

Dialogo binnen kaders

Parkeernormen Veenendaal centrum 2012

Spark

EEN WERELD TE WINNEN

IK ZIE EEN
KARAVAN

EVEN ONTHAASTEN

Parkeernormen

Kom Mee
Waar Buiten

IK GA ZONDAG LekkER
AAN DE TUIN werken

D'R OP VIT

DI SA-FARI

OPKER RIJTE MAKEN

WAANTZ-IVVIG GROEV



Dialogo binnen kaders

Parkeernormen Veenendaal centrum 2012

Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam

T +31 (0)70 317 70 05

F +31 (0)70 317 80 66

E info@spark-parkeren.nl

W www.spark-parkeren.nl

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Veenendaal
Titel	Parkeernormennota Veendendaal Centrum
Versie	1.2
Datum	17 oktober 2012
Projectteam Opdrachtgever	mevrouw A. Holstra
Projectteam Spark	E. van Savooyen P. Delleman
Projectleider Spark	E. van Savooyen



Is een parkeerplaats niet de plek waar een bezoek begint en eindigt?

Waar bezoekers hun eerste en laatste indruk opdoen?

Waar reputaties worden gemaakt en gebroken?

Kun je een parkeerplaats niet het best vergelijken met de lobby van een hotel of de entree van een belangrijk huis?

Als de plek waar je bezoek als eerste welkom heet?

Waar je je beste beentje voorzet?

Een indruk geeft wat men bij jou kan verwachten?

EEN WERELD TE WINNEN

Inhoudsopgave

Samenvatting	8
1	11
1.1	11
1.2	12
1.3	13
2	14
2.1	14
2.2	14
2.3	14
3	15
3.1	15
3.2	18
3.3	19
4	20
4.1	20
4.2	25
4.3	25
5	26
5.1	26
5.2	28
6	29
6.1	29
6.2	29
Bijlage 1 Begrippenlijst	30
Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages	31
Bijlage 3 Parkeernormen voor auto's centrum Veenendaal	32
Bijlage 4 Parkeernormen voor fietsen centrum Veenendaal	33
Bijlage 5 Parkeernormen Nota 2008	34

Samenvatting

Aanleiding

Veenendaal heeft haar parkeernormen vastgelegd in de notitie Parkeernormen Veenendaal 2008. Uit recent onderzoek (2010/2011) blijkt dat deze normen niet meer passen bij de huidige situatie in Veenendaal. Dit leidt ertoe dat er bij nieuwe ontwikkelingen meer parkeerruimte gevraagd dan er nodig is. Naast het feit dat er daardoor onnodig veel (openbare) ruimte wordt ingericht voor parkeren, bestaat er ook het risico dat nieuwe ontwikkelingen stagneren doordat de opgelegde parkeereis tot overdimensionering kan leiden en daarmee tot te hoge investeringskosten voor de initiatiefnemer. Het is ook mogelijk dat er onnodige onttrekking van parkeerders van een reeds bestaande parkeerlocatie plaats vindt, met als gevolg een meer ongunstige parkeerexploitatie.

Naar een nieuwe systematiek

Het meest actueel is de situatie voor het Centrum van Veenendaal. Daarom zijn allereerst de oude parkeernormen geijkt, en in veel gevallen naar beneden bijgesteld. Stap 2 is de ontwikkeling van een heldere systematiek om van de normen tot de parkeereis te komen. De systematiek moet aansluiten bij de gedachte dat er zorgvuldig met de ruimte moet worden omgesprongen en dat bestaande parkeercapaciteit zo goed mogelijk wordt benut voordat nieuwe wordt gebouwd. De systematiek moet ook helder zijn voor alle stakeholders: de initiatiefnemer, de burger en niet in de laatste plaats ook de plantoetser en vergunningverlener. De nota is bestemd voor nieuwe ontwikkelingen in het centrum van Veenendaal. Voor de overige delen van Veenendaal blijft de oude normennota vigerend.

Nieuwe normen voor wonen en overige functies

Voor woningen hanteert de gemeente Veenendaal in beginsel een behoeftevolgend beleid. Dit houdt in dat er voor nu, maar vooral voor de toekomst, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden waarmee aan de vraag van bewoners en hun bezoekers kan worden voldaan. Het aantal te realiseren plaatsen is daarmee grotendeels afhankelijk van het autobezit en -gebruik van de bewoners. De parkeernorm voor wonen is daarom samengesteld uit en houdt rekening met het gemiddeld autobezit per huishouden (incl. het gebruik van leaseauto's), de verwachte groei van het autobezit en de bezoekers van de woningen. Het gemiddelde autobezit is uiteindelijk afgeleid van de mate van stedelijkheid en het woningtype.

Bij ontwikkelingen voor bedrijven, winkels, kantoren, voorzieningen en andere centrumfuncties is met name het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel van een nieuwe ontwikkeling van belang bij het bepalen van de hoogte van de normen. Ook de verkeersaantrekkende werking speelt hierbij een rol.

Voor zowel wonen als overige functies zijn tabellen opgesteld met daarin per woningtype/functie een norm voor de te realiseren hoeveelheid parkeerplaatsen .

Van parkeernorm naar parkeereis

Mede op basis van de (gekalibreerde) norm bepaalt de gemeente de uiteindelijke parkeereis die een initiatiefnemer krijgt opgelegd. Hiertoe hanteert zij een toepassingskader. Dit is een helder proces waarin de gemeente gezamenlijk met een initiatiefnemer komt tot de uiteindelijke parkeereis: het aantal parkeerplaatsen dat de initiatiefnemer binnen zijn ontwikkeling moet realiseren.

In een zo vroeg mogelijke fase van een ontwikkeling wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte op basis van de gekalibreerde parkeernormen. Dit is de grondslag van het berekende aantal parkeerplaatsen waarmee een initiatiefnemer gedurende het ontwerpproces rekening moet houden (de normatieve parkeerbehoefte). De parkeereis is vervolgens de som van de deeloplossingen die door de initiatiefnemer in overleg met de gemeente benoemd worden voor het faciliteren van deze normatieve parkeerbehoefte. Als eerste wordt er gekeken hoeveel van de behoefte kan worden gefaciliteerd in of op private voorzieningen (zoals stallingsgarages, afgesloten parkeerterreinen etc.) en in de openbare ruimte (straatparkeerplaatsen). Uiteraard geschiedt dit onder de voorwaarde dat de parkeerdruk nimmer te hoog mag worden (maximaal 85% op straat). Daar te plaatste niet te hoog is. In dit proces wordt tevens een toets op dubbelgebruik uitgevoerd.

De resterende parkeerbehoefte dient de initiatiefnemer binnen de contouren van de eigen ontwikkeling te realiseren. Wanneer dit om aantoonbare redenen niet mogelijk is (technisch, financieel of fysiek) kan de gemeente worden verzocht om dit deel van de parkeereis zelf te realiseren (afkoop). Hiertoe dient de initiatiefnemer een bijdrage te storten in een Parkeerfonds.

Aantonen en vastleggen is de crux

Gedurende het proces om te komen van norm tot parkeereis moeten alle stappen zorgvuldig worden gedocumenteerd. Afspraken die een initiatiefnemer maakt met derden moeten schriftelijk zijn vastgelegd in huur of koopovereenkomsten, zo nodig met kettingbeding. Wanneer uiteindelijk

de definitieve parkeereis bekend is wordt deze vastgelegd in de vergunning, eventueel aangevuld met schriftelijke afspraken over afkoop.

Maatwerk waar het moet

Wanneer er een concrete aanleiding is om de berekende parkeerbehoefte bij te stellen is het aan de initiatiefnemer om aan te tonen op grond waarvan dat zou moeten gebeuren. Mogelijke argumenten zijn: uitzonderlijke gebieden en situaties of de introductie van speciale maatregelen om automobilititeit te verminderen. Soms is ook de parkeerbehoefte groter dan de norm aangeeft. Het College heeft dan het mandaat om een gewijzigde parkeereis op te leggen of - in uitzonderlijke gevallen - vrijstelling te verlenen.

Fietsen, een status aparte

Voor fietsparkeren zijn er eveneens parkeernormen benoemd. Bij het bepalen van de fietsparkeereis wordt de in de nota genoemde methodiek niet gehanteerd. Hier geldt slechts één uitgangspunt: bij nieuwbouw, verbouw, of functiewijziging wordt de fietsparkeereis geheel op eigen terrein gerealiseerd. Uitzonderingen zijn uitsluitend mogelijk wanneer er volgens de gemeente - op uitdrukkelijk aangeven van de gemeente - voldoende fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn en/of kunnen worden gerealiseerd.



1 Waarom parkeernormen en voor wie

Mobiliteit, auto en fietsbezit en -gebruik zullen in de komende jaren blijven groeien. De vraag naar parkeerplaatsen voor de auto en fiets zal als gevolg daarvan blijven toenemen. Parkeerplaatsen nemen waardevolle ruimte in en kunnen bij een onjuiste dimensionering (aantal en verschijningsvorm) de kwaliteit van de leefomgeving aantasten.

Anderzijds kan een tekort aan parkeercapaciteit een bron voor overlast in een (centrum)gebied of (woon)buurt zijn. Een goede sturing en afweging van belangen is een noodzaak bij het parkeervraagstuk. Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel. Door middel van deze normen kan een goed inschatting worden gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van nieuwe (bouw)projecten.

1.1 Huidige situatie, te hoge parkeernormen?

Veenendaal heeft eerder haar parkeernormen voor auto's vastgelegd in de notitie Parkeernormen Veenendaal 2008. In 2010 en 2011 hebben er parkeerdrukmetingen plaatsgevonden en is een parkeerbalans opgesteld voor het centrum van Veenendaal. Deze onderzoeken laten zien dat de autoparkeernormen zoals deze in de notitie van 2008 zijn vastgelegd, niet (meer) passen bij Veenendaal. Dit leidt ertoe dat er bij nieuwe ontwikkelingen meer parkeerruimte voor auto's wordt gevraagd dan er nodig is. Doorgaan met de parkeernormen 2008 brengt een aantal risico's met zich mee:

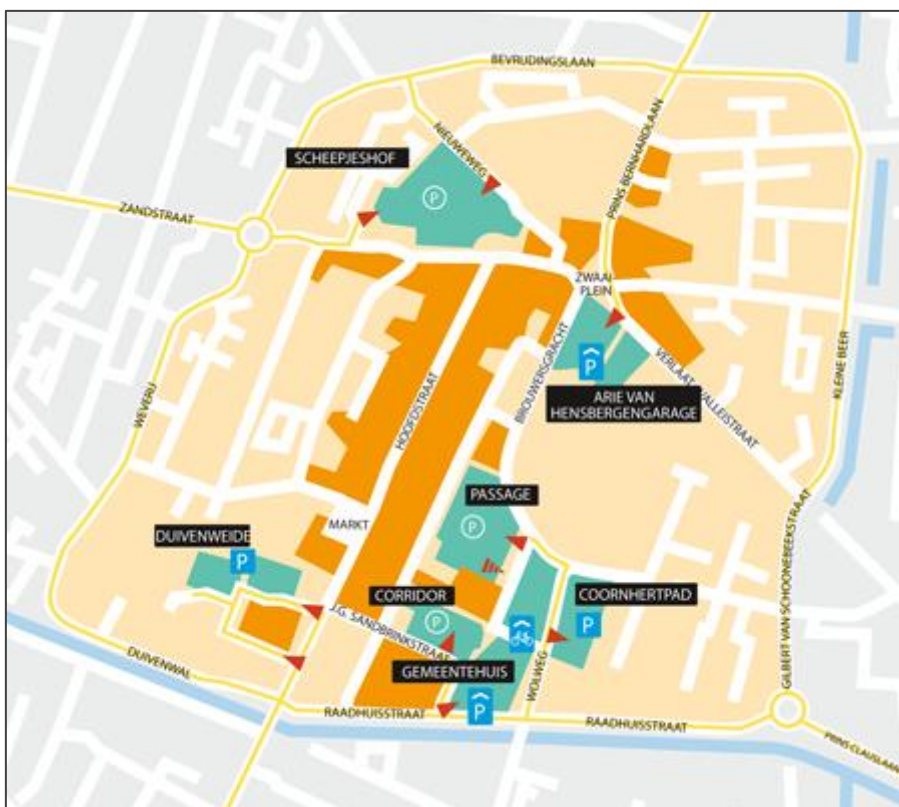
- Er wordt onnodig veel (openbare) ruimte ingericht voor het parkeren voor auto's.
- Nieuwe ontwikkelingen kunnen stagneren doordat de opgelegde autoparkeernorm tot overdimensionering van het parkeerareaal kan leiden en daarmee tot te hoge investeringskosten voor de initiatiefnemer of onnodige onttrekking van parkeerders van een reeds bestaande parkeerlocatie (lagere bezettingspercentages/ongunstige parkeerexploitatie).

Naar aanleiding van de genoemde parkeeronderzoeken heeft SPARK in opdracht van de gemeente Veenendaal de oude autoparkeernormen gekalibreerd (passend gemaakt voor de werkelijke parkeersituatie in Veenendaal). Daarbij is rekening gehouden met de economische ambities van de gemeente (zie ook Parkeervisie 2013-2020). De resultaten van deze kalibratie zijn

weergegeven in het rapport 'Parkeernormen Veenendaal', versie 1.1 d.d. 20 augustus 2012 en vormen de basis voor deze Nota.

1.2 Uitgangspunten parkeernormen centrum Veenendaal

Veenendaal wil de vraag naar parkeergelegenheid in het centrum faciliteren, maar wel op zodanige wijze dat de kwaliteit van de openbare ruimte blijft behouden. Centraal hierbij staat dat de veroorzaker van de parkeervraag verantwoordelijk wordt gesteld voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen bij nieuw- en verbouw. Om heldere uitkomsten voor het parkeervraagstuk te genereren aan de voorkant van het planproces zijn kaders nodig. Zo weten initiatiefnemers en bouwers waar ze op het gebied van parkeren aan moeten voldoen en weten omwonenden en overige belanghebbenden waar ze aan toe zijn.



Figuur 1 Centrumgebied

In de voorliggende Nota 'Parkeernormen Veenendaal Centrum' wordt dit kader weergegeven en worden de nieuwe parkeernormen voor het centrum van Veenendaal benoemd. In belangrijke mate voor auto's maar ook voor fietsen. Deze normen zijn mede gebaseerd op de CROW-richtlijnen.

In deze Nota wordt tevens de wijze waarop de gemeente Veenendaal in specifieke situaties wil omgaan met deze normen beschreven, bijvoorbeeld in situaties waar geen ruimte is voor het realiseren van parkeergelegenheid.

1.2.1 Bestuurlijke vaststelling

Parkeernormen zijn beleidsregels en die zijn volgens de AWB een bevoegdheid van het college. De normen kunnen niet direct onderdeel vormen van het parkeerbeleid omdat een dergelijke beleidsnota op grond van de Wro geen normen mag bevatten. Na vaststelling wordt de nota gepubliceerd op de gemeentepagina.

1.2.2 Monitoring parkeerdruk

De gemeente Veenendaal monitort elke twee jaar de parkeerdruk in het centrum. Op basis van deze meting wordt bepaald of herziening van de parkeernormen voor het centrum nodig is.

1.3 Leeswijzer

De opbouw van deze nota is als volgt. In hoofdstuk 2 beschrijven wij het juridische kader van de toepassing van parkeernormen. Vervolgens beschrijven wij in hoofdstuk 3 het begrip parkeernorm, de basis voor de later in de (omgevings)vergunning op te nemen parkeereis. In hoofdstuk 4 beschrijven wij het toepassingskader om te komen tot een parkeereis. Hoofdstuk 5 beschrijft de mogelijkheden voor maatwerksituaties. De normen voor het parkeren van fietsen zijn tenslotte in hoofdstuk 6 beschreven.

Volledigheidshalve is in bijlage 1 is een definitielijst opgenomen van begrippen die in deze Nota worden gehanteerd.



2 Juridisch kader

2.1 Parkeren, een thema in ontwikkeling

Het denken over parkeren is sterk in ontwikkeling. Tot voor kort werd de parkeereis voor nieuw- en verbouw vastgelegd in de bouwverordening en daarmee doorgelegd in de bouwvergunning. Sinds de invoering van de Wro is dit de omgevingsvergunning geworden. Momenteel werkt men landelijk aan een systematiek waarin wettelijk wordt bepaald dat de regels voor parkeren in bestemmingsplannen moeten worden opgenomen. Dit stuit op problemen, want rechtstreekse opname van eisen ten aanzien van parkeren in bestemmingsplannen op basis van normen impliceert dat die normen voor tien jaar vastliggen. In dat geval heeft Veenendaal niet voldoende flexibiliteit om – waar dat nodig is – voor bepaalde gebieden tussentijds andere normen vast te stellen. Veenendaal ondervangt dit door haar normen door middel van deze Parkeernormennota te bekrachtigen.

Uitgangspunten voor bestaande, vigerende bestemmingsplannen

Waar het vigerende bestemmingsplan niet voldoende voorziet in een juridische basis voor het eisen van parkeercapaciteit, biedt de bouwverordening nog steeds voldoende juridische basis.

2.2 Richtlijnen als leidraad voor discussie

Er bestaan geen landelijk voorgeschreven normen voor parkeren. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor het toepassen van parkeerkencijfers, de Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2012), opgesteld door het CROW. De gemeente Veenendaal ziet deze richtlijnen, in combinatie met haar eigen onderzoek naar parkeervraag, als een goede insteek voor een genuanceerde vaststelling van haar eigen parkeernormen.

2.3 Inbedding in gemeentelijk parkeerbeleidskader

De nota staat op zichzelf, maar maakt ook deel uit van de strategische kaders zoals weergegeven in de Parkeervisie van de gemeente Veenendaal. Deze nota betreft uitsluitend de parkeernormen voor het centrum. Voor alle andere gebieden/zones blijft de oude notitie 'Parkeernormen' (vastgesteld d.d. 27 mei 2008) vigerend. Volledigheidshalve zijn de betreffende parkeernormen en aanwezigheidspercentages van de Nota uit 2008 in bijlage 5 weergegeven.



3 Vaststellen van de parkeerbehoefte: normen

Bouwprojecten – of het nu nieuw- of verbouwactiviteiten zijn – creëren in principe een parkeerbehoefte. Het is mogelijk om deze parkeerbehoefte vooraf te berekenen op basis van zogenaamde ‘parkeernormen’.

Hiervoor is echter inzicht nodig in een aantal factoren die de parkeerbehoefte, en als afgeleide daarvan de parkeernormen, bepalen. In dit hoofdstuk gaan we nader in op de behoefte aan autoparkeerplaatsen.

3.1 Normen voor woningen

Voor woningen hanteert de gemeente Veenendaal in beginsel een behoeftevolgend beleid. Dit houdt in dat er voor nu, maar vooral voor de toekomst, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden waarmee aan de vraag van bewoners en hun bezoekers kan worden voldaan. Het aantal te realiseren plaatsen is daarmee grotendeels afhankelijk van het autobezit en -gebruik van de bewoners.

De parkeernorm voor wonen is derhalve samengesteld uit en houdt rekening met:

- het gemiddeld autobezit per huishouden
- het gebruik van leaseauto's
- de verwachte groei van het autobezit
- de niet-buurtgebonden voertuigen ('bezoekers')

De grootste parkeerdruk in woonwijken wordt gedurende de avond en de nacht ervaren, wanneer de meeste bewoners thuis zijn. De parkeernormen voor wonen zijn dan ook vooral gebaseerd op het *autobezit* van de bewoners.

3.1.1 Bepaling van het gemiddelde autobezit

Bepalend voor het autobezit zijn, naast het autobezit per individueel adres (op basis van CBS gegevens), de kenmerken van de woning (type) en de kenmerken van de omgeving van de woning (de mate van stedelijkheid). Daarnaast zijn ook specifieke kenmerken van het huishouden verklarend voor het autobezit per woning, maar deze kunnen niet worden gehanteerd omdat niet altijd vaststaat welk huishouden(s) er in de woning(en) van een bepaald project gaat wonen (met als uitzondering: zorg/aanleunwoningen en studenteneenheden).

Variabele 1: Mate van stedelijkheid

Uit onderzoek is naar voren gekomen dat het autobezit daalt naarmate de stedelijkheidsgraad (uitgedrukt in bebouwingsdichtheid per oppervlakte) stijgt. Zo wordt het Centrum van Veenendaal gekenmerkt door een hoge woningdichtheid, een hoge concentratie winkels en kantoren en goede openbaar vervoervoorzieningen.

Het centrum van Veenendaal volgens het CBS

Volgens het CBS waren in 2010 in het centrum van Veenendaal 2.450 woningen aanwezig en bedroeg het gemiddelde autobezit 0,7 personenauto's per huishouden. Aangevuld met het aandeel leaseauto's is dit afgerond 0,8¹.

Variabele 2: Type woning

De belangrijkste verschillen in autobezit zijn gelegen tussen grondgebonden woningen en appartementen. Daarnaast zijn er twee bijzondere typen woningen waarbij het autobezit significant afwijkt (naar beneden) van het gemiddelde: zorg- en aanleunwoningen en de studenteneenheden. Bij het bepalen van de parkeernorm voor woningen wordt daarom onderscheid gemaakt in de volgende woningtypen:

Type woning	Omschrijving	Bijzonderheden
Grondgebonden woning	kunnen uiteenlopen van tussenwoning en hoekwoning tot 2-onder1 kap, villa en landhuis	
Studio	appartement van maximaal 60m ² BVO	
Studenteneenheid/ kamerverhuur	onzelfstandige wooneenheden met kamerbewoning waarbij gebruikers de gemeenschappelijke voorzieningen delen	Nb kunnen ook zelfstandig zijn, mits er een contract gesloten is dat student binnen zes maanden na afstuderen moet verhuizen
Flat, appartement	een deel van een gebouw met meerdere woningen	
Aanleunwoning/ zorgwoning	aan ouderen en personen met een fysieke of psychische beperking aangepaste woning. Bijvoorbeeld begeleid wonen, groepswonen, vervangend tehuis, short stay. Gebouwd dichtbij verzorgingshuis. Gebruikers zijn redelijk mobiel. Gemiddeld kleiner dan 100 m ² BVO	

Tabel 1 Indeling woningtypen

¹ Het aandeel leaseauto's bedraagt in de regel circa 10% van het wagenpark.

3.1.2 Overige factoren (leaseauto's, verwachte groei en bezoekers)

Door - zoals hiervoor aangegeven - de gegevens van het autobezit te koppelen aan gegevens over de woning, gebiedskenmerken van de woninglocatie en het type woning is het gemiddelde autobezit te berekenen. Toch zijn er daarnaast nog andere ophoogfactoren voor dit autobezit. Eén daarvan is het leaseautogebruik. Deze voertuigen staan niet allemaal op eigen adres geregistreerd², maar tellen wel mee. Het leasegebruik wordt uitgedrukt in een percentage van het gemiddelde autobezit (10%).

En dan is er nog de autonome groei van het autobezit, ofwel de jaarlijkse procentuele toename van het aantal voertuigen in bezit van bewoners. Zo groeide het autobezit in Veenendaal tussen 2008 en 2012 van 26.571 naar 28.716 personenauto's (gemiddeld en afgerond 2% per jaar).

Tenslotte moet er nog een ophoogfactor worden opgenomen voor het bezoek aan de woningen. Voor het bezoekersparkeren wordt 0,3 parkeerplaats als ophoogfactor aangehouden.

Bezoekers, een rol apart

In woonwijken is er ook de doelgroep van de niet-buurtgebonden voertuigen. Dit zijn met name auto's die op piekuren aanwezig zijn, bijvoorbeeld als bezoeker of bedrijfsvoertuig (dienstverleners e.d.). Daarnaast is ook overdag behoefte aan parkeerplaatsen voor mantelzorgers of auto's ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden

3.1.3 Het totaalbeeld voor wonen

Op basis van het voorgaande komt Veenendaal tot de volgende parkeernormen voor wonen in het centrum:

Woningtype en functie (normgrondslag)	Norm	Per
Grondgebonden woning	1,30	1 woning
Studio (max. 60 m2 bvo)	1,10	1 woning
Studenteenheid/ kamerverhuur	0,50	1 woning
Flat/appartement	1,30	1 woning
Aanleunwoning/zorgwoning	0,60	1 woning

Tabel 2 Parkeernorm woningen CENTRUM Veenendaal inclusief bezoekers (= +0,3 ppl per woning)

² Leaseauto's staan meestal op het adres van de leasemaatschappij geregistreerd.

3.2 Normen voor overige functies

Bij ontwikkelingen voor bedrijven, winkels, kantoren, voorzieningen en overige functies is met name het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel van een nieuwe ontwikkeling of functie van belang bij het bepalen van de hoogte van de normen. Ook de verkeersaantrekkende werking speelt hierbij een rol.

Op basis van haar analyse van het werkelijk gebruik van de diverse voorzieningen in het centrum hanteert de gemeente Veenendaal de volgende normen voor overige functies in het centrum:

Functie	Norm	Per
Bibliotheek	0,30 parkeerplaatsen per	100 m2 b.v.o.
Afhaalrestaurant	4,00 parkeerplaatsen per	100 m2 b.v.o.
Basisschool ³	1,00 parkeerplaatsen per	lokaal
Clubhuis	1,00 parkeerplaatsen per	100 m2 b.v.o.
Commerciële dienstverlening	1,50 parkeerplaatsen per	100 m2 bvo
Crèche ³	0,60 parkeerplaatsen per	arbeidsplts
Kantoor met baliefunctie	1,00 parkeerplaatsen per	100 m2 b.v.o.
Showroom	0,60 parkeerplaatsen per	100 m2 b.v.o.
Cultureel centrum	1,00 parkeerplaatsen per	100 m2 bvo
Hotels	0,50 parkeerplaatsen per	kamer
Kantoor	0,80 parkeerplaatsen per	100 m2 b.v.o.
Magazijn	0,40 parkeerplaatsen per	100 m2 b.v.o.
Museum	0,30 parkeerplaatsen per	100 m2 b.v.o.
Religiegebouw	0,25 parkeerplaatsen per	zitplaats
Horeca	6,00 parkeerplaatsen per	100 m2 b.v.o.
Schouwburg	0,25 parkeerplaatsen per	zitplaats
Sociaal cultureel centrum	1,00 parkeerplaatsen per	100 m2 b.v.o.
Sporthal	1,50 parkeerplaatsen per	100 m2 b.v.o.
Winkels	2,50 parkeerplaatsen per	100 m2 b.v.o.
Spreekurencentrum	1,50 parkeerplaatsen per	behandelkamer

Tabel 3 Parkeernorm overige functies centrum Veenendaal

3.2.1 Aanvullende voorwaarden

- Bij publieke voorzieningen moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als parkeerplaats voor minder validen.
- Voor bezoekers moeten de parkeerplaatsen in principe openbaar toegankelijk zijn.
- Voor woningen met een aan huis gebonden bedrijf wordt aan het bedrijfsdeel een extra parkeernorm toegevoegd wanneer het bruto vloeroppervlak van dat bedrijfsdeel groter is dan 45 m². In dat geval moet de parkeernorm uit Tabel 2 worden verhoogd met 0,3.

³ Dit is de parkeernorm van het personeel van de school en de crèche, voor het halen en brengen van de kinderen is een aanvullende voorziening nodig waarvan de omvang kan worden berekend met behulp van CROW publicatie 182.

Kiss+ride

Voor het met de auto brengen en halen van kinderen bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang is in het algemeen kortparkeerruimte dichtbij de ingang nodig om kinderen uit- of in te laten stappen. Dit wordt wel kiss+ride genoemd. Die parkeerruimte wordt slechts een korte periode per schooldag gebruikt. Uit oogpunt van verkeersveiligheid dient hiervoor voldoende ruimte aanwezig te zijn. In het kader van deze parkeernormen wordt volstaan met het uitspreken van de noodzaak de benodigde kiss+ride-plaatsen te realiseren in overleg tussen instelling en gemeente. Verwezen wordt naar de publicatie *Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering*. CROW-publicatie 182. Ede, CROW.

3.3 Loopafstanden

Bovenstaande normen gelden in combinatie met een maximale loopafstand om te voorkomen dat parkeerders een bepaalde voorziening niet gebruiken. De loopafstand is de werkelijke afstand (dus niet hemelsbreed) van de bestemming tot de parkeerplaats.

Bewoners en werknemers moeten bereid zijn om deze maximale afstand dagelijks af te leggen.

De van toepassing zijnde afstanden voor wonen en overige functies zijn :

- Wonen tot 100 meter tot bestemming
- Werken tot 500 meter tot bestemming
- Werken (ambulant) tot 250 meter tot bestemming
- Bezoekers van bewoners tot 200 meter tot bestemming
- Kortparkerende bezoekers tot 150 meter tot bestemming
- Langparkerende bezoekers tot 250 meter tot bestemming

4 Het toepassingskader

Het toepassingskader is erop gericht om het aantal toe te voegen autoparkeerplaatsen tot het noodzakelijke te beperken. Als uitgangspunt geldt: eerst (beter) benutten van het bestaande parkeerareaal, daarna pas bijbouwen.

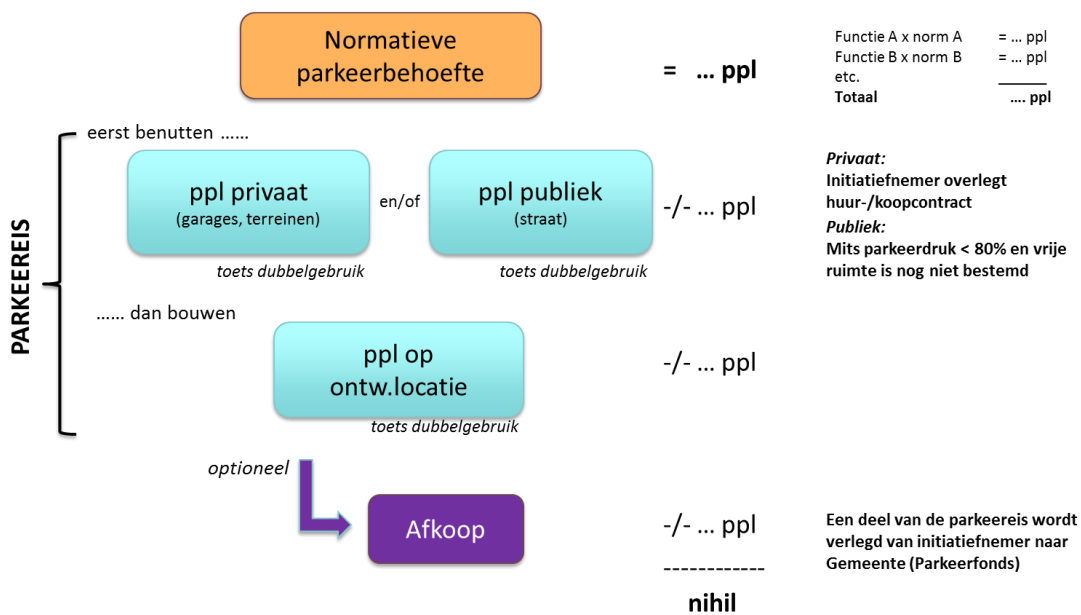
In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de Gemeente tot een parkeereis komt en afspraken maakt met de initiatiefnemer (ontwikkelaar) over het faciliteren van de autoparkeerbehoefte van de betreffende ontwikkeling.

Definitie

Waar in deze nota gesproken wordt over een parkeerplaats betreft het een ruimte conform de 'NEN 2443 - Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages', publicatie Nederland Normalisatie-instituut, d.d. april 2000.

4.1 Van parkeerbehoefte naar parkeereis

In aansluiting op het bouwproces wordt - met bovenstaande gedachtegang in het achterhoofd - de parkeereis stapsgewijs berekend. Dit is een iteratief proces waarbij Gemeente en initiatiefnemer met elkaar overleg voeren over de totstandkoming van de parkeereis. Het proces dat leidt tot benoeming van de parkeereis kan schematisch als volgt worden weergegeven:



Figuur 2 Van parkeerbehoefte naar -eis

Dit proces wordt hierna stap voor stap toegelicht. Het uitgangspunt hierbij is altijd dat de initiatiefnemer zelf haar eigen parkeereis berekent en de gemeente Veenendaal die berekening toetst.

4.1.1 Stap 1: bepaling normatieve parkeerbehoefte

Zodra een ontwerp van een ontwikkeling zich daarvoor leent wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van de in deze Nota genoemde parkeernormen. Het betreft de grondslag van de berekening van het aantal parkeerplaatsen waarvan de initiatiefnemer tijdens het ontwerpproces kan uitgaan dat hij zal moeten realiseren op de ontwikkelingslocatie.

Hoe meer gegevens, hoe beter

Bij het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte zijn verschillende gegevens nodig (type functie, omvang, beoogd gebruik etc.). Het is van belang om zo concreet mogelijk te benoemen om wat voor een ontwikkeling het gaat en/of hoe het gebouw gebruikt zal gaan worden. Ook de omvang van de totale ontwikkeling zal moeten worden aangegeven.

Wanneer de gegevens van het bouwplan bekend zijn, wordt de bijbehorende norm(en) gekozen. Deze wordt vermenigvuldigd met het aantal woningen, met het vloeroppervlak (bijvoorbeeld bij kantoren, bedrijven) of met een andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen (bij een schouwburg). Bij een gecombineerde ontwikkeling, wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld. Dit noemen wij de normatieve parkeerbehoefte.

Bij verbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Uitgangspunt is dat de normatieve behoefte van het laatste legale gebruik van de bestaande situatie wordt afgetrokken van de berekende normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan vijf jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van de Gemeente Veenendaal of er sprake is van tijdelijk gebruik.

Uitgangspunt: het minimale aantal

Voor de parkeernormen geldt dat gemeente Veenendaal werkt met minimumeisen. Dit zijn de minimaal te realiseren hoeveelheid parkeerplaatsen. Wanneer een initiatiefnemer meer parkeerplaatsen wenst te realiseren is maatwerk mogelijk, maar minder mag niet (tenzij er redenen zijn voor de gemeente Veenendaal om gemotiveerd hiervan af te wijken).

4.1.2 Stap 2: bepaling parkeereis

De parkeereis is de som van de deeloplossingen die benoemd worden voor het faciliteren van de normatieve parkeerbehoefte. Een zorgvuldige afweging is van groot belang om overdimensionering van het parkeerareaal en dus onnodig ruimtegebruik te voorkomen.

De zorgvuldige afweging bestaat uit de beantwoording van een aantal deelvragen.

De eerste vraag die gesteld moet worden is:

1. *Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op private voorzieningen?*

Dit betreft het gebruik van reeds bestaande afgesloten parkeerterreinen of –garages. Het is aan de initiatiefnemer om een (contractuele) afspraak met een eigenaar van een private parkeervoorziening. Bijvoorbeeld een openbare of stallingsgarage waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn, een parkeerterrein behorende bij een kantoorgebouw waarop na kantoor tijden parkeerplaatsen te benutten zijn).

Wanneer de mogelijkheid van benutting van private parkeerplaatsen er is, moet dit door de initiatiefnemer worden aangetoond. De initiatiefnemer dient daarbij een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden.

Parkeerplaatsen op eigen terrein van woningen

Parkeerplaatsen op eigen terrein van woningen, in carports en garageboxen of op de oprit, tellen volledig mee voor de berekening van de parkeereis, tenzij er een vergunde functiewijziging van deze parkeerplaatsen heeft plaatsgevonden.

De volgende vraag is dan:

2. *Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op voorzieningen in het publieke domein?*

Wanneer na aftrek van het gebruik van private voorzieningen er nog een parkeerbehoefte resteert kan worden bezien of er gebruik gemaakt kan worden van parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Hierbij geldt als voorwaarde dat de plaatsen binnen de maximale loopafstanden, zoals vermeld in paragraaf 3.3 moeten worden gevonden en dat de bezetting van deze parkeerplaatsen, inclusief

het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, niet hoger uitkomt dan 85%. Dit percentage houdt rekening met de gewenste leegstand van parkeerplaatsen zodat onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt. Anders gezegd: zonder rekening te houden met deze zogenaamde 'frictieleegstand' neemt de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toe, de bereikbaarheid van een locatie af en wordt verkeersoverlast voor de omgeving veroorzaakt, hetgeen ongewenst is.

Een door de initiatiefnemer uit te voeren parkeeronderzoek ligt aan het aannemelijk maken van beschikbare parkeerplaatsen in het publieke domein ten grondslag. Het is vervolgens aan de gemeente Veenendaal om aan te geven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeerbehoefte te faciliteren.

Actuele parkeersituatie is leidend voor toewijzing

Onder bepaalde omstandigheden wordt toegestaan dat parkeerplaatsen op de openbare straat benut worden. Een en ander is afhankelijk van de actuele parkeerdruk in de omgeving en de verwachte toe- of afname van de parkeerdruk als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. De parkeerdruk wordt gemeten door het aantal geparkeerde auto's (op maatgevende momenten) af te zetten tegen de beschikbare parkeercapaciteit binnen een straal conform de geaccepteerde loopafstanden. Gehanteerd uitgangspunt: Wanneer de actuele parkeerdruk onder de 80% ligt, mag de openbare straat worden benut. Voorwaarde hierbij is dat de parkeerdruk als gevolg van de nieuwe ontwikkeling niet boven de 85% mag uitstijgen (de frictieleegstand bedraagt dus 20%). In alle andere gevallen moet het parkeren op eigen terrein worden gerealiseerd TENZIJ de parkeerdruk door de ontwikkeling afneemt.

Door middel van een toets op het voorgestelde dubbelgebruik van de bestaande parkeerplaatsen beziet de gemeente of alle parkeerders ook daadwerkelijk op alle openbare plekken kunnen worden gefaciliteerd.

Dubbelgebruik

De parkeernorm wordt berekend voor de momenten waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootst is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de hoogtepunten in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag zijn. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeftes. De gemeente Veenendaal hanteert hiervoor de tabellen aanwezigheidspercentages. Deze zijn gebaseerd op de kengetallen van het CROW met een eigen kalibratie voor Veenendaal (zie Bijlage 2).

Na de beantwoording van deze twee vragen kan worden vastgesteld wat, als resultaat van het voorgaande, het aantal parkeerplaatsen is dat de initiatiefnemer in principe binnen de contouren van zijn ontwikkeling zal moeten oplossen. Anders gezegd: wanneer na het gebruik van private en bestaande publieke ruimte er nog een deel van de normatieve parkeerbehoefte resteert dan moet de initiatiefnemer deze oplossen binnen de grenzen van zijn ontwikkelingslocatie.

Afkoop parkeereis door storting parkeerfonds

Indien blijkt dat het deel van de parkeerbehoefte dat door de initiatiefnemer op eigen terrein moet worden gerealiseerd om aantoonbare redenen (technisch, fysiek of financieel) niet door de initiatiefnemer kan worden gerealiseerd, kan de initiatiefnemer onder bepaalde voorwaarden dat deel van de parkeereis verleggen naar de gemeente.

Een belangrijke voorwaarde is dat de initiatiefnemer, in overleg met de Gemeente, eerst onderzoekt of er binnen 5 jaar na oplevering van het bouwplan binnen een straal van 400 meter voorzien kan worden in de aanleg van parkeerplaatsen. Wanneer die ruimte wordt gevonden kan de gemeente het betreffende aantal parkeerplaatsen in mindering brengen op de parkeereis. De initiatiefnemer kan dan verplicht worden tot een financiële bijdrage in de kosten die de gemeente maakt of nog moet maken voor het voorzien in de benodigde parkeergelegenheid. Deze zogenaamde parkeerbijdrage zal worden gestort in het gemeentelijk Parkeerfonds. Hieruit kunnen uitgaven worden gedaan voor het optimaliseren van het benutten van de openbare parkeercapaciteit en aan de uitbreiding daarvan in de gemeente Veenendaal. De financiële voorwaarde bestaat uit het verstrekken van een bijdrage waarvan de hoogte van het bedrag van een parkeerplaats gerelateerd is aan de stichtingskosten van die parkeerplaats (indicatief € 2.500 voor een straatparkeerplaats, € 25.000 voor bovengrondse parkeergarage) per door de gemeente te compenseren parkeerplaats.

Fondsvorming ten behoeve van parkeren

Bij bouwplannen waarvoor volgens de Wro een plicht bestaat een exploitatieplan op te stellen⁴ wordt de locatie van de benodigde parkeergelegenheid aan het exploitatieplangebied toegerekend. Als er sprake is van gemeentelijke kosten voor de aanleg van parkeergelegenheid, worden deze vervolgens door de gemeente verhaald op de bouwer. De parkeerbijdrageregeling is hierbij richtinggevend. De afspraak tussen gemeente en bouwer over dit kostenverhaal wordt vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst (zgn. anterieure overeenkomst) of zo nodig in een publiekrechtelijk exploitatieplan.

⁴ (zoals bedoeld in artikel 6.2.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening)

4.2 Vastleggen oplossing

Wanneer duidelijk is waar de gebruikers van de ontwikkeling, na realisatie van het bouwplan exact hun auto kunnen parkeren wordt een en ander vastgelegd in een vergunning, eventueel aangevuld met schriftelijke afspraken over afkoop.

Als het maar vast ligt

Wanneer bijvoorbeeld is afgesproken om een deel van de parkeereis op eigen terrein te voldoen en voor de overige parkeerplaatsen gebruik te maken van een privaat parkeerterrein in de buurt, moet een overeenkomst/huurcontract tussen de initiatiefnemer en de beheerder van het private terrein aan de gemeente overlegd worden.

In de vast te leggen afspraken wordt minimaal het volgende op papier gezet:

- Welke ontwikkeling het betreft;
- Een berekening van de normatieve parkeerbehoefte;
- De parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer deze lager is dan de normatieve behoefte;
- Uitsplitsing naar aantallen parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en werknemers;
- De wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan;
- Mogelijke consequenties voor de eindgebruiker (bijvoorbeeld beperking recht op parkeervergunning op de openbare straat).

4.3 Overgangsregeling

Ruimtelijke activiteiten, waarvoor een vergunning wordt aangevraagd voordat de beleidsregels in werking zijn getreden, worden getoetst aan het toetsingskader dat op het moment van ontvangst van de aanvraag geldt. Voor zover parkeernormen reeds vastliggen in bestemmingsplannen, stedenbouwkundige masterplannen of andere door de raad vastgestelde regelingen, blijven deze van kracht.



5 Maatwerk waar het moet

De werkelijkheid van het parkeren blijkt vaak weerbarstiger dan de theorie. En uiteindelijk gaat het er om dat ontwikkelingen mogelijk zijn zonder dat de leefbaarheid en bereikbaarheid er onder leiden. Niemand heeft wat aan projecten met in de toekomst leegstaande parkeerfaciliteiten.

In dit hoofdstuk beschrijven wij de maatwerkmogelijkheden die er zijn voor partijen die iets willen realiseren. Maatwerk is mogelijk wanneer de kaders goed bekend zijn bij zowel initiatiefnemer als gemeente en wanneer er een open discussie en argumentatie en bewijsvoering mogelijk is.

5.1 Norm in bepaalde gevallen gewijzigd toepassen

Wanneer er een concrete aanleiding is om de berekende autoparkeerbehoefte bij te stellen is het aan de initiatiefnemer om aan te tonen op grond waarvan dat zou moeten gebeuren. Mogelijke argumenten zijn:

- Uitzonderlijke gebieden en situaties
- Speciale maatregelen om automobilititeit te verminderen
- De parkeerbehoefte is groter dan de norm aangeeft

Onderstaand worden deze gronden voor afwijkingen nader toegelicht.

5.1.1 Uitzonderlijke gebieden en situaties

De Gemeente kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of ruimtelijke situatie. Een en ander dient in een afzonderlijk collegebesluit vastgelegd te zijn. Dit geldt bijvoorbeeld voor 'pollerzones' in centrumgebieden of in de directe nabijheid van hoogwaardige OV knooppunten.

Gebiedsontwikkeling als bijzondere situatie

Voor integrale gebiedsontwikkelingen zal het vaker nodig zijn om tot maatwerk te komen. Zo kan er bij meerdere ontwikkelingen tegelijk sprake zijn van schaalvoor- delen waardoor het dubbelgebruik beter kan worden benut. Ook in fasering zijn er veel mogelijkheden. Een en ander moet in samenwerkingsovereenkomsten zijn vastge- legd.

Bij ruimtelijke activiteiten waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, maar waarbij wel de parkeervraag verandert (bijvoorbeeld bij een evenement) geldt dat de initiatiefnemer de parkeerbehoefte adequaat oplost en dit met een mobiliteitsplan vastlegt. In dit plan dient speciale aandacht te worden besteed aan het parkeren.

Wonen boven winkels

Om de levendigheid in de binnenstad te stimuleren is het wenselijk het wonen boven winkels te bevorderen. Hierbij kan worden ingezet op een doelgroep die als binnenstadsbewoner niet of slechts sporadisch in het bezit is van een auto. Daarom worden ontwikkelingen uitgaande van verbouw van bestaande panden ten behoeve van de functie wonen, waarbij de toevoeging van volume minder is dan 15 %, vrijgesteld van de parkeereis. Er wordt geen maximum gesteld aan het aantal parkeerplaatsen waarvoor ontheffing kan worden verleend. Er worden geen financiële vergoedingen verlangd. Daarentegen ontstaat er geen recht op een parkeervergunning voor de bewoners van de betreffende woningen.

5.1.2 Mobiliteitsmaatregelen

De parkeernorm kan ook worden bijgesteld wanneer er specifieke maatregelen worden getroffen op mobiliteitsgebied. Zo is het denkbaar dat de initiatiefnemer kan aantonen dat de gebruikers van het te bouwen object een lagere parkeerbehoefte hebben dan was berekend op basis van de parkeernormen. Bij een groot kantoorpand kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld aangeven dat de uiteindelijke gebruiker van het pand gratis openbaar vervoer aan zijn werknemers ter beschikking stelt. In de afsprakenfase moet dit vergezeld gaan van een vervoerplan. De gemeente gaat hier zeer terughoudend mee om.

Inhoud vervoerplan

In een vervoerplan moet ten minste aangegeven worden:

- de functie van de ruimtelijke activiteit en de bijbehorende grond;
- het aantal werknemers en bezoekers;
- waar die personen in het algemeen vandaan komen en met welke vervoermiddelen ze naar de ruimtelijke activiteit reizen;
- de bereikbaarheidsmogelijkheden van de ruimtelijke activiteit;
- welke maatregelen de eigenaar/werkgever neemt om het autoverkeer te beperken (bijvoorbeeld een fiets-, of carpoolplan, stimulering openbaar vervoer, bedrijfsvervoer, enz.);
- minimale duur van het huurcontract en kettingsbeding voor parkeergegerelateerde onderwerpen.

De bijstelling kan ook gelden voor een woningcorporaties wanneer zij alternatieve vormen van mobiliteit voor hun huurders kunnen garanderen (bijv. deelauto's).

5.1.3 Parkeerbehoefte kan groter zijn dan de norm aangeeft

Het is mogelijk, met name bij andere functies dan wonen, dat een initiatiefnemer meer capaciteit wil realiseren dan het maximum zoals dat op basis van de parkeernormen is berekend. Het college kan hiervoor toestemming verlenen, onder de voorwaarde dat door de initiatiefnemer een mobiliteitsprofiel wordt opgesteld wat de noodzaak tot realisatie van meer parkeerplaatsen aantoont. Het aanleggen van meer parkeerplaatsen kan immers nadelige gevolgen hebben voor de parkeerregulering en het gebruik van de openbare parkeerplaatsen. In dit mobiliteitsprofiel geeft de initiatiefnemer inzicht in de aard en omvang van het verkeer (modal split) van en naar de te ontwikkelen functie, de te nemen initiatieven op het gebied van mobiliteitsbeïnvloeding (bedrijfsvervoerplan), aangevuld met gegevens over het autogebruik ten behoeve van de functies. De gemeente Veendam beoordeelt het mobiliteitsprofiel. Bij de wens om meer parkeerplaatsen te realiseren dan de parkeernorm voorschrijft, is het noodzakelijk om te onderzoeken of dit op de omgeving (luchtkwaliteit, verkeersveiligheid etc.) geen problemen oplevert. De gemeente kan aanvullende voorwaarden stellen aan de beschikbaarheid en of het gebruik van deze extra parkeergelegenheid.

5.2 Vrijstelling parkeereis

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 3 parkeerplaatsen, verleent de gemeente in principe vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt (van ca. 120m²). Ook wanneer de rekenkundige waarde van de parkeereis van een project minder dan 1,5 bedraagt kan op basis van de door initiatiefnemer aan te dragen argumenten vrijstelling worden verleend van de parkeereis. Deze in deze paragraaf genoemde vrijstellingen gelden niet voor ontwikkelingen met de functie "wonen".



6 Fietsparkeren

Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen geldt een aparte benadering.

6.1 Fietsparkeernormen

Bij het bepalen van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw, verbouw of functie-wijziging in het centrum van Veenendaal wordt uitgegaan van de normen zoals opgenomen in Bijlage 4. Hierin zijn de meest voorkomende centrumfuncties van een fietsparkeernorm voorzien.

Deze fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers ASVV 2004, kencijfers voor fietsparkeercapaciteit voor bezoekers van solitaire voorzieningen (publicatiedatum 01-05-2008). In deze publicatie zijn kencijfers (met ondergrens en bovengrens) voor de parkeerbehoefte per type functie opgenomen. Veenendaal hanteert voor haar centrumgebied de bovenkant van de bandbreedte uit deze normen.

6.2 Parkeren fietsen op eigen terrein

Het uitgangspunt bij nieuwbouw, verbouw, of functiewijziging is dat de fietsparkeereis op basis van deze fietsparkeernormen, geheel op eigen terrein dient te worden gerealiseerd, tenzij er volgens de gemeente - op uitdrukkelijk aangeven van de gemeente - voldoende fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn en/of kunnen worden gerealiseerd.

Bijlage 1 Begrippenlijst

Parkeerbeleid	Het door de gemeente Veenendaal in de Parkeervisie 2013-2020 geformuleerde parkeerbeleid
Openbare parkeercapaciteit	De voor alle parkeerders toegankelijke parkeercapaciteit
Exclusieve parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen die bestemd zijn voor 1 gebruiker per parkeerplaats
Niet-openbare parkeercapaciteit	Parkeercapaciteit die niet openbaar toegankelijk is
Bewoners parkeervoorzieningen	Parkeerplaatsen die bestemd zijn voor gebruik door bewoners
CROW	Nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur
Frictieleegstand	De gewenste leegstand van parkeerplaatsen op een parkeerlocatie (straat, garage, terrein) waarmee onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de plaatsen toegankelijkheid zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functie, en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand)
Parkeereis	Het totaal aan parkeerplaatsen waarvoor de initiatiefnemer van verbouw of nieuwbouwproject verantwoordelijk is om te realiseren.
Parkeerkencijfers	De in de CROW publicatie Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering - nummer 182 beschreven kencijfers op basis waarvan het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald kan worden
Parkeerbehoefte	Het benodigde aantal parkeerplaatsen om de parkeervraag van een bepaalde functie te kunnen faciliteren
Normatieve parkeerbehoefte	De van één of meerdere functies, op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen berekende parkeerbehoefte, waarbij nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
Aanwezigheidspercentage	De voor een functie op de verschillende periodes van de dag/week geldende benutting van de Normatieve parkeerbehoefte
Maatgevende parkeerbehoefte	De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies tezamen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt

Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het analyseren van de parkeerbehoefte per dagdeel.

In de tabel zijn de maatgevende momenten en aanwezigheidspercentages voor functies in het centrum en de aangrenzende schil/woonwijken opgenomen.

Functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Grondgebonden woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Studio's	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Kamerverhuur	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Flat/appartement	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Aanleunwoning/zorgwoning	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Bezoekers bewoners	10%	10%	50%	75%	50%	100%	75%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	75%	0%	0%
Afhaalrestaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%	50%
Basisschool	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Clubhuis	30%	50%	100%	90%	100%	90%	90%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Crèche	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Gemeentewerken	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Showroom	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Cultureel centrum	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%
Hotels	15%	30%	90%	90%	60%	100%	50%
Kantoor	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Magazijn	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%	0%
Religiegebouw	10%	10%	10%	10%	10%	10%	100%
Horeca	30%	40%	90%	95%	70%	100%	50%
Schouwburg	15%	30%	90%	90%	60%	100%	50%
Sociaal cultureel centrum	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%
Sporthal	30%	50%	100%	90%	100%	90%	90%
Winkels	30%	70%	20%	75%	100%	0%	0%
Spreekurencentrum	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%

Bijlage 3 Parkeernormen voor auto's centrum Veenendaal

Normen voor wonen

Woningtype en functie	Norm	Per
Grondgebonden woning	1,30	1 woning
Studio (max. 60 m2 bvo)	1,10	1 woning
Studenteenheid/ kamerverhuur	0,50	1 woning
Flat/appartement	1,30	1 woning
Aanleunwoning/zorgwoning	0,60	1 woning

NB: norm is inclusief bezoekers (= + 0,3 ppl per woning)

Normen voor overige functies/voorzieningen

Type Functie/ voorziening	Norm	Per
Bibliotheek	0,30	parkeerplaatsen per 100 m2 b.v.o.
Afhaalrestaurant	4,00	parkeerplaatsen per 100 m2 b.v.o.
Basisschool ⁵	1,00	parkeerplaatsen per lokaal
Clubhuis	1,00	parkeerplaatsen per 100 m2 b.v.o.
Commerciële dienstverlening	1,50	parkeerplaatsen per 100 m2 bvo
Crèche ⁵	0,60	parkeerplaatsen per arbeidsplts
Kantoor met baliefunctie	1,00	parkeerplaatsen per 100 m2 b.v.o.
Showroom	0,60	parkeerplaatsen per 100 m2 b.v.o.
Cultureel centrum	1,00	parkeerplaatsen per 100 m2 bvo
Hotels	0,50	parkeerplaatsen per kamer
Kantoor	0,80	parkeerplaatsen per 100 m2 b.v.o.
Magazijn	0,40	parkeerplaatsen per 100 m2 b.v.o.
Museum	0,30	parkeerplaatsen per 100 m2 b.v.o.
Religiegebouw	0,25	parkeerplaatsen per zitplaats
Horeca	6,00	parkeerplaatsen per 100 m2 b.v.o.
Schouwburg	0,25	parkeerplaatsen per zitplaats
Sociaal cultureel centrum	1,00	parkeerplaatsen per 100 m2 b.v.o.
Sporthal	1,50	parkeerplaatsen per 100 m2 b.v.o.
Winkels	2,50	parkeerplaatsen per 100 m2 b.v.o.
Spreekurencentrum	1,50	parkeerplaatsen per behandelkamer

⁵ Dit is de parkeernorm van het personeel van de school en de crèche, voor het halen en brengen van de kinderen is een aanvullende voorziening nodig waarvan de omvang kan worden berekend met behulp van CROW publicatie 182.

Bijlage 4 Parkeernormen voor fietsen centrum Veenendaal

Onderstaande fietsparkeernormen voor de meest voorkomende centrumfuncties van Veenendaal zijn afkomstig uit de ASVV 2004 (publicatiedatum 01-05-2008)

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen
Winkel	100m ² bvo	6
Kantoren zonder baliefunctie	100m ² bvo	2
Kantoren met baliefunctie	per balie	4
Religiegebouw	100 zitplaatsen	15
Museum	100 bezoekers	3
Schouwburg	100 zitplaatsen (grootste zaal)	25
Sporthal	100 bezoekerscapaciteit	45
Crèche	10 kinderen	3
Basisschool	100 leerlingen	40

Normen fietsparkeren centrumfuncties Veenendaal

Bijlage 5 Parkeernormen en aanwezigheidspercentages uit Nota 2008

In onderstaande tabellen zijn de parkeernormen en aanwezigheidspercentages weergegeven voor functies die niet in het centrum zijn gesitueerd.

Functie	Norm	Per
Woningen⁶		
Grondgebonden woningen	1,80	1 woning
Studio's (≤ 30m ²)	1,00	1 woning
Kamerverhuur (≤ 18 m ²)	0,60	1 woning
Flat/appartement (≥ 60 m ²)	1,80	1 woning
Aanleunwoning/zorgwoning	1,00	1 woning
Overige functies		
Winkel (verkoopoppervlak)	4,00	100 m2 b.v.o.
Winkel (magazijnoppervlak)	0,80	100 m2 b.v.o.
Commerciële dienstverlening	2,50	100 m2 b.v.o.
Perifere detailhandel	1,66	100 m2 b.v.o.
Productiebedrijf, groothandel, import enz.		
- Kantoordeel	2,50	100 m2 b.v.o.
- Productiedeel	1,00	100 m2 b.v.o.
- Magazijndeel	0,80	100 m2 b.v.o.
Arbeidsextensieve en bezoekersintensieve bedrijven	1,66	100 m2 b.v.o.
Peuterspeelzaal, crèche, kinderdagverblijf	0,7 ppl/arb.	plts. + 0,2 ppl/kind
Basisschool ⁷	1,00	1 lokaal
Voortgezet onderwijs	1,00	1 lokaal
Beroepsonderwijs (MBO, HBO, WO, ROC's)	5,00	1 lokaal
Avondonderwijs	0,80	1 student
Spreekurencentrum	1,0 pp/behandelkamer	+ 1,0 ppl/ arb.plts
Verpleeg-/verzorgingshuis	0,60	1 patiënt/bewoner
Begeleid wonen instelling	0,60	1 wooneenheid
Cafés, bar	4,00	100 m2 b.v.o.
Restaurants en café-restaurants	10,00	100 m2 b.v.o.
Afhaalrestaurant	4,00	100 m2 b.v.o.
Hotels (excl. café/restaurantfunctie)	0,5 ppl/arb.	plts. + 1 ppl/kamer
Discotheek	5,00	100 m2 b.v.o.
Museum	2,00	100 m2 b.v.o.
Bibliotheek	2,00	100 m2 b.v.o.
Bioscoop, theater, schouwburg	0,25	1 zitplaats
Sociaal cultureel centrum, wijk-/verenigingsgebouw	2,50	100 m2 b.v.o.
Gymnastieklokaal	2,50	100 m2 b.v.o.
Sporthal	2,50	100 m2 b.v.o.
Sportveld (excl. tribune en clubhuis)	0,20	100 m2 terrein
Sportschool/fitnesscentrum/squash/klimhal/indoorski etc,	2,50	100 m2 b.v.o.
Tennisbaan (excl. tribune en clubhuis)	2,00	1 tennisbaan
Bowling-, biljart-, snookercentrum	2,00	1 baan/tafel
Zwembad (excl. tribune)	10,00	100 m2 basinoppervlak
Manege (lessen)	10,00	1 ring/bak
Manege (wedstrijden)	25,00	1 ring/bak

⁶ De woningnormen zijn inclusief het aandeel bezoekers van bewoners ad 0,3 parkeerplaatsen per woning

⁷ Dit is de parkeernorm van het personeel van de school en de crèche, voor het halen en brengen van de kinderen (Kiss and Ride) is een aanvullende voorziening nodig waarvan de omvang kan worden berekend met behulp van CROW publicatie 182.

Clubhuis	4,00	100	m2 b.v.o.
Tribune (in sporthal/zwembad)	0,10	1	zitplaats
Evenementenhal extensief	3,33	100	m2 b.v.o.
Evenementenhal intensief	6,66	100	m2 b.v.o.
Overdekte speelhal of -tuin	2,00	100	m2 b.v.o.
Volkstuin	0,33	1	tuin
Religiegebouw	0,25	1	zitplaats
Begraafplaats (excl. aula)	25,00		
Aula / uitvaartcentrum	0,20		1 zitplaats

Parkeernormen Veenendaal voor functies die niet in het centrum zijn gelegen

Functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Detailhandel	30%	60%	5%	70%	80%	0%	0%
Kantoor	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Bedrijven	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Sociaal cultureel centrum	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%
Sociaal medisch	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%	0%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%	50%
Café	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
Bioscoop/theater	15%	30%	90%	90%	60%	100%	50%
Sport	30%	50%	100%	90%	100%	90%	90%

Aanwezigheidspercentages Veenendaal voor functies die niet in het centrum zijn gelegen



Spark

PICKNICKEN!

EVEN ONTHAASTEN

fartocuen

IK ZIE EEN KATOUTER

Kom Mee naar buiten

EEN WERELD TE WINNEN

IK GA ZONDAG Lekker AAN de TUIN werken

D'R OP 'TIT

Bello kom hier

WANTZ-INVIG GROEN

OP SAFARI

KIEKER RIJTE MAKEN