

Nota Parkeernormen 2014

Gemeente Roermond



In digitale vorm is dit document opgemaakt om DUBBELZIJDIG te worden afgedrukt.
Bij enkelzijdig afdrucken treft u daarom lege pagina's aan.

Nota Parkeernormen 2014

Gemeente Roermond

Titel:	Nota Parkeernormen 2014
Subtitel:	Gemeente Roermond
Versie:	1.0
Datum:	4 november 2014
Vastgesteld:	Door het college van B&W d.d. 4 november 2014
Opgesteld door:	Stan van de Hulsbeek en Pieter Delleman, Spark
Gecontroleerd door:	Jan Waalen, Gemeente Roermond, afdeling RU/SO

INHOUD

1. Waarom parkeernormen en voor wie?	1
1.1 LEESWIJZER	1
2. Uitgangspunten Roermondse parkeernormen	3
2.1 PARKEERVISIE ALS BASIS	3
2.2 AANVULLENDE UITGANGSPUNTEN	4
3. Juridisch kader	5
3.1 PARKEREN, EEN THEMA IN ONTWIKKELING	5
3.2 RICHTLIJNEN ALS LEIDRAAD VOOR DISCUSSIE	5
3.3 INBEDDING IN GEMEENTELIJK PARKEERBELEIDSKADER	5
3.4 OVERGANGSREGELING	5
4. Vaststellen van de parkeerbehoefte: normen	7
4.1 WONINGEN	7
4.2 PARKEERNORMEN OVERIGE FUNCTIES	9
4.3 AANVULLENDE VOORWAARDEN	9
4.4 LOOPAFSTANDEN	9
5. Het toepassingskader	11
5.1 BEPALING NORMATIEVE PARKEERBEHOEFTE	12
5.2 BEPALING PARKEEREIS	13
6. Maatwerk waar het moet	19
6.1 NORM IN BEPAALDE GEVALLEN GEWIJZIGD TOEPASSEN	19
6.2 VRIJSTELLING PARKEEREIS	20
7. Fietsparkeren	21
7.1 STREEFWAARDEN VOOR FIETSPARKEREN	21
Bijlagen	
Bijlage 1: Begrippenlijst	23
Bijlage 2: Overzichtskaart zone-indeling	24
Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages en capaciteit opritten en garages	25
Bijlage 4: Overzicht parkeernormen Roermond	26
Bijlage 5: Kencijfers fietsparkeren	31

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.

De Gemeente Roermond wil de toenemende vraag naar parkeergelegenheid goed faciliteren, maar wel op een zodanige wijze dat de kwaliteit van de openbare ruimte behouden blijft en de bereikbaarheid van de stad en het centrum kan worden gewaarborgd.

Centraal hierbij staat dat de veroorzaker van de parkeervraag behorende bij een nieuw- of verbouwproject verantwoordelijk wordt gesteld voor het realiseren van de daartoe benodigde parkeerplaatsen. Daar zijn echter goede en heldere kaders voor nodig. Initiatiefnemers en bouwers moeten op voorhand weten waar ze op het gebied van parkeren aan moeten voldoen. Dit schept duidelijkheid naar alle partijen. Ook omwonenden en overige belanghebbenden hebben recht op deze duidelijkheid over waar ze aan toe zijn en wat ze kunnen verwachten bij deze nieuw- of verbouwplannen ten aanzien van parkeren.

Deze Nota Parkeernormen 2014 levert de kaders teneinde de uitkomsten voor het parkeervraagstuk aan de voorkant van het planproces te genereren.

1.1 Leeswijzer

De opbouw van deze nota is als volgt. In hoofdstuk 2 beschrijven we de uitgangspunten voor de parkeernormen. Vervolgens beschrijven wij in hoofdstuk 3 het juridisch kader van de toepassing van de normen. In hoofdstuk 4 beschrijven wij het begrip parkeernorm, de basis voor de later in de (omgevings)-vergunning op te nemen parkeereis. In hoofdstuk 5 gaan we in op het toetsingskader om te komen tot een parkeereis. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 specifiek ingegaan op maatwerksituaties.

Vervolgens is in bijlage 1 een definitielijst opgenomen van begrippen die in deze nota worden gehanteerd. In bijlage 2 is een kaart met de te hanteren zonering opgenomen. Bijlage 3 geeft een overzicht van de aanwezigheidspercentages ten behoeve van het berekenen van mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij diverse functies en de te hanteren capaciteitsberekening bij opritten en garageboxen. In bijlage 4 is een overzicht gegeven van de belangrijkste te hanteren parkeernormen in Roermond.

2. Uitgangspunten Roermondse parkeernormen

De gemeente actualiseert de systematiek van parkeernormering waarin parkeren bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd volgens de laatste kencijfers en wettelijke regelgeving. Flexibiliteit wordt binnen het invloedsgebied van de ruimtelijke ontwikkeling gezocht door middel van een optimale parkeerbalans eventueel gecombineerd met een afkoopregeling.

2.1 Parkeervisie als basis

Bovenstaande passage is afkomstig uit de gemeentelijke Parkeervisie 2012. Voldoende ruimte en een goede bereikbaarheid zijn belangrijke factoren voor bewoners en bedrijven om zich in Roermond te vestigen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt door middel van een vaste systematiek met parkeernormering invulling gegeven aan de parkeervraag. De locatie en het type woning of bedrijvigheid bepalen de parkeernorm en het wel of niet realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein.

Roermond wil de vraag naar parkeergelegenheid 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. Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij het streven is om initiatiefnemers 'parkeren op eigen terrein' te laten realiseren. Indien dit niet mogelijk is, wordt gekeken naar andere parkeermogelijkheden. Tevens kan in de toekomst mogelijk een beroep worden gedaan op een nog in te stellen afkoopregeling. Voor de binnenstad kijkt de gemeente naar de mogelijkheden om de parkeervraag van bezoekers te faciliteren in de reeds bestaande parkeervoorzieningen, mits de parkeerbalans dit toestaat.

De gemeente stelt een actuele parkeernormensystematiek waarin parkeren bij in-, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd, gekoppeld aan de regelgeving van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De huidige parkeernormen worden getoetst aan de nieuwste parkeerkencijfers. Uitgangspunt is om binnen de bandbreedtes van de nieuwste parkeerkencijfers van CROW te zoeken naar de best passende parkeernorm voor Roermond. Mogelijkheden om bij nieuwe functies bezoekers op te nemen in de bestaande parkeervoorzieningen moeten worden onderzocht.

In deze notitie wordt gesproken over een gebiedsgebonden afkoopregeling. De mogelijkheden hiervoor als ook de juridische borging moeten nog nader worden onderzocht. Dit betekent dat, voordat gekozen wordt voor een afkoopregeling, gekeken moet worden of de gemeente inderdaad de mogelijkheid heeft om parkeerplaatsen bij te bouwen en tegen welke kosten. Indien dit niet mogelijk is of te kostbaar blijkt te zijn, wordt afgezien van het instellen van een dergelijke regeling.

2.2 Aanvullende uitgangspunten

De uitgangspunten van de Parkeervisie zijn de kaders waarbinnen deze parkeernormennota is opgesteld. Andere uitgangspunten waarbinnen deze parkeernormennota zich moet bewegen:

- De gemeente Roermond ervaart dat het toepassen van sturende (minimale) parkeernormen in woonwijken een tekort aan parkeerplaatsen oplevert. Dit weerhoudt bewoners namelijk niet om bijvoorbeeld een tweede auto aan te schaffen. Het sturend parkeerbeleid levert in woonwijken voornamelijk een parkeerprobleem op in plaats van het terugdringen van het autobezit. Voor woningbouw wordt dan ook vraagvolgend parkeerbeleid toegepast.
 - Roermond heeft een gastvrij parkeerbeleid. Bezoekers, bewoners, ondernemers en werknemers vinden in Roermond gemakkelijk een parkeerplaats. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren. Alternatieve vervoerswijzen worden gestimuleerd, onder andere om de parkeerdruk te verlichten. Voor andere functies dan wonen wordt dan ook een beperkt sturend parkeerbeleid voorgesteld.
 - Roermond zet in op een optimale bezetting van de parkeercapaciteit, zowel op straat als in de parkeergarages. De voorkeur gaat uit naar het parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen. Dit betekent dat binnen nieuwe ontwikkelingen gezocht wordt naar mogelijkheden om (een deel van) de parkeervraag onder te brengen in bestaande (gebouwde) parkeervoorzieningen.
 - Indien de parkeervraag bij nieuwe ontwikkelingen niet (geheel) op eigen terrein kan worden opgelost, vindt er een 0-meting van de actuele parkeerdruk plaats. Hiermee wordt onderzocht of er mogelijkheden zijn om (een deel van) de parkeervraag in het openbare gebied op te lossen. De effecten worden vervolgens na realisatie actief gemonitord. Per ontwikkeling wordt beschreven wat de verwachten effecten mogen zijn. De nulmeting en de monitoring worden door de ontwikkelaar geïnitieerd.
 - Aangezien de parkeerbehoefte afhankelijk is van de locatie van de voorziening en van het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen is er een onderscheid gemaakt naar stedelijkheid en de zone waarin de voorziening gelegen is.
 - De mate van stedelijkheid wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid, oftewel het aantal adressen per km² binnen de bebouwde kom. Binnen Roermond geldt een omgevingsadressendichtheid van 1.200 adressen/km². Daarmee wordt Roermond als matig stedelijk aangemerkt.
 - De drie zones die binnen Roermond onderscheiden worden zijn:
 - o Centrum;
 - o Schil;
 - o Rest van de bebouwde kom en buitengebied.
- Het gebied binnen de Singelring en tussen het spoor en de Singelring kan als centrumgebied worden aangemerkt. Het gebied daaromheen, wat grofweg de Voorstad St. Jacob, Roerzicht, Roermondse Veld en 't Vrijveld omvat, wordt aangemerkt als de schil. Hierbij wordt de indeling van de Parkeervisie en het Parkeerbeleidsplan 2013 – 2020 gehanteerd. De overige woonwijken, kernen (onder andere Maasniel, Herten, Swalmen en Asenray) en het buitengebied binnen de gemeentegrenzen van Roermond vallen in de zone 'rest van de bebouwde kom en buitengebied'. In bijlage 2 is een kaart met de gebiedsindeling opgenomen.

3. Juridisch kader

3.1 Parkeren, een thema in ontwikkeling

Het denken over parkeren is sterk in ontwikkeling. De parkeernormen worden momenteel opgenomen in de bestemmingsplannen. Een duidelijke toelichting over de toepassing van deze normen ontbreekt, bijvoorbeeld indien op eigen terrein niet voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Met voorliggende nota wordt een toepassingskader gegeven voor het gebruik van de normen bij concrete plannen. Uitgangspunt blijft dat de normen worden opgenomen in de bestemmingsplannen en dat op eigen terrein de parkeerbehoefte opgelost moet worden. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning wordt hieraan getoetst. Indien dit niet mogelijk is, heeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om in de omgevingsvergunning af te wijken van de verplichting. Deze nota geeft hiervoor het toepassingskader.

Deze nota heeft het karakter van een beleidsregel en wordt gebruikt bij de invulling van bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening (vaststellen bestemmingsplan), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (de omgevingsvergunning) en de Algemene plaatselijke verordening (evenementenvergunning).

3.2 Richtlijnen als leidraad voor discussie

Er bestaan geen landelijk voorgeschreven normen voor parkeren. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor het toepassen van parkeerkencijfers opgenomen in de Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2012), opgesteld door het CROW¹. Deze richtlijnen zijn in 2012 geactualiseerd door het CROW op basis van nieuwe inzichten. De gemeente Roermond hanteert deze richtlijnen, in combinatie met haar eigen onderzoek en inzichten naar de parkeervraag als insteek voor een genuanceerde vaststelling van haar parkeernormen.

3.3 Inbedding in gemeentelijk parkeerbeleidskader

De nota staat op zichzelf, maar maakt ook deel uit van de strategische kaders zoals weergegeven in de Parkeervisie Roermond en het Parkeerbeleidsplan 2013-2020. Deze nota betreft uitsluitend de parkeernormen voor de gehele gemeente, waarbij een onderscheid wordt gemaakt in de gebieden “centrum”, “schil”, “de rest van de bebouwde kom en het buitengebied” en de toepassing van deze parkeernormen. De genoemde gebieden worden ook gehanteerd in de Parkeervisie en het Parkeerbeleidsplan.

3.4 Overgangsregeling

De nieuwe parkeernormen zijn niet van toepassing op plannen waarvoor reeds een ontwerpbesluit ter inzage ligt of heeft gelegen, tenzij in overleg met initiatiefnemer uitdrukkelijk wordt gekozen voor toepassing van de nieuwe normen. Bij plannen waarvoor wel reeds een stedenbouwkundig plan is vastgesteld, maar nog geen ontwerpbesluit ter inzage heeft

¹ Nationaal Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en vervoer en openbare ruimte

gelegen, wordt in overleg met initiatiefnemer bekeken welke normen worden opgenomen, waarbij als uitgangspunt geldt dat zoveel mogelijk de nieuwe normen worden toegepast.

4. 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.

4.1 Woningen

4.1.1 *Parkeernormen voor woningen*

Voor woningen hanteert de gemeente Roermond in beginsel een vraagvolgend 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 parkeerplaatsen is daarmee grotendeels afhankelijk van het (verwachte) 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. Uit onderzoek blijkt dat het autobezit per huishouden sterk afhankelijk is van zaken als de oppervlakte van de woning, de locatie en het soort woning.

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 (oppervlakte en 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 gaan wonen (met uitzondering: zorg/aanleunwoningen en studenteneenheden).

Variabele: 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
Vrijstaand	
2 onder 1 kap	
Tussen/hoekwoning	
Appartement	een deel van een gebouw met meerdere woningen
Kamerverhuur	
Aanleunwoning/ serviceflat	aan ouderen en personen met een fysieke of psychische beperking aangepaste woning. Bijvoorbeeld groepswonen, vervangend tehuis, short stay. Gebruikers zijn redelijk mobiel. Gemiddeld kleiner dan 100 m ² BVO

Tabel 1 Indeling woningtypen Roermond

Appartementen: oppervlak als maat

Anders dan bij grondgebonden woningen, waar de verschijningsvorm bepalend is, is het bruto vloeroppervlak (BVO) van de woning de basis voor de norm. In het verleden is ook gewerkt met verkoopprijzen woningen bij het vaststellen parkeernormen, maar verkoopprijzen zijn onderhevig aan teveel schommelingen, zodat deze eenheid niet meer wordt gebruikt. Allen betreffen het vloeroppervlak achter de voordeur².

Categorieën appartementen:

- Kleiner dan 100m²;
- Van 100m² tot 160m²;
- Groter dan 160m².

In de normering is tevens opgenomen het parkeren voor het bezoek aan de woningen. Voor het bezoekersparkeren wordt gerekend met 0,3 parkeerplaats/woning. Deze parkeerplaatsen zijn bij voorkeur openbaar toegankelijk.

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.

4.1.2 Parkeervoorzieningen op eigen terrein (garages, opritten)

Bij (eengezins)woningen bestaat de mogelijkheid om parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Dit kan in de vorm van een garage, een oprit of een garage met oprit. De ervaring leert dat dergelijke voorzieningen vaak voor andere doeleinden dan parkeren gebruikt worden. De garage wordt dan gebruikt als schuur of werkplaats of wordt bij het huis getrokken. De oprit

² Volgens NEN 2580. Nb, verwarrend genoeg, wordt bij deze norm ook de parkeerruimte als onderdeel van het BVO gezien. Dat onderdeel van de norm wordt dus uitgezonderd.

wordt vaak ook als deel van de tuin ingericht. Het parkeren vindt dan plaats in de openbare ruimte. Indien de garage en opritten volledig zijn meegenomen in de parkeerbalans leidt dit tot een te hoge parkeerdruk. Om dit te voorkomen wordt een garage of oprit op eigen terrein slechts gedeeltelijk opgenomen in de parkeerbalans. In de tabel in bijlage 3 is weergegeven op welke wijze parkeren op eigen terrein wordt meegenomen in de parkeerbalans.

4.1.3 Het totaalbeeld voor wonen

Op basis van het voorgaande heeft de Gemeente Roermond een overzicht opgesteld van de parkeernormen voor wonen in en buiten het centrum (zie bijlage 4). Hierbij is rekening gehouden met bezoekers (ophoging 0,3 pp/woning) en de verwachte groei van het autoverkeer in Roermond tot 2020 en parkeren van lease- en bedrijfsauto's.

4.2 Parkeernormen 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. De gemeente Roermond heeft in bijlage 4 een overzicht opgesteld van de parkeernormen voor de overige functies in en buiten het centrum. Daar waar de lijst niet voorziet in een parkeerkencijfer wordt verwezen naar de CROW-publicatie 317 uit oktober 2012.

4.3 Aanvullende voorwaarden

- Bij publieke voorzieningen moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als parkeerplaats voor gehandicapten.
- 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 25 m². In dat geval moet de geldende parkeernorm worden toegepast.

Kiss+ride

Voor het met de auto brengen en halen van kinderen bij scholen, kinderdag-verblijven 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 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. CROW-publicatie 317. Ede, CROW.

4.4 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 200 meter tot bestemming |
| • Visite bewoners | tot 200 meter tot bestemming |
| • Werken | tot 500 meter tot bestemming |
| • Werken (ambulant) | tot 250 meter tot bestemming |
| • Kortparkerende bezoekers (overige functies) | tot 200 meter tot bestemming |
| • Langparkerende bezoekers (overige functies) | tot 500 meter tot bestemming |

5. Het toepassingskader

Uitgangspunt voor de gemeente is dat de parkeerbehoefte in eerste instantie op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd dient te worden. Indien dit niet mogelijk is, kan gezien worden of en in welke mate de parkeerbehoefte in de nabijheid kan worden opgelost.

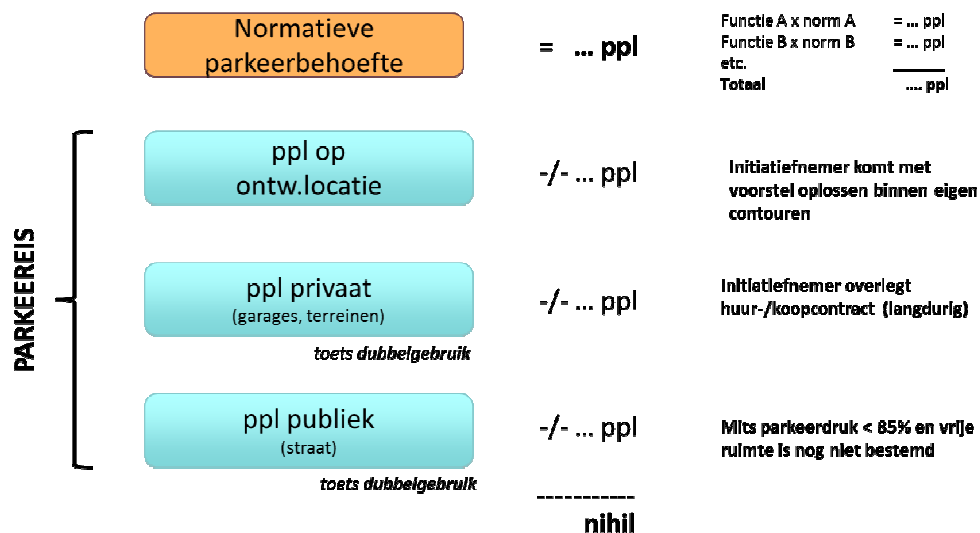
In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de gemeente Roermond tot een parkeereis komt en afspraken maakt met de initiatiefnemer (ontwikkelaar) over het faciliteren van de autoparkeerbehoefte van de betreffende ontwikkeling.

Definitie

Waar in deze nota gesproken wordt over een parkeerplaats betreft het een ruimte conform de 'NEN 2443:2013 Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages op terreinen en in garages', publicatie Nederland Normalisatie-instituut, d.d. maart 2013.

In aansluiting op het bouwproces wordt de parkeereis stapsgewijs berekend. Dit is een iteratief proces waarbij de gemeente Roermond 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:

Van parkeerbehoefte naar parkeereis



Afbeelding 1: Van parkeerbehoefte naar parkeereis

Dit proces wordt hierna stap voor stap toegelicht. Het uitgangspunt hierbij is altijd dat de initiatiefnemer zelf haar eigen parkeereis berekent en de gemeente Roermond die berekening toetst. Het proces wordt in dit hoofdstuk verduidelijkt aan de hand van een rekenvoorbeeld, iedere stap wordt aan de hand van dit rekenvoorbeeld toegelicht.

5.1 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 Parkeernormennota genoemde parkeernormen (zie bijlage 4). 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. In die enkele gevallen dat deze parkeernormennota niet voorziet in de genoemde parkeernormen, wordt verwezen naar de kencijfers parkeren en verkeersgeneratie CROW: publicatie 317.

5.1.1 De relevante gegevens

Om een goede parkeerbalans op te kunnen stellen zijn de juiste invoergegevens nodig. Dit zijn de gegevens op basis waarvan de parkeernormen kunnen worden toegepast. Voor een project met grondgebonden woningen zijn dit bijvoorbeeld het aantal woningen per woningtype, voor campings is dit het aantal staanplaatsen. Voor de meeste functies is de norm gebaseerd op het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte (BVO).

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.

Binnen Roermond zijn drie verschillende zones met parkeernormen gedefinieerd. Daarom is het ook noodzakelijk om te bepalen in welke zone het plangebied ligt.

Zie de tabel in bijlage 4 voor de noodzakelijke invoergegevens.

Rekenvoorbeeld : Verzameling invoergegevens

In een plangebied worden woningen, kantoren en een supermarkt gerealiseerd. Om de bruto parkeerbehoefte te kunnen bepalen zijn de volgende gegevens nodig.

Functie	aantal	eenheid
Woning vrijstaand	5	stuks
Woning 2 onder 1 kap	20	stuks
Appartement 70 - 100 m2 bvo	15	stuks
Appartement 100 - 120 m2 bvo	30	stuks
Kantoor (zonder baliefunctie)	1.500	m2 bvo
Wijkcentrum middel	2.000	m2 bvo

5.1.2 De berekende parkeercapaciteit

Wanneer de gegevens van het bouwplan bekend zijn, wordt de bijbehorende norm gekozen. Deze wordt vermenigvuldigd met het aantal woningen, met het vloeroppervlak (bijvoorbeeld bij kantoren, bedrijven) of met 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 wordt de normatieve parkeerbehoefte genoemd.

Bij verbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeer-behoefte 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 Roermond of er sprake is van tijdelijk gebruik.

Uitgangspunt: het minimale aantal

Voor de parkeernormen geldt dat gemeente Roermond 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 Roermond om gemotiveerd hiervan af te wijken). Zie ook hoofdstuk 6: Maatwerk.

Rekenvoorbeeld : Berekening normatieve parkeerbehoefte

In dit voorbeeld ligt het plangebied binnen de zone 'Schil'. In het onderstaande overzicht zijn de invoergegevens vermenigvuldigd met de normen die in deze zone gelden.

Functie	norm	pp per	aantal	eenheid	aantal pp
Woning vrijstaand	1,9	woning	5	stuks	10
Woning 2 onder 1 kap	1,8	woning	20	stuks	36
Appartement 70 - 100 m2 bvo	1,4	woning	15	stuks	21
Appartement 100 - 120 m2 bvo	1,6	woning	30	stuks	48
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,0	100 m ² bvo	1.500	m ² bvo	30
Wijkcentrum middel	4,4	100 m ² bvo	2.000	m ² bvo	88
Totaal					233

5.2 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 vragen die gesteld moeten worden zijn:

1. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden binnen de contouren van de ontwikkellocatie?
2. 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 te maken, zodat het gebruik langdurig is verzekerd. Bijvoorbeeld een openbare of stallingsgarage waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn of 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.

Borging afspraken cruciaal

Wanneer er private afspraken worden gemaakt voor parkeeroplossingen op een andere plaats dan dienen deze goed juridisch te worden vastgelegd. Een “Kwalitatieve verplichting” is daarbij een harde voorwaarde: wanneer bijvoorbeeld de oorspronkelijke functie komt te vervallen dan dient de nieuwe functie nog steeds de afgesproken hoeveelheid parkeerplaatsen te garanderen.

5.2.1 Stap 1: Bepalen parkeercapaciteit eigen terrein

Bij grondgebonden woningen is vaak parkeerruimte op eigen terrein aanwezig, in de vorm van een garage, oprit of carport. Omdat deze voorzieningen niet altijd voor parkeren gebruikt worden telt niet het volledig aantal parkeerplaatsen mee voor het bepalen van de parkeercapaciteit (zie ook 4.1.2). In tabel 2 in bijlage 3 staan de berekeningsaantallen weergegeven van de parkeervoorzieningen op eigen terrein. Aan de hand hiervan kan de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein worden bepaald.

Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 1

In het voorbeeld hebben de 5 vrijstaande woningen een garage met een oprit van 6 meter. In principe kunnen hier twee auto's op eigen terrein geparkeerd worden. Er dient echter gerekend te worden met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning, in totaal dus 5 parkeerplaatsen.

De 20 twee-onder-een-kap woningen hebben een lange oprit van 10,5 meter zonder carport of garage. In principe zouden hier dus twee voertuigen per woning geparkeerd kunnen worden, maar ook hier wordt gerekend met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning.

In totaal worden in het plan dus 25 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd bij de grondgebonden woningen.

5.2.2 Stap 2: Particuliere parkeervoorzieningen voor exclusief gebruik

Indien particuliere parkeervoorzieningen die zich binnen de toegestane loopafstand bevinden capaciteit hebben om (een deel van) de parkeerbehoefte van de vaste gebruikers op te vangen, kan deze parkeercapaciteit worden gebruikt om (een deel van) de parkeerbehoefte te faciliteren.

Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 2

In een naastgelegen parkeergarage bestaat structureel een overcapaciteit. De initiatiefnemer koopt in deze locatie 45 parkeerplaatsen. Deze worden verkocht samen met de

appartementen (kwalitatieve verplichting).

5.2.3 Stap 3 : Bepalen netto parkeerbehoefte met dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de maximale parkeerbehoefte van een functie 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 maximaal; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag optreden. 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.

In eerste instantie moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld plaatsen voor bewoners op eigen terrein of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd aan specifieke gebruikers. Parkeerplaatsen voor bezoek of voor een tweede auto komen vaak wel in aanmerking voor dubbelgebruik.

In tabel 1 in bijlage 3 staan de aanwezigheidspercentages per functie per moment van de week. Hiermee wordt voor deze momenten de parkeerbehoefte per voorziening berekend. Het moment in de week waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is wordt het maatgevende (drukste) moment genoemd. De netto parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment te vermeerderen met het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik.

Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 3

In stap 1 is de parkeercapaciteit van de grondgebonden woningen vastgesteld op 25 parkeerplaatsen. Voor de 45 appartementen wordt per appartement 1 parkeerplaats samen met de woning verkocht (met kwalitatieve verplichting). Er worden dus $(25 + 45 =) 70$ parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners. Deze zijn niet beschikbaar voor dubbelgebruik. Voor de resterende parkeerbehoefte is er wel sprake van dubbelgebruik.

Exclusieve parkeerbehoefte (geen dubbelgebruik):	70
Resterende parkeerbehoefte met dubbelgebruik:	<u>163</u>
Totale parkeerbehoefte:	233 parkeerplaatsen

In de onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de drie categorieën weergegeven.

Categorie	Norma- tieve behoefte	Werk- dag overdag	Werk- dag middag	Werk- dag avond	Koop- avond	Zater- dag middag	Zater- dag avond	Zondag Middag
Woning		50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Detailhandel		30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Kantoor		100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%

In de onderstaande tabel is de parkeerbehoefte per moment van de week voor de drie categorieën weergegeven. Om deze parkeerbehoefte te bepalen is de normatieve parkeerbehoefte vermenigvuldigd met het aanwezigheidspercentage van het corresponderende moment in de tabel hierboven. Voor de woningen geldt dat de parkeerbehoefte die op eigen terrein wordt gefaciliteerd reeds in mindering is gebracht.

Categorie	Normatieve behoefte	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Woning	45	22,3	26,7	44,5	40,1	26,7	26,7	31,2
Detailhandel	30	9,0	21,0	6,0	30,0	30,0	0,0	0,0
Kantoor	88	88,0	88,0	4,4	8,8	4,4	0,0	0,0
Totaal	163	119,3	135,7	54,9	78,9	61,1	26,7	31,2

In dit voorbeeld is de werkdagmiddag het maatgevende moment met een parkeerbehoefte van (afgerond) 136 parkeerplaatsen. Vermeerderd met het aantal parkeerplaatsen dat buiten het dubbelgebruik is gehouden leidt dit tot een netto parkeerbehoefte van $(70 + 136 =) 206$ parkeerplaatsen.

Dit zijn 27 parkeerplaatsen minder dan de oorspronkelijke berekende (bruto) parkeerbehoefte van 233 plaatsen.

Parkeervraag buiten gedeeld gebruik: 70

Parkeervraag binnen gedeeld gebruik: 136

Parkeervraag totaal: 206

5.2.4 Stap 4: Faciliteren (resterende) parkeerbehoefte

De initiatiefnemer moet in principe op eigen terrein of ten minste binnen het plangebied in de eigen parkeerbehoefte voorzien. Mocht dit niet mogelijk zijn dan wordt in eerste instantie gekeken of gebruik gemaakt kan worden van particuliere parkeervoorzieningen in de directe omgeving (waarbij de loopafstanden gelden die in paragraaf 4.4 zijn genoemd). Indien ook dit niet mogelijk blijkt kan beschouwd worden of in de directe omgeving nog parkeercapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte.

Het is essentieel dat parkeerplaatsen die bestemd zijn voor dubbelgebruik ook daadwerkelijk toegankelijk zijn voor alle doelgroepen waarvoor ze zijn bedoeld én dat deze zich binnen de acceptabele loopafstand bevinden.

De niet-exclusieve parkeerbehoefte zal doorgaans worden gefaciliteerd in openbaar toegankelijke parkeervoorzieningen. Dit kunnen openbare parkeerterreinen of -garages zijn, maar ook (delen van) openbaar toegankelijke particuliere parkeervoorzieningen. Voor het dubbelgebruik binnen het gebied is het essentieel dat alle parkeerplaatsen op alle relevante momenten voor de doelgroepen toegankelijk zijn. Indien een initiatiefnemer niet in staat is om zelf voor voldoende parkeercapaciteit te zorgen, kan gebruik worden gemaakt van eventuele

overcapaciteit op parkeerplaatsen in het openbare gebied (zie paragraaf 5.1.2). Daarbij geldt dat deze overcapaciteit zich binnen een acceptabele loopafstand moet bevinden en dat de bezetting van de betreffende 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.

Bij het beoordelen of gebruik gemaakt kan worden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden de resultaten van het parkeeronderzoek vergeleken met de in stap 4 opgestelde tabel voor dubbelgebruik. De beschikbare parkeercapaciteit in de openbare ruimte wordt vergeleken met de berekende parkeerbehoefte per moment van de dag.

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 Roermond om aan te geven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeerbehoefte te faciliteren.

Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 4

In dit voorbeeld wordt een openbaar toegankelijk parkeerterrein gerealiseerd met een capaciteit van 121 parkeerplaatsen. Samen met de 70 parkeerplaatsen voor bewoners zijn dus 191 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit betekent dat op het maatgevende moment (werkdagmiddag) nog 15 parkeerplaatsen nodig zijn. Op alle andere momenten wordt al binnen het plan in de parkeerbehoefte voorzien.

Categorie	Werk- dag overdag	Werk- dag middag	Werk- dag avond	Koop- avond	Zater- dag middag	Zater- dag avond	Zonda- g Middag
Parkeerbehoefte*	189,3	205,7	124,9	148,9	131,1	96,7	101,2
Gerealiseerde parkeercapaciteit	191,0	191,0	191,0	191,0	191,0	191,0	191,0
Nodig in openbare ruimte	-1,8	14,7	-66,1	-42,2	-59,9	-94,3	-89,9
Restruimte obv onderzoek	12	16	8	12	0	6	0

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat in de openbare ruimte op de werkdagmiddag meer dan 15 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. In dit voorbeeld maakt het niet uit dat op andere momenten de parkeercapaciteit in de openbare ruimte volledig wordt benut. Op die momenten is vanuit het plan immers geen behoefte aan extra parkeerruimte en volstaat de capaciteit die binnen het plan is gerealiseerd. Samenvattend wordt in dit voorbeeld op de volgende manier invulling gegeven in de parkeerbehoefte van 206 parkeerplaatsen.

** De parkeerbehoefte die in deze tabel is opgenomen bestaat uit de parkeerbehoefte van 70 plaatsen van bewoners die in stappen 1 en 2 is beschreven vermeerderd met de parkeerbehoefte die binnen gedeeld gebruik wordt gefaciliteerd (deze is beschreven bij stap 3). Omdat deze parkeerbehoefte op exclusieve parkeerplaatsen wordt gefaciliteerd en er dus geen sprake is van dubbelgebruik, is deze parkeerbehoefte op alle momenten op 70 plaatsen gesteld.*

Rekenvoorbeeld : Conclusie

Resumerend wordt in het in dit hoofdstuk gebruikte voorbeeld op de volgende wijze invulling gegeven aan de parkeerbehoefte.

Binnen plan op eigen terrein	25
Aankoop parkeerplaatsen in garage	45
Binnen plan op parkeerterrein	121
In openbare ruimte	15
	+

Totaal	206

6. 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 lijden. Niemand heeft wat aan projecten met in de toekomst leegstaande parkeerfaciliteiten, maar ook andersom dienen er geen projecten gerealiseerd te worden die leiden tot een tekort aan parkeergelegenheid, waardoor overlast ontstaat in de directe (woon)omgeving.

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.

6.1 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.

6.1.1 *Uitzonderlijke gebieden en situaties*

De gemeente Roermond 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 het autovrije gebied in de binnenstad.

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 schaal-voor-delen waardoor het dubbelgebruik beter kan worden benut. Ook in fasering zijn er veel mogelijkheden. Een en ander moet in realiseringsovereenkomsten zijn vastgelegd.

6.1.2 *Speciale maatregelen met betrekking tot automobilititeit*

Wanneer een initiatiefnemer in zijn ontwikkeling speciale maatregelen treft waardoor de automobilititeit significant zal verminderen kan eventuele bijstelling tot de mogelijkheden behoren. Een voorbeeld is wanneer bij de ontwikkeling van woningen voldoende deelauto's beschikbaar worden gesteld en de vaste kosten daarvan voor tenminste de eerste vijf jaar door de ontwikkelaar worden gedragen.

6.1.3 Specifieke activiteiten

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.

6.2 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). Deze in deze paragraaf genoemde vrijstellingen gelden niet voor ontwikkelingen met de functie “wonen”.

7. Fietsparkeren

“Fietsers willen vaak wel netjes parkeren, als er maar plek voor hen is.” Daarom zijn er ook voor fietsparkeerplaatsen streefwaarden vastgesteld.

7.1 Streefwaarden voor fietsparkeren

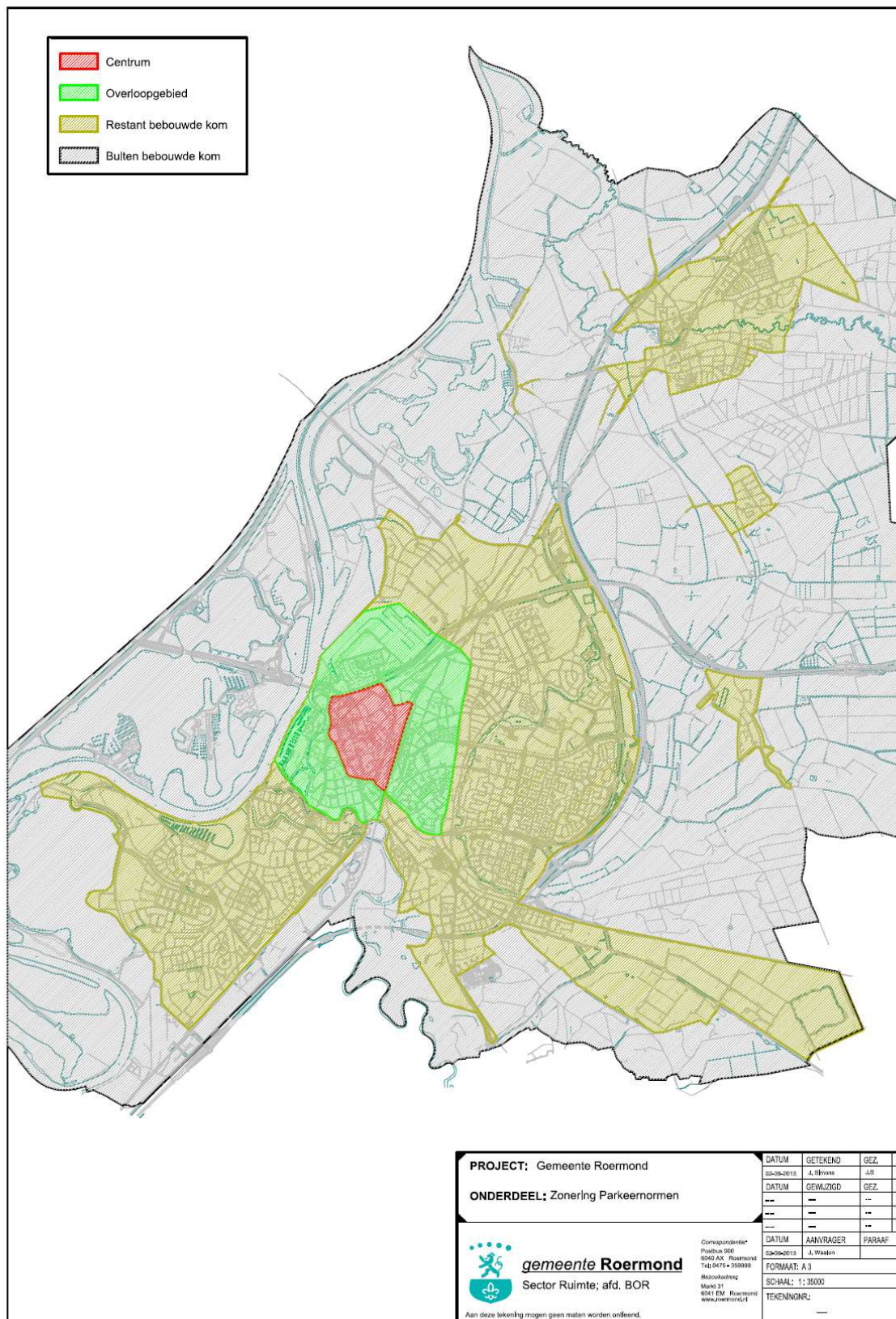
Het uitgangspunt bij nieuwbouw, verbouwing of functiewijziging is dat er gestreefd wordt om fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren op basis van de in deze nota opgenomen streefwaarden. De gemeente geeft aan of er voldoende fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn en/of kunnen worden gerealiseerd, welke in de berekening van de fietsparkeervraag opgenomen kunnen worden.

Op 22 september 2012 heeft de raad de fietsparkeerkencijfers in bijlage 5 vastgesteld als streefwaarden. Deze zijn gebaseerd op de "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, Oktober 2012".

Bijlage 1: Begrippenlijst

Begrip	Toelichting
Parkeerbeleid	Het door de Gemeente Roermond in het document Parkeerbeleidsplan 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
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 gavel op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies 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 nieuwbouwprojecten verantwoordelijk is om te realiseren.
Parkeerkencijfers	De in de CROW publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'-nummer 317 beschreven getallen op basis waarvan het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald kan worden.
Parkeerbehoefte	Het benodigd 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: Overzichtskaart zone-indeling



Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages en capaciteit opritten en garages

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.

	Werkdag Overdag	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Koop Avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	100
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Soc.- Cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Soc. Medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Av. onderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

BEREKENING PARKEERCAPACITEIT OPRITTEN EN GARAGES BIJ WONINGEN

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het bepalen van de parkeercapaciteit van opritten en garages bij woningen.

Correctiefactoren parkeren op eigen terrein bij woningen

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,0 meter diep
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 diep
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Bijlage 4: Overzicht parkeernormen Roermond

Per functie en per zone is de parkeernorm weergegeven in aantallen parkeerplaatsen.

WONEN (inclusief bezoekers)

	Type	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bibeko & bubeko
Grondgebonden	vrijstaand	per woning	1,8	1,9	2,2
	2 onder 1 kap	per woning	1,7	1,8	2,1
	tussen/hoekwoning	per woning	1,5	1,7	1,9
Huur	kamerverhuur, niet zelfstandig	per woning	0,3	0,3	0,3
Aanleunwoning / serviceflat		per woning	1,0	1,0	1,1
Appartementen	Allen betreffen het vloeroppervlak achter de voordeur³				
	kleiner dan 50 m ²	per woning	0,7	0,7	0,7
	Van 50 m ² tot 100 m ²	per woning	1,3	1,4	1,5
	van 100 m ² tot 160 m ²	per woning	1,5	1,6	1,8
	groter dan 160m ²	per woning	1,6	1,7	2,0

WERKEN (inclusief bezoekersaandeel)

Type bedrijvigheid	Specifiek	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bibeko & bubeko
Commerciële dienstverlening	kantoor met baliefunctie	per 100m ² BVO	2,0	3,4	2,9
Kantoor	zonder baliefunctie	per 100m ² BVO	1,6	2,0	2,1
Bedrijf	arbeidsextensief en bezoekersintensief (loods, opslag transportbedrijf)	per 100m ² BVO	0,7	0,9	1,1
Bedrijf	arbeidsintensief en bezoekersextensief (industrie, werkplaats,	per 100m ² BVO	1,6	2,0	2,4

³ Volgens NEN 2580. Nb, verwarrend genoeg, wordt bij deze norm ook de parkeerruimte als onderdeel van het BVO gezien. Dat onderdeel van de norm wordt dus uitgezonderd.

Type bedrijvigheid	Specifiek	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bibeko & bubeko
--------------------	-----------	---------	---------	-------	----------------------------

lab)

Bedrijfsverzamelgebouw	gelijkwaardige mix van kantoren zonder baliefunctie, arbeidsextensieve en – intensieve bedrijven	<i>per 100m² BVO</i>	1,3	1,6	1,9
-------------------------------	--	---------------------------------	-----	-----	-----

WINKELN EN BOODSCHAPPEN

Type winkelvoorziening	Toelichting/specificatie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bibeko & bubeko
Binnenstad		<i>per 100m² BVO</i>	3,8	n.v.t.	n.v.t.
Buurt- of dorpscentrum		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	3,3	3,7
Wijkcentrum	klein	<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	3,7	4,5
	middel	<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	4,4	5,1
	groot	<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	4,8	5,7
Stadsdeelcentrum		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	5,2	6,3
Weekmarkt		<i>per m¹ kraam</i>	0,2	0,2	0,2
Bruin- en witgoedzaken		<i>per 100m² BVO</i>	4,0	5,9	7,9
Woonwarenhuis/-winkel		<i>per 100m² BVO</i>	1,3	1,7	1,9
Woonwarenhuis (zeer groot)	kencijfers gebaseerd op ca. 25.000 m ²	<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	n.v.t.	5,2
Winkelboulevard		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	3,8	6,1
Outletcentrum		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	9,2	10,1
Bouwmarkt		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	1,9	2,4
Tuin-/groencentrum		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	2,3	2,6
Kringloopwinkel		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	1,3	1,9

Type winkelveorziening	Toelichting/specificatie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bibeko & bubeko
Buurtsupermarkt		<i>per 100m² BVO</i>	1,9	2,7	3,5
Discountsupermarkt		<i>per 100m² BVO</i>	3,3	4,9	6,5
Full service supermarkt	laag en middellaag prijsniv.	<i>per 100m² BVO</i>	3,1	4,7	5,4
Full service supermarkt	middel- en hoog prijsniv.	<i>per 100m² BVO</i>	3,6	4,0	4,9
Grote supermarkt		<i>per 100m² BVO</i>	6,0	6,9	7,7
Groothandel in levensmiddelen		<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	6,4	6,4

ONDERWIJS

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bibeko & bubeko
Kinderdagverblijf	<i>per 100 m² bvo</i>	1,0	1,2	1,4
Basisschool	<i>per leslokaal</i>	0,8	0,8	0,8
Middelbare school	<i>per 100 leerlingen</i>	3,7	4,5	4,9
ROC	<i>per 100 leerlingen</i>	4,7	5,4	5,8
Hogeschool	<i>per 100 studenten</i>	9,3	10,0	10,7
Universiteit	<i>per 100 studenten</i>	13,2	15,2	16,5
Avondonderwijs	<i>per 10 studenten</i>	4,5	5,6	6,8

GEZONDHEIDSZORG en SOCIALE VOORZIENINGEN

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bibeko & bubeko
Huisartsenpraktijk	<i>per behandelkamer</i>	2,1	2,5	3,0
Fysiotherapiepraktijk	<i>per behandelkamer</i>	1,3	1,5	1,8
Consultatiebureau	<i>per behandelkamer</i>	1,4	1,6	1,9
Gezondheidscentrum	<i>per behandelkamer</i>	1,6	1,9	2,2
Consult.bureau ouderen	<i>per behandelkamer</i>	1,3	1,6	1,9
Tandartsenpraktijk	<i>per behandelkamer</i>	1,6	2,0	2,4
Ziekenhuis	<i>per 100 m² BVO</i>	1,4	1,6	1,7
Verpleeg- en verzorgingshuis	<i>per wooneenheid</i>	0,6	0,6	0,6
Apotheek	<i>per apotheek</i>	2,3	2,8	3,2
Penitentiaire instelling	<i>per 10 cellen</i>	1,7	2,2	3,3
Begraafplaats	<i>per (deels) gelijktijdige plechtigheid</i>	n.v.t.	n.v.t.	31,6
Crematorium	<i>per (deels) gelijktijdige</i>	n.v.t.	n.v.t.	30,1

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bibeko & bubeko
	<i>plechtigheid</i>			
Religiegebouw	<i>per bidplaats</i>	0,2	0,2	0,2

HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bibeko & bubeko
Camping	<i>per standplaats</i>	n.v.t.	n.v.t.	1,3
Bungalowpark	<i>per bungalow</i>	n.v.t.	n.v.t.	1,7
Hotel:	<i>per 10 kamers</i>			
1*		0,4	0,8	2,3
2*		1,4	2,2	4,0
3*		2,0	3,1	4,7
4*		3,2	4,9	6,8
5*		5,0	7,8	10,1
Café, bar, cafetaria	<i>per 100 m² BVO</i>	5,0	5,0	6,0
Restaurant	<i>per 100 m² BVO</i>	9,0	9,0	13,0
Discotheek	<i>per 100 m² BVO</i>	6,9	13,9	20,8
Evenementenhal/congresgebouw/beursgebouw	<i>per 100 m² BVO</i>	5,5	6,5	8,5

SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bibeko & bubeko
Bibliotheek	<i>per 100 m² BVO</i>	0,5	0,6	1,2
Museum	<i>per 100 m² BVO</i>	0,6	0,8	1,1
Bioscoop	<i>per 100 m² BVO</i>	3,2	8,0	11,2
Filmtheater/filmhuis	<i>per 100 m² BVO</i>	2,6	5,3	7,9
Theater/schouwburg	<i>per 100 m² BVO</i>	7,4	8,0	9,8
Musical theater	<i>per 100 m² BVO</i>	2,9	3,4	4,0
Casino	<i>per 100 m² BVO</i>	5,7	6,1	6,5
Bowling centrum	<i>per bowlingbaan</i>	1,6	2,3	2,8
Biljart/snooker centrum	<i>per tafel</i>	0,9	1,2	1,4
Sportschool/fitness	<i>per 100 m² BVO</i>	1,4	3,4	4,8
Fitnesscentrum	<i>per 100 m² BVO</i>	1,7	4,5	6,3
Wellnesscentrum	<i>per 100 m² BVO</i>	n.v.t.	n.v.t.	9,3

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bibeko & bubeko
Sauna, Hammam	<i>per 100m² BVO</i>	2,5	4,6	6,7
Sporthal	<i>per 100m² BVO</i>	1,6	2,2	2,9
Sportzaal	<i>per 100m² BVO</i>	1,2	2,0	2,8
Tennishal	<i>per 100m² BVO</i>	0,3	0,4	0,5
Squashhal	<i>per 100m² BVO</i>	1,6	2,4	2,7
Zwembad overdekt	<i>per 100m² bassin</i>	n.v.t.	10,7	11,5
Zwembad openlucht	<i>per 100m² bassin</i>	n.v.t.	10,1	12,9
Zwemparadijs	<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	n.v.t.	12,5
Sportveld	<i>per ha netto terrein (excl kantine, kleedruimte, wc's, oefenveldje)</i>	20,0	20,0	20,0
Stadion	<i>per zitplaats</i>	0,1	0,1	0,1
Kunstijsbaan < 400 meter	<i>per 100m² BVO</i>	1,3	1,6	1,9
Kunstijsbaan 400 meter	<i>per 100m² BVO</i>	n.v.t.	2,3	2,6
Ski- en snowboardhal	<i>per 100m² sneeuw (excl oefenpiste)</i>	n.v.t.	n.v.t.	5,7
Jachthaven	<i>per ligplaats</i>	0,6	0,6	0,6
Golfoefencentrum	<i>per centrum</i>	n.v.t.	n.v.t.	50,7
Golfbaan	<i>per 18 holes, 60 ha</i>	n.v.t.	n.v.t.	96,0
Indoor speeltuin (gemiddeld en kleiner)	<i>per 100m² BVO</i>	3,1	3,9	4,7
Indoor speeltuin (groot)	<i>per 100m² BVO</i>	3,7	4,6	5,6
Indoor speeltuin (zeer groot)	<i>per 100m² BVO</i>	3,9	4,9	5,8
Manege	<i>per box</i>	n.v.t.	n.v.t.	0,4
Attractie- / dierenpark	<i>per ha, netto terrein</i>	8,0	8,0	8,0
Volkstuin	<i>per 10 tuinen</i>	n.v.t.	1,3	1,4

Bijlage 5: Kencijfers fietsparkeren

Kantoren

Kantoor	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum	1,7	1 - 2,9	100 m2 bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed
	Schil centrum	1,2	0,7 - 2		
	Rest beb kom	1,2	0,7 - 2		
	buitengebied	0,7	0,4 - 1,2		
	Op NS-station	0,9	0,5 - 1,5		
Kantoor met balie (bezoekers)		5	3 - 7	balie	Minimaal 10

Scholen

Basischolen	schoolgrootte	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	4,3	3 - 5	10 leerlingen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
	250 tot 500	5,0	3,5 - 5,8		
	> 500 leerlingen	6,2	4,3 - 7,2		
Basisschool (medew)		0,4	0,2 - 0,7	10 leerlingen	

Middelbare scholen en ROC's	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Middelbare school (leerl)		14	10 - 16	100 m2 bvo	Grote aantallen
Middelbare school (medew)	Centrum	0,6	0,4 - 1,1	100 m2 bvo	
	Schil centrum	0,5	0,3 - 0,9		
	Rest	0,4	0,2 - 0,7		
ROC (leerlingen)		12	8 - 14	100 m2 bvo	Op OV-locaties lager
ROC (medewerkers)		0,9	0,6 - 1	100 m2 bvo	

Winkelen en boodschappen doen

Winkelen en boodschappen	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Winkelcentrum	Binnen de kom	2,7	1,5 - 4	100 m2 bvo	
Supermarkt	Binnen de kom	2,9	1,6 - 4,3	100 m2 bvo	
Bouwmarkt	Binnen de kom	0,25	0,1 - 0,4	100 m2 bvo	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen
Tuincentrum	Binnen de kom	0,4	0,2 - 0,6	100 m2 bvo	
	Buiten de kom	0,1	0,1 - 0,1	(totaal)	

Horeca

Horeca en verblijfsrecreatie	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil	29	16 - 45	locatie	Terras meetellen
	Rest beb. kom	10	5 - 15		
	Buitengebied	5	3 - 7		
Restaurant (eenvoudig)	Binnen de kom	18	10 - 28	100 m2 bvo	Bv pannenkoekenhuis. Terras meetellen
	Buiten de kom	15	8 - 23		
Restaurant (luxe)		4	2 - 7	100 m2 bvo	

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	4 - 10	locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	2 - 7	locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats/crematorium		5	3 - 8	gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,3	1 - 2	100 m2	
Gezondheidscentrum (medew)		0,4	0,3 - 0,7	100 m2	
Kerk/moskee		40	22 - 62	100 zitplaatsen	Protestanten meer dan katholieken. Moslims het minst
Ziekenhuis (bezoekers)		0,5	0,3 - 0,7	100 m2 bvo	Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)	Centrum	0,4	0,2 - 0,7	100 m2 bvo	Grote aantallen
	Schil centrum	0,4	0,2 - 0,6		
	Rest	0,2	0,1 - 0,4		

Sport, cultuur en ontspanning

Sport, cultuur en ontspanning	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Bibliotheek		3	2 - 5	100 m2 bvo	
Bioscoop	Centrum	7,8	4 - 12	100 m2 bvo	Grote aantallen
	Schil centrum	4,3	2 - 7		
	Rest	1,4	0,8 - 2,2		
Fitness	Centrum	5,0	3 - 8	100 m2 bvo	
	Schil centrum	3,7	2 - 5,8		
	Rest	2,0	1,1 - 3,1		
Museum		0,9	0,5 - 1,4	100 m2 bvo	
Sporthal		2,5	1,4 - 3,9	100 m2 bvo	
Sportveld		61	33 - 95	ha netto terrein	
Sportzaal		4,0	2,2 - 6,2	100 m2 bvo	
Stadion		9	5 - 14	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijke evenement		32	18 - 50	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum	24	13 - 38	100 zitplaatsen	Grote aantallen
	Schil centrum	21	11 - 33		
	Rest	18	10 - 28		
Zwembad (openlucht)		28	15 - 43	100 m2 bassin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		20	11 - 32	100 m2 bassin	Grote aantallen

Overstappen

Overstappen	locatie	kencijfer	spreiding gemeenten (min-max)	per	opmerking
Busstation	(Schil) centrum	42	23 - 61	halterende buslijn	
Carpoolplaats	Rand beb kom	0,8	0,5 - 1,3	autoparkeerplaats	

Woningen

Woning	kencijfer 1	per	opmerking	kencijfer 2	per
Rij- en vrijstaande woning	1	kamer	Bij voorkeur plus 1	5 - 6	woning
Appartement (met fietsenberging)	0,75	kamer	Minimaal 2 plekken	2 - 3	woning
Appartement (zonder fietsenberging)	0,25	kamer	Tbv buurtstallingen en fietsstrommels. Heeft niet de voorkeur	0,5 - 1	woning
Studentenhuis	1	kamer			