn de uitkomsten hiervan opgenomen. Uit de tabel blijkt dat op de werkdagnacht geen sprake is van een parkeerbehoefte die in mindering kan worden gebracht op de behoefte van de nieuwe functies. Op dit dagdeel kan niet worden gesaldeer.

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	vrijdag- middag	vrijdag- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
aanwezigheidspercentage restaurant	30%	40%	80%	0%	60%	90%	70%	100%	40%
Totaal autoparkeerplaatsen te salderen	1,8	2,4	4,8	0	3,6	5,4	4,2	6,0	2,4

Tabel 10: Toepassing van aanwezigheidspercentage op theoretisch bestaande parkeerbehoefte.

Stap 3: vaststelling van de parkeereis

Nadat de normatieve parkeerbehoefte van het bouwplan is berekend en de theoretische parkeerbehoefte van het café is gesaldeer, kan de auto- en fietsparkeervraag van het bouwplan worden vastgesteld. In de onderstaande tabel is een totaaloverzicht opgenomen. Uit Tabel 11 komt naar voren dat de autoparkeerbehoefte maximaal is op de vrijdagmiddag, op dit moment zijn er 99 autoparkeerplaatsen benodigd. De fietsparkeerbehoefte is maximaal op de werkdagavond, op dit moment zijn 179 fietsparkeerplaatsen benodigd (Tabel 12).

	Normatief	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	vrijdag-middag	vrijdag-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Woningen bewoners	71	42,6	42,6	63,9	71	49,7	49,7	53,25	56,8	53,25
Woningen bezoekers	5	2	2,5	3,75	0	3	5	5	5	4,5
Buurtsupermarkt	37	18,5	22,2	14,8	0	29,6	29,6	37	14,8	22,2
Kantoor (zonder baliefunctie)	33	33	33	1,65	0	19,8	0	0	0	0
Salderen auto	-18	-1,8	-2,4	-4,8	0	-3,6	-5,4	-4,2	-6	-2,4
Totaal	128	94	98	79	71	99	79	91	71	78

Tabel 11: Totaaloverzicht parkeereis autoparkeren.

	Normatief	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	vrijdag-middag	vrijdag-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Woningen bewoners	170	102	102	153	170	136	119	119	127,5	136
Woningen bezoekers	25	10	12,5	18,75	0	17,5	15	25	25	25
Buurtsupermarkt (personeel)	1	0,5	0,6	0,4	0	0,8	0,8	0,8	1	0,4
Buurtsupermarkt (bezoekers)	15	7,5	9	6	0	12	12	12	15	6
Kantoor (zonder baliefunctie)	10,5	10,5	10,5	0,525	0	0,525	6,3	0	0	0
Totaal	222	131	135	179	170	167	153	157	169	167

Tabel 12: Totaaloverzicht parkeereis fietsparkeren.

Stap 4: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein of in de openbare ruimte

Om de fietsparkeerbehoefte te faciliteren realiseert de initiatiefnemer een gemeenschappelijke fietsenstalling dichtbij de hoofdingang. In deze stalling worden 180 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Als gevolg van dubbelgebruik hoeven in de openbare ruimte geen extra fietsparkeerplaatsen beschikbaar te worden gesteld.

De initiatiefnemer kan op eigen terrein 40 autoparkeerplaatsen realiseren. Deze parkeerplaatsen zijn bestemd voor bewoners. Dit betekent dat niet de volledige parkeerbehoefte van het bouwplan op eigen terrein is opgelost. In Tabel 13 is per dagdeel de resterende parkeerbehoefte opgenomen.

	Normatief	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	vrijdag-middag	vrijdag-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Totaal parkeerbehoefte	128	94	98	79	71	99	79	91	71	78
Waarvan bewoners	71	43	43	64	71	50	50	53	57	53
Parkeren op eigen terrein	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Resterende parkeerbehoefte	239	177	181	183	182	188	169	184	167	171

Tabel 13: Aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein.

Stap 5: gebruik bestaande private parkeercapaciteit

Om de resterende parkeerbehoefte op te lossen zoekt de initiatiefnemer contact met de eigenaar van een nabijgelegen parkeerterrein. Dit terrein ligt binnen de maximaal acceptabele loopafstand die geldt voor de functies in het bouwplan. De initiatiefnemer wil parkeerplaatsen hier huren voor het kantoor (medewerkers en bezoekers). De eigenaar overlegt gegevens over de bezetting van het terrein op de werkdagochtend en -middag, de dagdelen met de hoogste parkeerbehoefte voor de kantoor. Uit deze gegevens blijkt dat er 30 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De initiatiefnemer sluit een contract met de eigenaar voor het huren van 30 parkeerplaatsen. Deze overeenkomst voldoet aan de eisen die in deze nota zijn opgenomen. Tabel 14 laat de resterende parkeerbehoefte per dagdeel zien.

	Normatief	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	vrijdag-middag	vrijdag-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Resterende parkeerbehoefte	88	54	58	39	31	59	39	51	31	38
Waarvan kantoor	33	33	33	2	0	20	0	0	0	0
Parkeren op eigen terrein	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Resterende parkeerbehoefte	58	24	28	38	31	39	39	51	31	38

Tabel 14: Gebruik bestaande private parkeercapaciteit.

Toelichting toets dubbelgebruik

In Tabel 14 is het effect op dubbelgebruik zichtbaar als parkeerplaatsen voor één doelgroep zijn bestemd (in dit geval private parkeerplaatsen bestemd voor het kantoor). Op de werkdagochtend en- middag heeft dit geen consequenties, omdat de parkeerbehoefte (33) groter is dan het parkeeraanbod (30). Voor andere dagdelen geldt dit effect wel. Bijvoorbeeld op de werkdagavond is de parkeerbehoefte van het kantoor 2 parkeerplaatsen, wat betekent dat het parkeerterrein op deze dagdelen grotendeels ongebruikt zal zijn.

Stap 6: gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit

Uit Tabel 14 blijkt dat, met de aanleg van 40 parkeerplaatsen op eigen terrein en het huren van 30 parkeerplaatsen op een nabijgelegen parkeerterrein, niet de volledige parkeerbehoefte van het bouwplan is opgelost. De initiatiefnemer is van mening dat in de openbare ruimte de bestaande parkeerdruk lager is dan 85%. De initiatiefnemer laat daarom, in overleg met de gemeente Weert, een parkeeronderzoek uitvoeren. Het onderzoek vindt plaats op de dagdelen met de hoogste parkeerbehoefte: werkdagavond, vrijdagmiddag, zaterdagmiddag en zondagmiddag. In het onderzoeksgebied liggen 200 openbare parkeerplaatsen. Op basis van het uitgangspunt dat de parkeerdruk in de eindsituatie maximaal 85% mag bedragen, is de maximale bezetting 170 parkeerplaatsen. Op basis hiervan kan de beschikbare restcapaciteit worden bepaald (zie Tabel 15).

	werkdag-avond	vrijdag-middag	zaterdag-middag	zondag-middag
Bestaande bezetting	112	102	98	79
Maximale bezetting eindsituatie (85%)	170	170	170	170
Beschikbare restcapaciteit	58	68	72	91
Resterende parkeerbehoefte	38	39	51	38

Tabel 15: Gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit.

Uit Tabel 15 blijkt dat de beschikbare restcapaciteit op de vier dagdelen hoger dan de resterende parkeerbehoefte van het bouwplan is. Dit betekent dat de gemeente Weert kan instemmen met het afwentelen van de resterende parkeerbehoefte van het bouwplan richting de openbare ruimte. Hiermee is ook de volledige autoparkeereis van het bouwplan opgelost.

Bijlage 8: Begripsomschrijving

- a. **Aanwezigheidspercentage:** een percentage waarmee voor een functie, per dagdeel, de aanwezigheid van de bijbehorende doelgroepen wordt aangegeven. Een overzicht met aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage 4;
- b. **Autoparkeerbehoefte:** de totale behoefte naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling, bepaald op basis van parkeernormen rekening houdend met de Gebiedsindeling en aanwezigheidspercentages;
- c. **Autoparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen nodig zijn voor een bepaalde functie per 100 vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo) of per eenheid;
- d. **Bezoekersaandeel:** het deel van de auto- en fietsparkeerbehoefte dat bestaat uit bezoekers;
- e. **Bruto vloer oppervlak (bvo):** het vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten, van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen;
- f. **CROW:** CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren;
- g. **Deelauto:** een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden;
- h. **Eigen terrein:** grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling dan wel in de directe nabijheid binnen de in paragraaf 5.2.2 genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke ontwikkeling;
- i. **Fietsparkeerbehoefte:** de totale behoefte naar fietsparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling, bepaald op basis van parkeernormen;
- j. **Fietsparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen nodig zijn voor een bepaalde functie per 100 vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo) of per eenheid;
- k. **GROP:** Geen Recht Op Parkeervergunning. Adressen die zijn aangemerkt als GROP komen niet of verminderd in aanmerking voor parkeervergunningen;
- l. **Initiatiefnemer:** de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend;
- m. **Kwaliteitseis:** een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeervoorziening;
- n. **Maatgevende parkeerbehoefte:** het moment waarop de verschillende functies binnen het programma gezamenlijk op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeerbehoefte hebben ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn;
- o. **Maximale loopafstand:** de kortst mogelijke looproute, gemeten vanaf de voetgangersingang tot de parkeervoorziening tot de voetgangersingang van het bestemmingsadres, gemeten door middel van een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld Google Maps);
- p. **Mobiliteitscorrectie:** een werkwijze waarmee het aantal benodigde autoparkeerplaatsen voor een ruimtelijke ontwikkeling in mindering kan worden gebracht door de inzet van mobiliteitsconcepten (zoals deelauto's).
- q. **NEN:** Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut;
- r. **Normatieve parkeerbehoefte:** een cijfer dat verwijst naar de door de parkeernorm vereiste hoeveelheid parkeerplaatsen.
- s. **Parkeerdruk:** het totaal aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte, uitgedrukt in een percentage;
- t. **Parkeereis:** het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld moet worden voor een ruimtelijke ontwikkeling;
- u. **Parkeerrechten:** de rechten die rusten op een adres voor het in aanmerking komen voor vergunnings- en ontheffingsproducten;

- v. **POET-lijst:** een lijst met adressen waar parkeren op eigen terrein aanwezig is of was zoals vastgesteld in het verleden, met per adres de gevolgen die dit heeft voor het in aanmerking komen voor parkeerrechten;
- w. **Openbare ruimte:** de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorziene buitenruimte die binnen de gemeente Weert is gelegen;
- x. **Oplaadpunt:** een aansluiting voor het opladen van een elektrisch voertuig of wisselen van een batterij van een elektrisch voertuig;
- y. **Ruimtelijke ontwikkeling:** een activiteit zoals bedoeld in artikel 5.1 van de Omgevingswet;
- z. **Salderen:** het berekenen van de parkeereis op basis van het verschil tussen de autoparkeerbehoefte in de nieuwe situatie (na realisering van de ruimtelijke ontwikkeling) en de theoretische parkeerbehoefte in de oude situatie (vóór realisatie van de ruimtelijke ontwikkeling);



Postbus 950
6000 AZ Weert
www.weert.nl