



*Nota
Parkeernormen
Enschede 2017*

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Leeswijzer	4
Wijzigingen ten opzichte voor voorgaand beleid.....	4
Update nota	4
1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding.....	5
1.2 Doel van het parkeernormenbeleid	5
1.3 Juridisch kader	5
1.3.1 Wetgeving, Wro, bouwverordening.....	5
1.3.2 Overgangsregeling.....	6
1.3.3 Parkeervisie en Fietsvisie	6
2. Uitgangspunten parkeernormen	6
3. Toepassing parkeernormen	9
3.1. Algemeen.....	9
3.2. Te onderscheiden gebieden	9
3.3. Oud voor nieuw	11
3.4. Functie wonen	11
3.5. Functie werken en overige voorzieningen	11
3.6. Aanwezigheidspercentage	12
3.7. Parkeren op eigen terrein	12
3.8. Parkeernormen zijn minimumnormen	12
3.9. Oplossen van de (resterende) parkeerbehoefte op terrein derden, op eigen terrein verder weg of in één van de (gemeentelijke) parkeergarages	12
3.10. Richtlijnen voor toepassing fietsparkeren	12
4. Stappenplan toetsing parkeernormen	14
Begrippenlijst	15
Bijlagen	17
Kaarten	40

Parkeernormennota Enschede 2017

Voorwoord:

Ruimte is in Enschede een schaars goed, vooral in het binnensingelgebied. Op een relatief klein gebied moeten functies als wonen, werken, winkelen, recreëren en infrastructuur worden gecombineerd. Dat vraagt om het maken van keuzes. Bij het verbouw- of nieuwbouwplannen van bijvoorbeeld woningen of kantoren en bij functiewijziging van bestaande panden in Enschede ontstaat vaak een parkeerbehoefte. Hoeveel parkeerplaatsen voor auto en fiets nodig zijn bij een bouwontwikkeling kan worden berekend aan de hand van parkeernormen. De nieuwe bewoners, bezoekers of bijvoorbeeld werknemers willen hun auto zo dichtbij mogelijk parkeren. De omwonenden willen geen parkeeroverlast en willen ook zelf de auto kunnen parkeren. Daarom is het noodzakelijk dat er een goede parkeerbalans wordt opgesteld die rekening houdt met de gemeentelijke richtlijnen ten aanzien van parkeernormen en uitgaat van de parkeerbeleidsregels in het betreffende gebied. Anderzijds willen we gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in Enschede mogelijk maken en behouden we de mogelijkheid om onder motiverende redenen af te wijken van deze richtlijnen. In dit document wordt toegelicht hoe we tot de bepaling van deze parkeerbehoefte komen en welke procedures hierbij horen om zo de berekening van de parkeerbehoefte voor iedereen vooraf helder en transparant te maken. Ook de toepassing van fietsparkeernormen is van belang bij nieuwe (ver)bouwplannen. Enschede wil het fietsen stimuleren en het goed en veilig stallen van de fiets is daarom essentieel. Goede en voldoende fietsvoorzieningen beperken de kans op fietsdiefstal, vandalisme en overlast van los geparkeerde fietsen in de openbare ruimte.

Hans van Agteren, wethouder Mobiliteit

Collegebesluit 31-10-2017: Het College van Burgemeester en Wethouders heeft op 31 oktober 2017 de nota Parkeernormen Enschede 2017 vrijgegeven voor inspraak en daarbij bepaald dat wanneer er geen zienswijzen zijn ontvangen en er geen aanleiding is tot aanpassing van de ontwerpnota, deze wordt geacht te zijn vastgesteld (zie bijlage 17). Met behulp van de Parkeernormennota kan worden berekend hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor auto's en fietsen bij een ver- of nieuwbouwontwikkeling in een bepaald gebied. De ontwerpnota heeft ter inzage gelegen tot en met 11 januari 2018. Tijdens deze periode zijn er geen zienswijzen ingediend, dat betekent dat de nota Parkeernormen Enschede 2017 per 12 januari 2018 is vastgesteld. Tegen het besluit tot vaststelling van de nota Parkeernormen Enschede 2017 staat geen mogelijkheid tot bezwaar of beroep open.

Leeswijzer:

Het eerste hoofdstuk gaat in op de aanleiding, het juridisch kader en het doel van het parkeernormenbeleid. In het tweede hoofdstuk wordt ingegaan op de uitgangspunten die gebruikt zijn bij het opstellen van deze parkeernormennota. Het derde en laatste hoofdstuk gaat in op de wijze waarop de parkeernormen moeten worden toegepast en welke uitzonderingen hierop mogelijk zijn.

Wijzigingen ten opzichte van voorgaand beleid:

Tot nu toe hanteert de gemeente Enschede de richtlijnen die zijn opgenomen in het ASVV 2004¹. Deze zijn in 2012 geactualiseerd door het CROW² (ten gevolge van ontwikkelingen in autobezit). In de nota Parkeernormen Enschede 2017 zijn deze landelijke richtlijnen aangepast op basis van eigen onderzoek, zijn de normen gemiddeld in plaats van toepassing minimum- en maximumnormen, zijn ze gespecificeerd naar specifieke gebieden in Enschede en zijn de normen uitgebreid voor diverse functies waar de CROW nog geen uitspraak over heeft gedaan. Ook zijn er normen voor het fietsparkeren opgenomen. Deze ontwerpnota Parkeernormen wordt reeds 1,5 jaar als leidraad binnen de gemeente toegepast.

Update nota:

De parkeernormennota is een dynamisch en integraal opgesteld document en zal in de komende jaren (globaal om de twee jaar of zoveel eerder als noodzakelijk) aangepast worden indien noodzakelijk. Zo blijft de parkeernormennota actueel.



¹ ASVV= Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom

² CROW = het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Mobiliteit, autobezit en autogebruik zal naar verwachting in de komende jaren blijven groeien en de vraag naar parkeerplaatsen 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 het (centrum)gebied of (woon)buurt zijn. Een goede sturing en afweging van belangen is een noodzaak bij het bepalen van dit parkeervraagstuk.

De Gemeente Enschede 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 kan worden gewaarborgd. Centraal hierbij staat dat de initiatiefnemer van een nieuw- of verbouwproject in eerste instantie zelf 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. Dat schept duidelijkheid naar alle partijen. Anderzijds willen we ook gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in Enschede mogelijk maken en behouden we de mogelijkheid om onder motiverende redenen af te wijken van de parkeerrichtlijnen. Omwonenden en overige belanghebbenden hebben recht op duidelijkheid wat ze kunnen verwachten bij nieuw- of verbouwplannen ten aanzien van parkeren.

Deze nota Parkeernormen Enschede 2017 levert de kaders teneinde heldere uitkomsten voor het parkeervraagstuk aan de voorkant van het planproces te genereren.

1.2 Doel van het parkeernormenbeleid

Het doel van het parkeernormenbeleid is driedelig.

1. Voldoende en goed bruikbare parkeervoorzieningen voor auto en fiets bij nieuwbouw, verbouw en/of functieveranderingen.
2. Eenduidigheid over de uitgangspunten voor parkeervoorzieningen bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen.
3. Afstemming tussen de (geplande) ruimtelijke ontwikkelingen in Enschede in relatie tot de benodigde totale parkeerbehoefte en de verwachte parkeerbalans.

Toelichting: Een hogere parkeerdruk leidt er toe dat de automobilist meer zoekverkeer veroorzaakt en uiteindelijk wordt de auto geparkeerd op locaties die daar niet voor bedoeld zijn (zoals op de stoep, op grasveldjes, speelterreinen, e.d.), waardoor de leefbaarheid verslechterd. Ook de toepassing van fietsparkeernormen is van belang bij nieuwe (ver)bouwplannen. Enschede wil het fietsen stimuleren en het goed en veilig stallen van de fiets is daarom essentieel. Goede en voldoende fietsvoorzieningen beperken de kans op fietsdiefstal en vandalisme evenals overlast van los geparkeerde fietsen in de openbare ruimte.

1.3 Juridisch kader

1.3.1 Wetgeving, Wro, bouwverordening

Vanaf 1-1-2018 vervallen de bepalingen uit de Bouwverordening met betrekking tot parkeren en dient het parkeren planologisch geregeld te worden in bestemmingsplannen. Voor bestemmingsplannen die na november 2014 zijn vastgesteld, mag bij de beoordeling van bouwplannen al geen gebruik meer worden gemaakt van de bepalingen uit de Bouwverordening. Ook bij omgevingsvergunningen waarbij wordt afgeweken van het geldende bestemmingsplan mag in de hiervoor genoemde gevallen voor parkeren geen gebruik meer worden gemaakt van de bepalingen in de Bouwverordening.

Bestemmingsplannen geven niet alleen regels voor het bouwen maar ook voor het gebruik van panden. De parkeernormen zullen daar dus ook in moeten voorzien. Denkbaar is immers dat in een bestaand pand met een gemengde bestemming (bijvoorbeeld wonen, detailhandel en kantoren) het gebruik van het pand kan wijzigen zonder dat daarvoor een verbouwing of een omgevingsvergunning noodzakelijk is. Ook in die gevallen moet aan de parkeernormen worden voldaan!

1.3.2 Overgangsregeling:

De nieuwe parkeernormen zijn niet van toepassing op plannen waarvoor al 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 al een stedenbouwkundig plan is vastgesteld maar nog geen ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen, wordt in overleg met de initiatiefnemer bekeken welke normen worden opgenomen. Als uitgangspunt geldt dat zoveel mogelijk deze nieuwe normen worden toegepast.

1.3.3 Parkeervisie en Fietsvisie

In januari 2013 is door de raad de Parkeervisie 2013-2020 vastgesteld. Deze visie geeft aan hoe de gemeente de komende jaren wil omgaan met het parkeren in Enschede. In deze visie zijn vele maatregelen opgenomen die bijdragen aan de vier hoofddoelen, te weten:

- vergroten klantvriendelijkheid;
- stimuleren garageparkeren;
- aanpakken parkeeroverlast;
- stimuleren duurzaam parkeren.

In de door de raad vastgestelde Fietsvisie 2012-2020 wordt het belang van goede fietsparkeervoorzieningen beschreven. Deze parkeernormennota als uitwerking van de Parkeervisie en Fietsvisie draagt bij aan de vastgestelde hoofddoelen uit deze visies.

2. Uitgangspunten parkeernormen

1. Nieuwe (verbouw)plannen en functiewijzigingen mogen geen toename van parkeerproblemen veroorzaken in de bestaande omgeving:

Het uitgangspunt is dat een nieuw- of verbouwplan of functiewijziging binnen een bestaand gebouw geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte veroorzaakt. Belangrijk is dat omwonenden niet bang hoeven te zijn voor extra parkeeroverlast ten gevolge van het bouwplan/de functiewijziging. In het plan moet dus een oplossing voor de verwachte parkeerbehoefte worden opgenomen

2. Elke initiatiefnemer van een (ver)bouwplan is in eerste instantie zelf verantwoordelijk voor het oplossen van zijn eigen parkeerbehoefte:

De initiatiefnemer van een nieuw- of verbouwproject wordt in eerste instantie zelf verantwoordelijk gesteld voor het realiseren van de daartoe benodigde parkeerplaatsen. Voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein heeft een toegevoegde waarde. Vooral in gebieden met betaald parkeren is een eigen parkeervoorziening een belangrijk ‘selling point’ en dit biedt een (extra) service voor de nieuwe gebruikers.

3. De parkeerbehoefte moet in principe op eigen terrein (binnen het bouwplan) worden opgelost maar uitzonderingen hierop zijn mogelijk in bijzondere omstandigheden:

Ten onrechte wordt “eigen terrein” soms opgevat als “eigen erf”. Met “eigen terrein” bedoelen we in deze beleidsregels *het gehele grondgebied of bouwplan van het bouwinitiatief*. In sommige gevallen is “eigen erf” en “eigen terrein” hetzelfde. Meestal gaat het dan om een bouwinitiatief op één perceel. Maar bij nieuwbouwwijken bijvoorbeeld wordt het totale bouwplan als het “eigen terrein” beschouwd. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd mag worden. Dit mag echter geen negatief effect hebben op de bestaande

openbare ruimte buiten het plangebied. Uitzonderingen op deze beleidslijn zijn mogelijk indien hiertoe aanleiding is. Het kan dan gaan om bijvoorbeeld gebiedsontwikkelingen waarbij dubbelgebruik van parkeervoorzieningen wordt geoptimaliseerd. Hierbij wordt de totale parkeerbehoefte van de diverse functies afgedekt door dubbelgebruik te stimuleren, zodat er geen onnodige overcapaciteit ontstaat. In dergelijke gevallen is er sprake van maatwerksituaties. Dit wordt nader beschreven in deze nota (zie paragraaf 3.6).

In deze bijzondere gevallen of als alle mogelijkheden voor parkeren op eigen terrein of op alternatieve locaties uitgesloten zijn, kan het College van B&W nader bezien of er mogelijkheden zijn om een bouwinitiatief alsnog goed te keuren zonder dat de parkeerbehoefte (volledig) wordt gerealiseerd. Er wordt dan wel gekeken of de parkeerdruk in de openbare ruimte rondom het bouwinitiatief niet te hoog wordt. Als richtlijn wordt daarbij aangehouden dat op piekmomenten de parkeerbezetting binnen het invloedgebied door bezoekers en/of werkers inclusief de toevoeging van de parkeeropgave niet hoger is dan 85% van de beschikbare capaciteit in het gebied zodat voldoende restcapaciteit beschikbaar blijft. Dit om onnodig zoekverkeer naar nog vrije parkeerplaatsen in het gebied te beperken. Het bepalen van de parkeerbehoefte is daarmee meer dan alleen een verkeertechnisch vraagstuk. Het onderzoek naar de parkeerdruk in het gebied vindt plaats op kosten van de koper. De gemeente moet de opzet en uitkomsten van dit parkeerdrukonderzoek goedkeuren, tenzij gebruik gemaakt kan worden van beschikbare parkeeronderzoekgegevens van de gemeente zelf.

4. Het toepassen van parkeernormen moet een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling in Enschede:

De toepassing van parkeernormen moet een positieve invloed hebben op zowel de economische ontwikkeling, de leefbaarheid, de ruimtelijke kwaliteit als ook de verkeerskundige kwaliteit in Enschede. Er is soms een schijnbaar dilemma tussen enerzijds het uitvoering geven aan het parkeerbeleid dat de kwaliteit van de openbare ruimte bewaakt en anderzijds het parkeerbeleid dat de economische ontwikkeling in Enschede wil faciliteren. De gemeentelijke parkeerbeleidsregels hebben op zich niet het doel om ontwikkelingen te belemmeren, maar om hen te toetsen op hun kwaliteit. Het toepassen van parkeernormen kan in de praktijk echter tot tegenstrijdige belangen leiden. Immers verschillende partijen spelen een rol bij de ontwikkelopgave met soms gelijk opgaande maar soms ook tegengestelde belangen. De inbreng vanuit het gemeentelijke parkeerbeleid is dan ook van belang bij het stellen van duidelijke kaders om de aspecten leefbaarheid, bereikbaarheid en (financiële) haalbaarheid in samenhang af te wegen. Omdat parkeernormen een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid én de economische ontwikkeling, is vaak een bredere belangenafweging dan alleen parkeren nodig. Dit vindt in Enschede plaats in de gemeentelijke werkgroep.

5. Voor het stadserfgebied (zie kaart A) geldt dat er bij bouwplannen **niet** voldaan hoeft te worden aan de autoparkeernormen. Als toetsing wordt aangehouden of het betreffende adres binnen het gebied van de stadserfafsluiting ligt. Binnen het stadserf is een toename van autoverkeer ongewenst en is een parkeeroplossing op eigen terrein/erf ook vaak ruimtelijk of economisch niet te realiseren.

6. Voor het centrumgebied (zie kaart B) geldt dat een vrijstelling tot maximaal 3 parkeerplaatsen mogelijk is indien parkeren op eigen terrein niet te realiseren is: Voor het centrumgebied is parkeren op eigen terrein bij kleinere bouwplannen vaak niet realiseerbaar. Daarom wordt voorgesteld om voor plannen en functiewijzigingen die een parkeeropgave hebben tot en met maximaal drie parkeerplaatsen in het centrumgebied een vrijstelling te verlenen vermits aangetoond kan worden dat parkeren op eigen terrein niet te realiseren is.

7. Neerwaartse bijstelling parkeernormen bij toepassing duurzame parkeeroplossingen is mogelijk: Indien de aanvrager van een omgevingsvergunning aangeeft niet te kunnen voldoen aan de parkeereis en gemotiveerd aan kan tonen dat er sprake is van (vrijwel) “autoloos wonen” dan wel andere duurzame oplossingen zoals een collectief deelautosysteem voor bewoners, kan de op te leggen parkeereis neerwaarts worden bijgesteld. Indien deze (ver)bouwontwikkeling plaatsvindt binnen een gebied waar parkeerregulering (betaald parkeren met vergunningen) is ingesteld, zal op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid aanvragen voor een parkeervergunning(en) en/of –onthefingen aan deze bewoners in de openbare ruimte worden geweigerd. De ontwikkelaar heeft de plicht om dit aan bewoners te melden bij huur/verkoop. Het betreffende pand zal op de gemeentelijke POET lijst komen te staan. Dit is een lijst waarop gebouwen met naam en/of adres vermeld staan, waarvan gebruikers (bewoners/eigenaren) **niet** in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

8. Stimuleren dubbelgebruik parkeren: Bij een combinatie van meerdere functies kan de parkeerbehoefte worden verlaagd door te kijken naar de maatgevende parkeerbehoefte op basis van het aanwezigheidspercentage per moment (dubbelgebruik).

9. Parkeeroplossingen op terrein derden: Bij het oplossen van de parkeerbehoefte op een nabijgelegen terrein van derden, op een nabijgelegen terrein van de initiatiefnemer zelf of in één van de nabijgelegen (gemeentelijke) parkeergarages is een koop-/huurovereenkomst nodig van tenminste 10 jaar. Voor de te hanteren loopafstanden zie par. 3.9.

10. Laden en lossen: In het bestemmingsplan wordt het laden en lossen geregeld. Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate voorzien worden aan, in of onder dat gebouw, dan wel op het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort (verwezen wordt naar de ASVV-richtlijnen³).

11. Invaliden parkeren: In het bestemmingsplan wordt het parkeren voor invaliden geregeld. Indien de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, dienen aan, in of onder dat gebouw, dan wel op het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort voldoende algemene invalidenparkeerplaatsen te worden gerealiseerd (verwezen wordt naar de ASVV-richtlijnen).

12. Ontsluiting parkeerterrein: In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is geregeld dat de eigen parkeervoorziening door middel van veilig gesitueerde in-/uitritten ontsloten dient te worden op de openbare weg. Goede bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn aandachtspunten om te voorkomen dat bijvoorbeeld parkeervoorzieningen ontsloten worden met doodlopende wegen (geen keermogelijkheden), langs muren en hagen, over andere parkeerterreinen, en dergelijke waardoor de parkeervoorziening niet of zeer beperkt gebruikt kan worden.

13. Fietsparkeren: De indiener van een bouwplan heeft daarnaast de verplichting om te voldoen aan de berekende fietsparkeerbehoefte en ook deze op te lossen. Zie paragraaf 3.10

³ ASVV = Aanbevelingen Stedelijke verkeers- en vervoersvoorzieningen; uitgave CROW 2012

3. Toepassing parkeernormen

3.1 Algemeen

In de bijlagennota van deze parkeernormennota staat per functie aangegeven welke richtlijnen voor parkeren de gemeente Enschede hanteert bij bouwplannen. Er zijn geen landelijk voorgeschreven normen voor parkeren. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor het toepassen van parkeerkencijfers. Deze zijn opgenomen in het ASVV 2004⁴ en in 2012 zijn deze geactualiseerd door het CROW⁵ in 2012 (ten gevolge van ontwikkelingen in autobezit). De gemeente Enschede hanteert deze richtlijnen, in combinatie met eigen onderzoek en inzichten naar de parkeervraag als insteek voor een genuanceerde vaststelling van haar parkeernormen, maar heeft ook de parkeernormen in andere steden beschouwd (zie bijlage 16; geraadpleegde literatuur). Zo is bijvoorbeeld voor de functie wonen een verfijndere indeling gemaakt op basis van woonoppervlakte. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is grotendeels afhankelijk van het (verwachte) autobezit en autogebruik. Bij de landelijke parkeerrichtlijnen wordt rekening gehouden met:

- o het gemiddeld autobezit per huishouden;
- o het gebruik van leaseauto's;
- o de verwachte groei van het autobezit (zie bijlage 15);
- o de niet-buurtgebonden voertuigen ("bezoekers").

Maatwerk toepassen in het hanteren van de parkeernormen is toegestaan. Het College van Burgemeester & Wethouders is bevoegd om bij een omgevingsvergunning gemotiveerd af te wijken van de parkeernormering indien deze eis door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit dan wel wanneer op andere wijze in de nodige parkeer- en stallingsruimte wordt voorzien.

In de door het CROW opgestelde publicatie 137 (parkeerkencijfers en verkeersgeneratie) is voor de berekening van de parkeernormen rekening gehouden met de bereikbaarheidskenmerken van de locatie. Door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen in het centrum, met name openbaar vervoer, is gebleken dat de functies in het centrum resulteren in een lagere parkeervraag. Buiten het centrum is het aanbod en kwaliteit hiervan veel minder, waardoor het autobezit hier hoger is. Door het CROW wordt voor de stedelijkheidsgraad de volgende klassen aangehouden:

Stedelijkheidsgraad:	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km²):
Zeer sterk stedelijk	> 2.500 adressen/km²
Sterk stedelijk	1.500 - 2.500 adressen/km²
Matig stedelijk	1.000 - 1.500 adressen/km²
Weinig stedelijk	500- 1.000 adressen/km²
Niet stedelijk	< 500 adressen/km²

Voor Enschede is de klasse sterk stedelijk van toepassing. Het aantal adressen per km² bedraagt tussen de 1.500 en 2.500 adressen.

3.2 Te onderscheiden gebieden

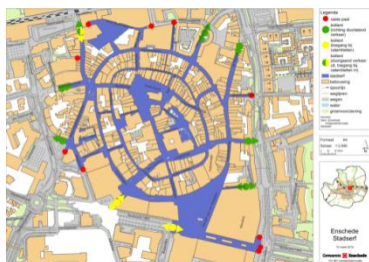
De opgestelde parkeerkencijfers zijn onderscheiden naar stedelijke zones, waarbij een onderscheid gemaakt is in 5 deelgebieden te weten het stadserf, het centrumgebied rondom het stadserf, de schilwijken rondom het centrum (binnensingelgebied), de rest van de bebouwde kom (buitensingelgebied) en het buitengebied zelf (zie kaarten bijlagennota).

⁴ ASVV= Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom

⁵ CROW = het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Stads erfgebied (zie bijlagennota kaart A):

Voor het stads erfgebied (het gebied met een geregleerde toegang) geldt dat er bij bouwplannen **niet** voldaan hoeft te worden aan de autoparkeernormen. Bij toetsing wordt nagegaan of het betreffende adres binnen het gebied van de stads erfafsluiting ligt. Binnenstadsbewoners en bedrijven kunnen bij het Parkeerbedrijf Enschede een vergunning aanvragen voor straatparkeren in één van de zones rondom het centrum vermits de parkeer capaciteit van de binnenstad dit toelaat (anders wachtlijst). Deze parkeervergunning is alleen verkrijgbaar voor de parkeerzone waar de bewoner woont (zie bijlage 12). Daarnaast kan door bewoners of werknemers -binnen de geldende regels- een abonnement voor één van de gemeentelijke of particuliere parkeergarages worden aangeschaft, vermits de parkeer capaciteit dit toelaat. Bezoekers van de binnenstad kunnen hun auto parkeren in één van de parkeergarages, parkeerterreinen of op straat in/rond het centrum. Ze kunnen ook gebruik maken van het P&R-terrein Zuiderval.

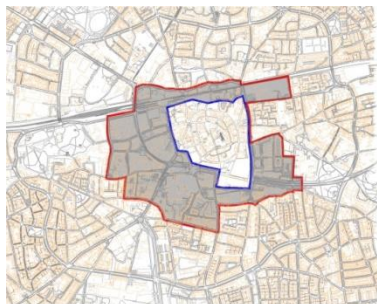


Kaart: Stads erfgebied

Centrumgebied (zie bijlagennota kaart B):

Voor het centrumgebied gelden de parkeernormen per functie volgens de bijlagen 1 t/m 8 van de bijlagennota. Omdat parkeren op eigen terrein bij kleinere bouwplannen in het centrum vaak niet te realiseren is, wordt een pilot van 2 jaar gestart. Op proef wordt voor plannen en functiewijzigingen die een parkeeropgave hebben tot en met maximaal drie parkeerplaatsen in het centrum een vrijstelling verleend om aan deze parkeerbehoefte te voldoen vermits aangetoond kan worden dat parkeren op eigen terrein niet te realiseren is. Indien de parkeerbehoefte groter is dan 3 parkeerplaatsen wordt deze vrijstelling niet verleend. Wanneer voor één bouwplan meerdere aanvragen worden ingediend binnen ½ jaar tijd dan wordt dit gezien als één totale bouwontwikkeling.

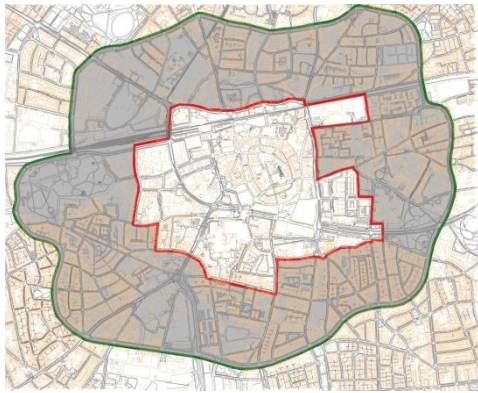
Toelichting: In de praktijk blijkt vaak dat in het centrumgebied bij kleinschalige projecten het parkeren vaak niet op eigen terrein/erf is op te lossen. Realisering van een (ondergrondse) parkeervoorziening op eigen erf is in het centrumgebied vaak niet haalbaar. Het eigen terrein is vaak volledig bebouwd. Een ondergrondse parkeervoorziening is bij deze kleine aantallen parkeerplaatsen economisch veelal niet rendabel en haalbaar. Een parkeervoorziening op maaiveld is uit architectonisch- of stedenbouwkundig oogpunt veelal ongewenst. Het gevolg kan dan zijn dat dergelijke bouwplannen en/of functiewijzigingen niet gerealiseerd kunnen worden. Dit is vaak een ongewenste ontwikkeling omdat het gemeentelijk beleid is om nieuw- of verbouw en functiewijziging van bestaande panden in het centrumgebied te stimuleren.



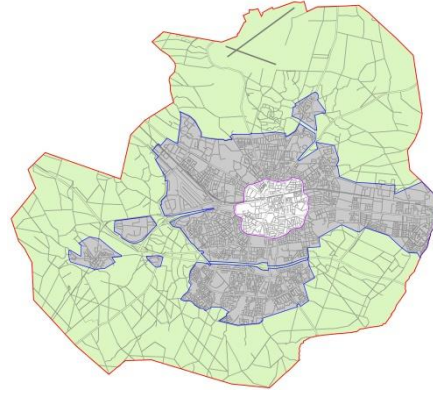
kaart: centrumgebied

Schilwijken/binnensingelgebied (zie bijlagennota kaart C):

Voor de schilwijken rondom het centrum in het binnensingelgebied gelden de parkeernormen per functie volgens de bijlagen 1 t/m 8 van de bijlagennota.



Kaart: Schilwijken/binnensingelgebied
buitengebied



kaart: rest bebouwde kom en
buitengebied

Rest bebouwde kom (buitensingelgebied) en buiten bebouwde komgebied (zie bijlagennota kaart D):

Voor de bouwplannen en/of functiewijzigingen in de rest bebouwde kom en/of het buitengebied gelden de parkeernormen per functie volgens de bijlagen 1 t/m 8 van de bijlagennota.

3.3 nieuw voor oud

Conform uitspraken van de Raad van State wordt bij de berekening van de parkeernormen bij functiewijziging/verbouw als uitgangspunt gehanteerd dat (eventuele) problemen uit het verleden niet op de nieuwe functie afgewikkeld mogen worden. Het verschil in parkeerplaatsen tussen de huidige bestemming en de nieuwe ontwikkeling wordt op een theoretische manier berekend. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen = parkeernorm huidige situatie minus parkeerplaatsen nieuwe situatie. Is dit een positief getal dan zijn er voldoende (of te veel) parkeerplaatsen. Is de uitkomst negatief dan zal dit verschil aan parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden om aan de nieuwe parkeereis te voldoen (zie ook de rekenvoorbeelden bijlage 13 van de bijlagennota).

3.4 Functie wonen

In de parkeernormennota wordt voor de functie wonen -in afwijking op de CROW normen- een indeling toegepast gebaseerd op basis van gebruikersoppervlak⁶. In bijlage 1 van de bijlagennota worden de door de gemeente Enschede te hanteren parkeernormen voor de functie wonen vermeld.

3.5 Functie werken en overige voorzieningen

De parkeerkencijfers voor de functies werken en voorzieningen, opgenomen in de CROW publicatie 2012, zijn van toepassing voor (ver)bouwontwikkelingen en functiewijzigingen. Aanvragers zijn in principe verplicht om de opgelegde parkeernorm op eigen terrein aan te leggen. In de bijlagen 2 t/m 8 van de bijlagennota worden de door de Gemeente Enschede te hanteren parkeernormen voor de functie werken en voorzieningen vermeld.

⁶ Gebruikersoppervlakte (GO): Voor het berekenen van de gebruikersoppervlakte⁶ is een officiële Nederlandse norm vastgesteld, beschreven in de NEN2580.

3.6. Aanwezigheidspercentages

Indien meerdere functies worden gecombineerd, dan wordt voor de berekening van de parkeernormen rekening gehouden met de in de bijlage 9 vermelde aanwezigheidspercentages. Deze aanwezigheidspercentages zijn opgesteld door de CROW.

3.7 Parkeren op eigen terrein

Voor het parkeren op eigen terrein voor de functies wonen, worden afhankelijk van het type parkeerplaats diverse richtlijnen aangehouden. In bijlage 10 zijn deze vermeld afhankelijk van de kwaliteit van de diverse parkeervoorzieningen op eigen terrein. In de CROW-berekening van de parkeernorm wordt rekening gehouden met het aandeel bezoekers. De parkeerplaatsen voor bezoekers dienen voor het bepalen van de parkeernorm openbaar toegankelijk te zijn.

3.8 Parkeernormen zijn minimumnormen

De parkeernormen zijn minimumnormen. Ze geven aan hoeveel parkeerplaatsen minimaal nodig is. Indien de aanvrager meer parkeerplaatsen wil realiseren dan de berekende parkeerbehoefte dan staat de gemeente daar in principe positief tegenover.

3.9 Oplossen van de (resterende) parkeerbehoefte op terrein derden, op eigen terrein verder weg of in één van de (gemeentelijke) parkeergarages

Indien uit de aanvraag blijkt dat het realiseren van de parkeerbehoefte op eigen terrein niet mogelijk is, bestaat de mogelijkheid om (een deel van) de berekende parkeernorm buiten het eigen bouwplan te realiseren. Dit dient dan wel binnen acceptabele loopafstand te zijn. Als richtlijn voor loopafstanden in het binnensingelgebied wordt aangehouden maximaal 200 meter voor bewoners, visite en kort parkerende bezoekers. Voor werk en lang parkerende bezoekers wordt maximaal 500 meter gehanteerd.

De (rest)parkeerbehoefte kan op het terrein van derden, op eigen terrein ver weg of in één van de (gemeentelijke) parkeergarages worden gerealiseerd vermits de restcapaciteit hier toereikend is. De aanvrager dient hiervoor relevante documenten te overleggen, zoals een getekende koop- of huurovereenkomst voor tenminste 10 jaar.

3.10 Richtlijnen voor toepassing parkeernormen voor fietsparkeren

Ook voor het fietsparkeren gelden richtlijnen. Deze richtlijnen van het CROW gelden zowel bij woningen, bedrijven en instellingen maar ook bij winkels, medische instellingen, scholen, etc. Het aantal te realiseren plekken moet voldoen aan de vraag op het drukste moment. 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 richtlijnen (zie bijlage 14). De gemeente geeft daarbij aan of er voldoende fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn en/of deze kunnen worden gerealiseerd indien realisatie op eigen terrein niet mogelijk is. In de bijlage 14 geven we voor het fietsparkeren aan hoe de initiatiefnemer per functie hier mee om dient te gaan. De initiatiefnemer dient op basis van deze richtlijnen in het plan inzichtelijk te maken hoe het fietsparkeren wordt opgelost. Het realiseren van meer fietsparkeerplaatsen dan volgens de parkeereis is altijd toegestaan en in geval van een woning met een voortuin mag deze benut worden voor het bezoekersaandeel dat met de fiets komt.

Overgangsregeling: Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing bij het fietsparkeren. Deze overgangsregeling houdt in dat bij de gemeente formeel bekende bouwinitiatieven nog maximaal ½ jaar na bestuurlijke vaststelling van deze nota door het College van B&W een verzoek mogen indienen zonder fietsparkeerplaatsen. Deze overgangsregeling geldt niet voor woningen. In het bouwbesluit, dat per 1 april 2012 in werking is getreden, is al een bepaling opgenomen over bergruimte voor fietsen bij woningen.

Toelichting: Om de duurzaamheidsdoelen van de gemeente te realiseren is het van belang om het fietsverkeer verder te stimuleren. We willen het aandeel fietsverplaatsingen vergroten en

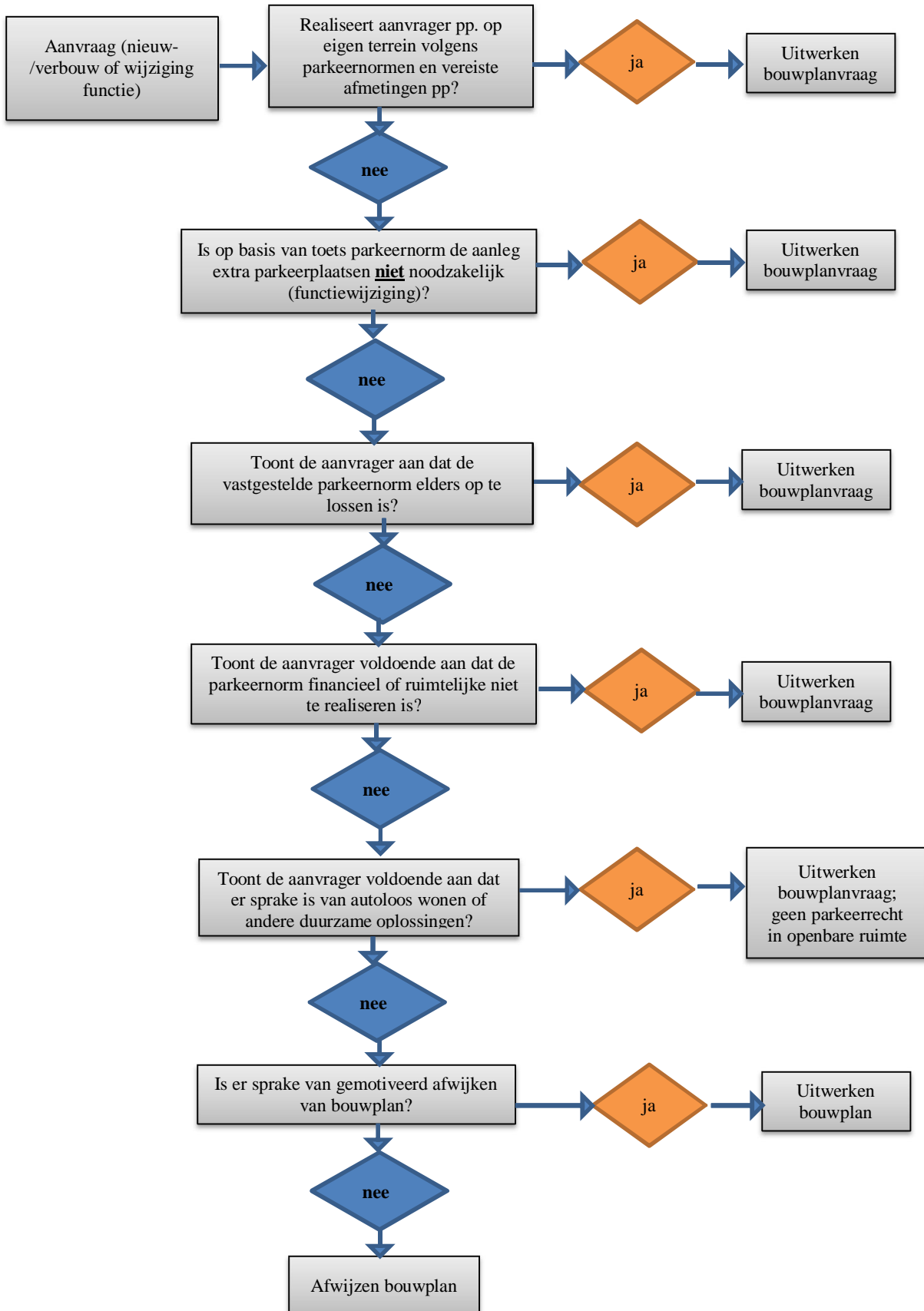
dit vraagt om goede en veilige fietsenstallingen. Niet voor alle functies zijn er richtlijnen voor fietsparkeernormen beschikbaar. In dat geval zal samen met de verkeerskundige van de afdeling ontwerp van de gemeente een zo goed mogelijke inschatting worden opgesteld. In de fietsnormen zijn ook E-bikes, scooters, snorfietsen, brommers e.d. inbegrepen. In de uitwerking van de verdere plannen vergen deze groepen soms speciale voorzieningen (scootervakken, oplaadpunten, e.d.).

De kwalitatieve eisen voor een fietsenstalling dienen overeen te komen met de FietsParKeur. Dit is een landelijk keurmerk voor fietsenstallingen, met diverse kwaliteitseisen. Deze gaan onder andere over verschillende typen fietsen, het gemak bij het plaatsen, het vastzetten van de fiets, de kans op beschadiging en diefstal, duurzaamheid en de wijze van informatievoorziening over het fietsparkeersysteem. Meer informatie staat in de leidraad “Fietsparkeren” van het CROW.



4. Stappenplan toetsing parkeernormen

Op basis van de parkeernormensystematiek vermeld in hoofdstuk 2 wordt het volgende stappenplan gehanteerd voor het opleggen van parkeernormen voor autoparkeren bij nieuwbouw, verbouw of functiewijziging.



Begrippenlijst:

Aanwezigheidspercentage: *De parkeervraag van een bepaalde functie op een bepaald tijdstip als aandeel van de maximaal optredende parkeervraag van die functie.*

BVO = *Brute Vloeroppervlakte.*

Bouwverordening: *Door de Gemeente vastgestelde verordening waarin de gemeentelijke voorschriften omtrent het bouwen zijn vastgelegd.*

Bouwontwikkeling: *Een bouw- of gebruiksonwikkeling waarvoor een aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt ingediend. Het kan gaan over een nieuwbouwontwikkeling, uitbreiding van een bestaande functie of een functieverandering.(delft)*

CROW: *CROW is een onafhankelijk Nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur en openbare ruimte*

Eigen terrein: *het terrein en/of bouwwerk dat de aanvrager in eigendom of in gebruik heeft en waarover hij kan beschikken en die bij het plan en/of het bouwwerk horen.*

GBO = *gebruikersvloeroppervlakte van een woning volgens NEN 2580. Dit omvat enkel de voor bewoning geschikte vloeroppervlakte waarbij bijvoorbeeld de vloer onder een schuine kap met een vrije hoogte van minder dan 1,5 meter niet wordt meegerekend.*

Initiatiefnemer: *De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond en opstallen waarvoor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen of strijdig gebruik is ingediend.*

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 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).*

Loopafstand: *de afstand zoals door een voetganger af te leggen via een voor voetgangers toegankelijke, gebruikelijke en logische route.*

Maatgevende parkeerbehoefte: *De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies samen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.*

Normatieve parkeerbehoefte: *De van één of meerdere functies, op basis van de toepassing verklaarde parkeernormen berekende parkeerbehoefte, waarbij nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.*

Omgevingsvergunning: *Omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 1.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).*

Parkeerbalans: *De verhouding tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen van een functie of (deel)gebied op een bepaald tijdstip (Wageningen)*

Parkeerbehoefte: *Het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling benodigd is om in de parkeerbehoefte te voorzien. De parkeerbehoefte bestaat uit het gebruikersdeel en het*

bezoekersdeel. De parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de parkeernormen zoals in de bijlagen van deze nota zijn opgenomen. De parkeerbehoefte dient in beginsel op eigen terrein (ontwikkeldkavel) te worden gerealiseerd.

Parkeerbeleid: *Het door de Gemeente Enschede in de Parkeervisie 2013-2020 geformuleerde parkeerbeleid.*

Parkeerdruk: *De parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In Enschede wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze 85% of meer bedraagt.*

Parkeereis: *Het aantal parkeerplaatsen dat aangelegd moet worden bij het realiseren van een bouwplan met een eventueel onderscheid naar parkeerplaatsen op eigen erf en openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.*

Parkeerkencijfers: *De in de CROW publicatie “Kengetallen parkeren en verkeersgeneratie – nummer 137” beschreven getallen op basis waarvan het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald kan worden.*

Parkeernorm: *het beleidsmatig en bestuurlijk vastgesteld aantal parkeerplaatsen per eenheid van een functie dat wordt gebruikt voor het bepalen van de parkeereis bij een bouwplan.*

Parkeerovereenkomst: *Overeenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente. Hierin worden de gemaakte afspraken over hoe in de toekomstige parkeerbehoefte wordt voorzien vastgelegd.*

Parkeerregulering: *gebieden waar volgens de parkeerverordening en aanwijzingsbesluiten betaald parkeren of parkeren voor vergunninghouders is ingevoerd evenals gebieden waar een parkeerschijfzone (blauwe zone) is ingesteld.*

Parkeervergunningengebied; *het gebied waarbinnen op het moment van aanvraag het parkeren is gereguleerd op basis van de Parkeerverordening, de Verordening Parkeerbelastingen en het Uitgiftebesluit Parkeervergunningen. Dit gebied is onderverdeeld in parkeersectoren waarbinnen parkeervergunningen kunnen worden aangevraagd en waarbinnen deze geldig zijn.*

POET: *Afkorting voor “parkeren op eigen terrein.”*

POET-Overzicht: *Overzicht met adressen die beschikken over parkeerplaatsen op eigen terrein. Zij worden (deels) uitgesloten van een recht op een parkeervergunning. Tevens worden de adressen waarbij op grond van de Parkeerverordening is bepaald dat deze zijn uitgesloten van een recht op een of meerdere parkeervergunning in dit overzicht opgenomen.*

Restcapaciteit: *Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk op straat onder de 85% is.*

Stedelijkheidsgraad: *Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid.*

Bijlagen en kaarten: Nota Parkeernormen Enschede 2017

Bijlagen:

1. Parkeernormen woningen
2. Parkeernormen detailhandel
3. Parkeernormen kantoren en bedrijven
4. Parkeernormen onderwijsvoorzieningen en kinderopvang
5. Parkeernormen zorginstellingen
6. Parkeernormen horecavoorzieningen
7. Parkeernormen sportvoorzieningen
8. Parkeernormen overige voorzieningen
9. Aanwezigheidspercentages
10. Berekening parkeerplaatsen op eigen terrein
11. Afmetingen parkeerplaatsen
12. Parkeerzone-indeling parkeervergunningen binnensingelgebied.
13. Enkele voorbeeldberekeningen parkeernormen bij nieuw- of verbouw.
14. Fietsparkeernormen Enschede
15. Ontwikkeling autobezit Enschede 2000-2016
16. Geraadpleegde bronnen parkeernormen nota's andere steden
17. B&W besluit 31 oktober 2017 ontwerpnota Parkeernormen Enschede 2017.

Kaarten:

- A. Stadservgebied
- B. Centrumgebied
- C. Schilgebied rondom het centrum (binnensingelgebied)
- D. Rest bebouwde kom (buitensingelgebied) en buiten bebouwde komgebied

Bijlage 1: Parkeernormen (*2) voor woningen

<i>Funcie</i>	<i>Centrumgebied *1</i>	<i>Schilwijken/ binnensingel- gebied</i>	<i>Rest bebouwde kom</i>	<i>Buiten Bebouwde komgebied</i>	<i>Marge</i>	<i>Aandeel bezoekers</i>
Woningen met gebruikersopp: > 120 m ² tussen >80 m ² en 120 m ² tussen >60 m ² en < 80 m ² < 60 m ²	1,3 pp/woning 1,2 pp/woning 1,1 pp/woning 0,6 pp/woning	1,5 pp/woning 1,4 pp/woning 1,2 pp/woning 0,6 pp/woning	1,7 pp/won. 1,6 pp/won. 1,4 pp/won. 0,8 pp/won.	2,0 pp/won. 1,8 pp/won. 1,5 pp/won. 0,8 pp/won.	Geen	0,3 pp/won 0,3 pp/won 0,3 pp/won 0,3 pp/won
Serviceflat, aanleunwoning (zelfstandige woning met beperkte zorgfunctie)	0,6 pp/woning	0,8 pp/woning	1,0 pp/won.	1,0 pp/won.		0,3 pp/won
Niet-zelfstandige wooneenheden, studenten, kamerverhuur	0,2 pp/kamer (was 0,1)	0,2 pp/kamer (was 0,15)	0,3 pp/kamer (was 0,15)	0,3 pp/kamer (was 0,2)		0,2 pp/won (was 0,3)
Zelfstandige wooneenheden tot 40 m² b.v.o.	0,3 pp/eenh (was 0,1 pp/won)	0,35 pp/eenh (was 0,15 pp/won)	0,45 pp/eenh. (was 0,15 pp/won)	0,45pp/eenh. (was 0,2 pp/won)		0,3 pp/eenh
Zelfstandige wooneenheden tussen 40 en 60 m² b.v.o.	0,4 pp/eenh Was 0,3 pp/won	0,5 pp/eenh Was 0,4 pp/won	0,6 pp/eenh Was 0,4 pp/won	0,6 pp/eenh Was 0,5 pp/won		0,3 pp/eenh

*1 centrum exclusief stadserfgebied (zie kaart A). Stadserfgebied valt buiten deze parkeernormregeling.

* 2 De parkeernormen in de bijlagen zijn totaalcijfers, dus inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers. Voor nieuwe woonfuncties in het binnensingelgebied (stadserfgebied, centrumgebied en schil rondom centrum) kan gezien worden om geen aparte bezoekersparkeerplaatsen te realiseren. De bezoekers moeten dan gebruik maken van de (on)betaalde parkeervoorzieningen in en rond de binnenstad en/of het P&R-terrein Zuiderval.

Definities:

Zelfstandige wooneenheden: woonruimte met een eigen toegang, die door een huishouden kan worden bewoond zonder dat het huishouden daarbij afhankelijk is van woonvoorzieningen buiten die woonruimte. (referentie: Amstelveen; 0,7pp/kamer; Wageningen 0,2pp/wooneenh;Deventer 0,5pp/kr; Venray 0,6 pp/kr. Leiden 0,3 pp/kr)

Onzelfstandige wooneenheden: woonruimte zonder eigen woonvoorzieningen, onder woonvoorziening wordt verstaan douche- en/of badruimte, toilet en keuken. (Referentie: Amstelveen 0,3pp/kamer;Wageningen; 0,1pp/wooneenh;Roermond 0,3pp/won; Houten 0,3pp/kr; Alphen 0,3 pp/kamer; Leeuwarden 0,3 pp/kamer; Deventer 0,2pp/kr; Venray 0,3 pp/kr; Haarlem 0,2 pp/kr;Leiden 0,1 pp/kr; Nijmegen 0,2pp/kamer)

Aanleunwoning of serviceflat: woning die gebouwd is tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis, bedoeld voor oudere mensen, die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben.

Bijlage 2: Parkeernormen (*2) voor (detail)handel

<i>Funcitie</i> per 100 m ² bvo*1	<i>Centrum- gebied</i>	<i>Schilwijken / binnensinge l-gebied</i>	<i>Rest bebouwde kom</i>	<i>Buiten Bebouwde komgebied</i>	<i>Marge</i>	<i>Aandeel bezoekers</i>
Binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum	3,9 pp	-	-	-	+/-0,5	92%
Buurt- of dorpscentrum	-	3,1 pp	3,7 pp	-	+/-1,0	72%
Wijkcentrum (klein)	-	3,7 pp	4,5 pp	-	+/-1,0	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	-	4,3 pp	5,1 pp	-	+/-1,0	79%
Wijkcentrum (groot)	-	4,8 pp	5,7 pp	-	+/-1,0	81%
Stadsdeelcentrum	-	5,2 pp	6,3 pp	-	+/-1,0	85%
Kleinschalige winkel buiten centrum	-	3,0 pp	4,0 pp	-	+/-1,0	85%
Weekmarkt (per m ¹ kraam)	0,195 pp	0,195 pp	0,195 pp	-	+/-0,045	85%
Bruin- en witgoedzaken	3,65 pp	5,55 pp	7,35 pp	9,25 pp	+/-0,75	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,15 pp	1,55 pp	1,65 pp	1,95 pp	+/-0,25	91%
Woonwarenhuis (zeer groot) Gebaseerd op ca. 25.000 m ²	-	-	4,75 pp	5,15 pp	+/-0,75	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	-	1,85 pp	2,25 pp	-	+/-0,25	93%
Winkelboulevard	-	3,45 pp	3,95 pp	-	+/-0,25	94%
Outletcenter	-	8,8 pp	9,6 pp	10,4 pp	+/-1,0	94%
Bouwmarkt	-	1,75 pp	2,25 pp	2,45 pp	+/-0,25	87%
Tuincentrum/Groencentrum	-	2,25 pp	2,55 pp	2,85 pp	+/-0,25	89%
Kringloopwinkel	-	1,15 pp	1,65 pp	2,25 pp	+/-0,25	89%
Buurtsupermarkt	1,9 pp	2,7 pp	3,4 pp	-	+/-1,0	89%
Discountsupermarkt	3,3 pp	4,9 pp	6,5 pp	-	+/-1,0	96%
Fullservice supermarkt (laag/middellaag prijssegment)	3,1 pp	4,6 pp	5,4 pp	-	+/-1,0	93%
Fullservice supermarkt (middelhoog/hoog prijssegment)	3,5 pp	4,0 pp	4,9 pp	-	+/-1,0	93%
Grote supermarkt	5,9 pp	6,8 pp	7,7 pp	-	+/-1,0	84%
Groothandel in levensmiddelen	-	6,4 pp	6,4 pp	-	+/-1,0	80%

* 1) bvo = bruto vloeroppervlakte.

* 2) de parkeernormen in de bijlagen zijn totaalcijfers, dus inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers.

Bijlage 3: Parkeernormen (*2) voor kantoren en bedrijven

<i>Functie:</i> per 100 m ² bvo	<i>Centrum- gebied</i>	<i>Schilwijken/ binnensingel- gebied</i>	<i>Rest bebouwde kom</i>	<i>Buiten Bebouwde komgebied</i>	<i>Marge</i>	<i>Aandeel bezoekers</i>
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,55 pp	1,85 pp	2,25 pp	3,55 pp	+/-0,25	20%
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,15 pp	1,55 pp	1,65 pp	2,55 pp	+/-0,25	5%
Bedrijf arbeidsextensief en bezoekers extensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,65 pp	0,75 pp	0,95 pp	1,05 pp	+/-0,25	5%
Bedrijf arbeidsintensief en bezoeker extensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,35 pp	1,75 pp	2,15 pp	2,35 pp	+/-0,25	5%
Lifescience bedrijven, categorie 1 (bedrijfsmatig)	0,8 pp	1,0 pp	1,0 pp	1,0 pp	geen	5%
Lifescience bedrijven, categorie 2 (kantoorachtig)	1,1 pp	1,3 pp	1,3 pp	1,3 pp	geen	20%
Lifescience bedrijven, categorie 3 (kantoor)	1,5 pp	1,7 pp	1,7 pp	1,7 pp	geen	20%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,05 pp	1,35 pp	1,55 pp	1,95 pp	+/-0,25	5%

* 1) bvo = bruto vloeroppervlakte.

* 2) de parkeernormen in de bijlagen zijn totaalcijfers, dus inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers.

Kantoren of bedrijf:

Een kantoor is een ruimte die dient voor het uitoefenen van administratieve, boekhoudkundige, financiële, organisatorische en/of zakelijke dienstverlening – niet zijnde detailhandel. Een kantoor is per definitie arbeidsintensief, want er zijn veel werknemers per m². Een kantoor kan veel bezoekers hebben (als er een baliefunctie is) of weinig bezoekers (geen baliefunctie).

Bezoekers extensief

Een bedrijf is per definitie bezoekers extensief. Wel kan een bedrijf veel werknemers hebben per m² (bijvoorbeeld een laboratorium of werkplaats) of juist weinig werknemers per m² (bijvoorbeeld een loods, opslag). In sommige gevallen kan een bedrijf worden onderverdeeld in ruimte met een kantoorfunctie (bedrijfsleiding, administratie) en ruimte met een bedrijfsfunctie (productie). In een dergelijke situatie wordt de parkeernorm per functie gehanteerd en de deelresultaten bij elkaar opgeteld om zo de parkeerbehoefte te bepalen.

Bedrijfsverzamelgebouwen:

Ook voor bedrijfsverzamelgebouwen is geen aparte parkeernorm. Voor bedrijven en kantoren die in een bedrijfsverzamelgebouw gevestigd zijn, wordt de parkeernormen in bijlage 3 in combinatie met de aanwezigheidspercentages (zie bijlage 9) gehanteerd.

Definities van de drie categorieën 'lifescience bedrijven':

1. Bedrijfsmatig: hoogwaardige distributie- en productiecentra en laboratoria met een relatief lage verhouding tussen b.v.o. en de kaveloppervlakte en met een milieuzonering.
2. Kantoorachtig: laboratoria en kantoren met een middelhoge verhouding b.v.o./kaveloppervlakte en soms een milieuzonering.
3. Kantoor: aan het kenniscluster gelieerde kantoren met een hoge verhouding b.v.o./kaveloppervlakte en geen milieuzonering.

Bijlage 4: Parkeernormen (*1) voor onderwijs en kinderopvang

Functie	Centrumgebied	Schilwijken/ binnensingel- gebied	Rest bebouwde kom	Buiten Bebouwde komgebied	Marge	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	0,8 pp/ 100 m ² bvo	1,0 pp/ 100 m ² bvo	1,1 pp/ 100 m ² bvo	1,5 pp/ 100 m ² bvo	+/-0,1	0%
Basisschool	0,75 pp/ leslokaal	0,75/ leslokaal	0,75 pp/ leslokaal	0,75 pp/ leslokaal	+/-0,25	0%
Middelbare school	3,3 pp/ 100 leerl.	4,0/ 100 leerl	4,3 pp/ 100 leerl.	4,9 pp/ 100 leerl.	+/-1,0	11%
ROC	4,2 pp/ 100 leerl.	4,8/ 100 leerl	5,2 pp/ 100 leerl.	5,9 pp/ 100 leerl.	+/-1,0	7%
Hogeschool	8,3 pp/ 100 stud.	8,9 pp/ 100 stud.	9,5 pp/ 100 stud.	10,9 pp/ 100 stud.	+/-2,0	72%
Universiteit	11,7 pp/ 100 stud.	13,5 pp/ 100 stud.	14,7 pp/ 100 stud.	16,8 pp/ 100 stud.	+/-2,0	48%
Avondonderwijs	4,0 pp/ 10 stud.	5,0 pp/ 10 stud.	6,0 pp/ 10 stud.	10,5 pp/ 10 stud.	+/-1,0	95%

*1). De parkeernormen in de bijlagen zijn totaalcijfers, dus inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers.

Toelichting op termen uit de bijlage 4

Beroepsonderwijs:

Bij beroepsonderwijs wordt de norm voor leslokaal óf collegezaal gehanteerd al naar gelang de onderwijsvorm. Een leslokaal telt circa 30 zitplaatsen; een collegezaal gemiddeld circa 150.

Parkeerbehoefte voor halen en brengen bij onderwijsvoorzieningen (kiss and ride):

Bij peuterspeelzaal, crèche, kinderdagverblijf en basisschool moet het bouwplan naar de normale parkeerplaatsen voorzien in een berekening voor een “kiss and ride” gelegenheid. Een “kiss and ride” gelegenheid is een ruimte waar de ouders die hun kinderen met de auto brengen en halen tijdelijk kunnen parkeren. Voor de onderwijsinstelling wordt berekend welke “kiss-and-ride” parkeerbehoefte nodig is. De “kiss-and-ride” gelegenheid wordt vaak in de openbare ruimte gerealiseerd. De wijze van realisatie van de “kiss-and-ride” gelegenheid is geen onderdeel van het bouwplan.

De parkeerbehoefte voor “kiss-and-ride” parkeerplaatsen bij basisscholen en kinderopvang berekent u met de volgende formule $\{([a] \times [b] \times [d])/e\}/c$, waarbij

a = het gemiddeld aantal leerlingen op de school of de capaciteit op de opvang

b = het gemiddeld aantal kinderen dat met de auto gebracht of gehaald wordt

c = het gemiddeld aantal kinderen per auto

d = de gemiddelde parkeerduur in minuten

e = de duur van de spits in minuten

De grootte van de school of de capaciteit van de opvang (a) is veelal bekend.

Gaat het om uitbreiding van een bestaande school of kinderopvang, dan kan voor (b) en (c) gebruik gemaakt worden van de gegevens over de bestaande situatie.

Als de kencijfers van de school onbekend zijn en/of bij complete nieuwbouw worden de volgende landelijke kencijfers gehanteerd:

b. percentage autokinderen voor basisscholen: 14% (0,14); voor kinderopvang: 50% (0,50)

c. aantal kinderen per auto: 1,1 kind/auto

De gemiddelde parkeerduur (d) is bij basisscholen meestal 10 minuten en bij kinderopvang 15 minuten. Dit hangt af onder andere van de loopafstand van de kiss-and-rideplekken tot de ingang van het gebouw. Bij basisscholen hoeft het kind niet altijd tot in de klas gebracht worden, vandaar de korte parkeerduur.

Bij basisscholen duur de spits (e) meestal 15 minuten. Dit is afhankelijk van hoe lang de schooldeuren open zijn voordat de lessen beginnen. Als de schooldeuren minimaal 20 minuten voor de aanvang van de lessen open gaan, kan elke kiss-and-rideplek tweemaal worden gebruikt. Bij kinderopvang duurt de spits doorgaans circa 60 minuten. Dit is onder andere afhankelijk van de tijdstippen waarop de kinderen mogen worden gebracht en gehaald.

Bijlage 5: Parkeernormen (*1) zorginstellingen

<i>Functie</i>	<i>Centrumgebied</i>	<i>Schilwijken/ binnensingel- gebied</i>	<i>Rest bebouwde kom</i>	<i>Buiten Bebouwde komgebied</i>	<i>Marge</i>	<i>Aandeel bezoekers</i>
Huisartsenpraktijk (centrum)	2,15 pp/ behandelkamer	2,45 pp/ behandel- kamer	2,95 pp/ behandelkamer	3,25 pp/ behandelkamer	+/-0,25	57%
Fysiotherapieprak- tijk (-centrum)	1,25 pp/ behandelkamer	1,45 pp/ behandel- kamer	1,75 pp/ behandelkamer	1,95 pp/ behandelkamer	+/-0,25	57%
Consultatiebureau	1,25 pp/ behandelkamer	1,55 pp/ behandel- kamer	1,85 pp/ behandelkamer	2,15 pp/ behandelkamer	+/-0,25	50%
Gezondheidscentr.	1,55 pp/ behandelkamer	1,85 pp/ behandel- kamer	2,15 pp/ behandelkamer	2,45 pp/ behandelkamer	+/-0,25	55%
Consultatiebureau voor ouderen	1,3 pp/ behandelkamer	1,6 pp/ behandel- kamer	1,9 pp/ behandelkamer	2,2 pp/ behandelkamer	+/-0,1	38%
Tandartsenpraktijk (- centrum)	1,55 pp/ behandelkamer	1,95 pp/ behandel- kamer	2,35 pp/ behandelkamer	2,65 pp/ behandelkamer	+/-0,25	47%
Ziekenhuis	1,6 /bed	-	-	-	NTB	29%
Verpleeg- of verzorgingshuis	0,6 pp/ woon- eenheid	0,6 pp/ woon- eenheid	0,6 pp/ woon- eenheid	-	+/-0,25	60%
Apotheek	2,25 pp	2,75 pp	3,15 pp	-	+/-0,25	45%
Penitentiaire instelling	1,65 pp/ 10 cellen	2,15 pp/ 10 cellen	3,25 pp/ 10 cellen	3,65 pp/ 10 cellen	+/-0,1	37%

*1). De parkeernormen in de bijlagen zijn totaalcijfers, dus inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers.

Toelichting op termen uit bijlage 5

Ziekenhuis:

Bij een bouwplan van een ziekenhuis wordt gerekend met parkeerplaatsen per bed voor het deel van het bouwplan, waarbij de bedden capaciteit wordt vergroot. Voor het deel waarbij de zorgondersteuning wordt uitgebreid, wordt gerekend met parkeerplaatsen per 100 m² GO (gebruikersoppervlakte)⁷.

⁷ Gebaseerd op de norm voor arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven.

Bijlage 6: Parkeernormen (*1) voor horecavoorzieningen

<i>Funcie</i> Per 100 m ² bvo	<i>Centrum- gebied</i>	<i>Schilwijken/ binnensingel- gebied</i>	<i>Rest bebouwde kom</i>	<i>Buiten Bebouwde komgebied</i>	<i>Marge</i>	<i>Aandeel bezoekers</i>
Café, bar, cafeteria	5,0 pp	5,0 pp	6,0 pp	6,0 pp	+/-1,0	90%
Restaurant	9,0 pp	9,0 pp	13,0 pp	13,0 pp	+/-1,0	80%
Afhaal- restaurants	3 – 10 pp	3 – 10 pp	3 – 10 pp	3 – 10 pp	Geen	
Hotel (/ 10 kamers)	* = 0,4 pp ** = 1,35 pp *** = 2,0 pp **** = 3,2 pp ***** = 5,0 pp	* = 0,8 pp ** = 2,15 pp *** = 3,1 pp **** = 4,9 pp ***** = 7,75 pp	* = 2,3 pp ** = 3,95 pp *** = 4,7 pp **** = 6,8 pp ***** = 10,1 pp	* = 4,5 pp ** = 6,25 pp *** = 6,8 pp **** = 9,0 pp ***** = 12,8 pp	+/-0,1 +/-0,25 +/-0,5 +/-0,5 +/-0,8	77% 80% 77% 73% 65%
Pension, B&B	0,5 pp/ kamer	1,0 pp/ kamer	1,0 pp/ kamer	1,0 pp/ kamer	Geen	
Discotheek	6,1 pp	12,3 pp	18,4 pp	20,8 pp	+/-1,0	99%

*1). De parkeernormen in de bijlagen zijn totaalcijfers, dus inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers.

Toelichting op termen uit bijlage 6

Horecavoorziening:

Horecavoorzieningen zijn bedrijven of instellingen waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren worden geserveerd voor gebruik ter plaatse, of waarin bedrijfsmatig logies worden verstrekt. Dit kan worden gecombineerd met een vermaak functie.

Bijlage 7: Parkeernormen (*1) voor sportvoorzieningen

Functie Per 100 m ² bvo	Centrum- gebied	Schilwijken/ binnensingel- gebied	Rest bebouwde kom	Buiten Bebouwde komgebied	Marge	Aandeel bezoekers
Gymnastieklokaal (bij scholen)	1,8 pp	2,0 pp	2,3 pp	2,3 pp	Geen	
Fitness studio/sportschool	1,4 pp	3,4 pp	4,8 pp	6,5 pp	+/-0,5	87%
Fitnesscentrum	1,7 pp	4,4 pp	6,2 pp	7,4 pp	+/-0,5	90%
Sporthall	1,45 pp	2,05 pp	2,65 pp	3,45 pp	+/-0,25	96%
Sportzaal	1,05 pp	1,85 pp	2,65 pp	3,55 pp	+/-0,25	94%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	-	-	9,3 pp	10,3 pp	+/-0,5	99%
Sauna, hammam	2,5 pp	4,6 pp	6,6 pp	7,3 pp	+/-0,5	99%
Kunstijsbaan (400 meter)	-	2,05 pp	2,35 pp	2,75 pp	+/-0,25	98%
Stadion	0,12 pp/ zitplaats	0,12 pp/ zitplaats	0,12 pp/ zitplaats	0,12 pp/ zitplaats	+/-0,08	
Golfbaan	-	-	95,6 pp/ 18 holes	118,3 pp/ 18 holes	+/-10,0	
Golfoefcentrum	-	-	50,7 pp	56,2 pp	+/-2,0	
Sportveld	20 pp/ ha terrein	20 pp/ ha terrein	20 pp/ ha terrein	20 pp/ ha terrein	+/-7,0	
Dansstudio	1,5 pp	3,8 pp	5,4 pp	7,4 pp	+/-0,5	93%
Tennishal	0,3 pp	0,4 pp	0,5 pp	0,5 pp	+/-0,1	87%
Squash hal	1,6 pp	2,4 pp	2,7 pp	3,2 pp	+/-0,1	84%
Bowlingcentrum	1,6 pp	2,2 pp	2,8 pp	2,8 pp	+/-0,5	89%
Biljartcentrum	0,85 pp	1,05 pp	1,35 pp	1,75 pp	+/-0,25	87%
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	2,9 pp	3,7 pp	4,4 pp	5,1 pp	+/-2,5	97%
Indoorspeeltuin (groot)	3,5 pp	4,3 pp	5,3 pp	6,1 pp	+/-2,5	98%
Indoorspeeltuin (zeer groot)	3,7 pp	4,6 pp	5,5 pp	6,4 pp	+/-1,5	98%
Zwembad overdekt	-	10,7 pp/ 100 m ² bassinopp.	11,5 pp/ 100 m ² bassinopp.	13,3 pp/ 100 m ² bassinopp.	+/-1,0	
Zwembad openlucht	-	10,1 pp/ 100 m ² bassinopp.	12,9 pp/ 100 m ² bassinopp.	15,8 pp/ 100 m ² bassinopp.	+/-1,0	
Manege	-	-	-	0,4 pp/box	+/-0,1	
Kinderboerderij	-	-	1,0 pp	1,0 pp	NB	
Kartbaan, klimhal, indoorski, etc.	6,0 pp	6,0 pp	6,0 pp	6,0 pp	NB	

*1). De parkeernormen in de bijlagen zijn totaalcijfers, dus inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers

Bijlage 8: Parkeernormen (*1) voor overige voorzieningen

<i>Functie</i>	<i>Centrumgebied</i>	<i>Schilwijken/ binnensingel- gebied</i>	<i>Rest bebouwde kom</i>	<i>Buiten Bebouwde komgebied</i>	<i>Marge</i>	<i>Aandeel bezoekers</i>
Evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	4,0 pp/ 100 m ² bvo	5,5 pp/ 100 m ² bvo	7,5 pp/ 100 m ² bvo	7,5 pp/ 100 m ² bvo	+/-1,0 tot +/- 2,5	99%
Attractie- en pretpark	8,0/ ha netto terrein	8,0/ ha netto terrein	8,0/ ha netto terrein	8,0/ ha netto terrein	+/-4,0	99%
Dierenpark	8,0/ ha netto terrein	8,0/ ha netto terrein	8,0/ ha netto terrein	8,0/ ha netto terrein	+/-4,0	99%
Volkstuin	-	1,25 pp/ 100 m ² bvo	1,35 pp/ 100 m ² bvo	1,45 pp/ 100 m ² bvo	+/-0,15	100%
Religiegebouw	0,15 pp/ zitplaats	0,15 pp/ zitplaats	0,15 pp/ zitplaats	0,15 pp/ zitplaats	+/-0,05	
Crematorium	-	-	30,1 pp/ plechtigheid	30,1 pp/ plechtigheid	+/-5,0	99%
Begraafplaats	-	-	31,6 pp/ plechtigheid	31,6 pp/ plechtigheid	+/-5,0	97%
Jachthaven	0,6 / ligplaats	0,6 / ligplaats	0,6 / ligplaats	0,6 / ligplaats	+/-0,1	
Camping (kampeerterrein)	-	-	-	1,2 / standplaats	+/-0,1	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	-	-	1,6 pp/ huisje	2,1 pp/ huisje	+/-0,1	91%
Museum	0,4 pp	0,6 pp	1,0 pp	1,0 pp	+/-0,1	95%
Bibliotheek	0,45 pp	0,75 pp	1,05 pp	1,35 pp	+/-0,25	97%
Bioscoop	3,2 pp	7,9 pp	11,0 pp	13,7 pp	+/-1,0	94%
Filmtheater/filmhuis	2,6 pp	5,2 pp	7,7 pp	9,9 pp	+/-1,0	97%
Theater/schouwburg	7,3 pp	7,9 pp	9,8 pp	12,0 pp	+/-1,5	87%
Musicaltheater	2,9 pp	3,4 pp	3,9 pp	5,1 pp	+/-0,5	86%
Casino	5,7 pp	6,1 pp	6,5 pp	8,0 pp	+/-0,5	86%
Sociaal cultureel centrum/ wijk/ verenigingsgebouw	1,0 pp	2,0 pp	2,0 pp	2,0 pp	NB	

*1). De parkeernormen in de bijlagen zijn totaalcijfers, dus inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers

Toelichting op termen uit bijlage 8

Begraafplaats/crematorium/uitvaartcentrum:

De parkeernorm is per uitvaart en daarmee afhankelijk van het aantal uitvaarten dat maximaal gelijktijdig zal plaatsvinden. De parkeernorm is een gemiddelde.

Hoe gaan we in het kader van projectbestemmingsplannen om met het berekenen van parkeernormen in de situatie dat we op voorhand voor een bepaald gebied wel weten wat voor functies en bestemmingen er gerealiseerd kunnen gaan worden (bijvoorbeeld Wonen, Kantoren en Horeca) maar nog niet weten waar welke functie gaat komen en ook niet of er dan sprake is van een restaurant of een café maar beide planologisch mogelijk worden gemaakt? Uiteraard is er in het kader van de omgevingsvergunningen maatwerk mogelijk maar ook dan kan er nog steeds sprake zijn van nog niet in detail uitgewerkte functies. In het kader van de uitvoerbaarheidstoets van het bestemmingsplan zullen we dan wel uitspraken over de parkeerbehoefte moeten doen.

Bijlage 9: Aanwezigheidspercentages⁸

De parkeernorm geeft aan wat de maximale parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in de parkeerbehoefte van dit functies niet altijd op hetzelfde moment. Door het combineren van 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. Dit wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd.

Funcie	Werkdag Overdag	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Koop Avond	Nacht	Zaterdag Middag	Zaterdag Avond	Zondag Middag *1
Woning bew.	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woning bez.	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige Detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Kantoor	100%	100%	5%	10%	0%	5%	0%	0%
Bedrijven	100%	100%	5%	10%	0%	5%	0%	0%
Comm. dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Soc.cultureel	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
Soc. medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg/verzorg tehuis	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis bez+ patiënten	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis personeel	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Av.onderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
Café	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
Bios/theater	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sport binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sport buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%

*1 zondagmiddagpercentage winkels, afhankelijk van openstelling koopzondagen

⁸ CROW publicatie 317; “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie 2012”

Bijlage 10: Berekeningen parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen.

In veel nieuwbouwplannen voor woningen wordt rekening gehouden met parkeren op eigen terrein. Bij het berekenen van de mogelijkheden om parkeren op eigen terrein op te lossen, gelden voor woningen met garage en/of oprit de volgende berekeningsaantallen; zie onderstaande tabel⁹

Parkeervoorziening	Feitelijk gebruik	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage (fysiek ruimte voor één auto)	1	Enkele oprit is minimaal 5 meter lang en minimaal 2,5 meter breed (bij voorkeur 3,5 m breedte)
Gereserveerde parkeerplaats op eigen erf (fysiek ruimte voor één auto)	1	
Lange oprit zonder garage of carport	1	Lange oprit is minimaal 10 meter lang en minimaal 2,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	Dubbele oprit is minimaal 4,5 meter breed
Garage bij woning zonder oprit	0	
Garagebox, niet bij woning	1	Garage is minimaal 5 meter lang en minimaal 2,5 meter breed; NB garageboxen worden in praktijk niet altijd voor parkeerdoeleinden gebruikt.
Garage met enkele oprit	1	Oprit is minimaal 5 meter lang en minimaal 2,5 meter breed
Garage met lange oprit	2	Oprit is minimaal 10 meter lang en minimaal 2,5 meter breed
Garage met dubbele oprit	2	Garage is minimaal 5 meter lang en minimaal 4,5 meter breed

Tabel: berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen met garage en/of oprit

Toelichting:

Garage met oprit:

Een garage met oprit telt als één parkeerplaats. Het lijkt wellicht logischer om deze als twee te tellen, er kan één auto in de garage en één op de oprit worden geparkeerd. In de praktijk blijkt echter dat de garage bij uitzondering voor parkeren wordt gebruikt, maar meestal als bergruimte of fietsenschuur. Vandaar dat als rekenwaarde wordt uitgegaan van 0 parkeerplaatsen in een garage bij woning. De rekenwaarde zijn opgenomen in bovenstaande tabel.

⁹ Gebaseerd op de parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering 2008; Publicatie 182 CROW (Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur).

Bijlage 11: Afmetingen parkeerplaatsen

1. De bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:

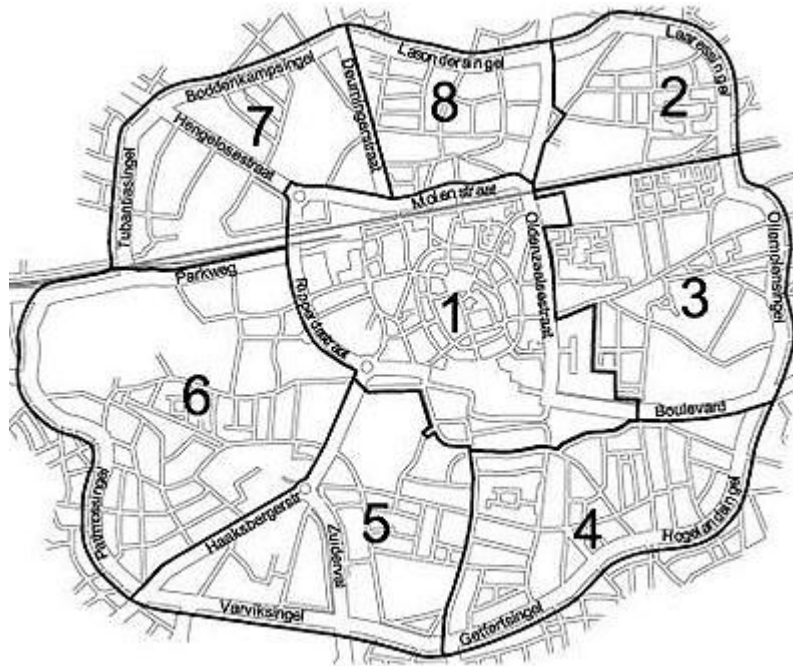
a. indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 2,25 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen;

b. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte - voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst - ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.

2. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

3. Een parkeergarage moet voldoen aan de functionele eisen en prestatie-eisen voor parkeerterreinen en parkeer- en stallinggarages voor personenauto's die worden gesteld in NEN 2443, uitgave 2000 met wijzigingsblad A1 uit 2000.

Bijlage 12: Parkeerzone-indeling binnensingelgebied 2017



Bijlage 13: Enkele voorbeeldenberekeningen parkeernormen bij nieuw- of verbouw en dubbelgebruik:

Voorbeeld 1A; autoparkeren

Een ontwikkelaar heeft een bouwplan ingediend voor een buurtsupermarkt van 2.000 m² bvo (bruto vloeroppervlakte) in de schilwijken in het binnensingelgebied.

Parkeernorm: Uit bijlage 2 blijkt dat voor dit bouwplan de parkeernorm 2,7 parkeerplaatsen per 100 m² bvo is.

Parkeereis: De parkeereis is $20 \times 2,7 = 54$ parkeerplaatsen.

Voorbeeld 1B: fietsparkeren

De ontwikkelaar dient ook rekening te houden met fietsparkeren bij deze nieuwe buurtsupermarkt.

Fietsparkeernorm: Uit bijlage 13 blijkt dat voor dit plan de norm is: 3,4 fietspp/100 m² bvo.

De totale parkeerbehoefte is 68 fiets pp.

Voorbeeld 2: Oud voor nieuw

Een ontwikkelaar wil in het buitengebied op een bestaand terrein waar al 20 pp aanwezig zijn, de huidige sporthal afbreken en hiervoor in de plaats een gezondheidscentrum bouwen met 15 behandelkamers waarbij het bestaande parkeerterrein behouden blijft.

Parkeernorm: Uit bijlage 5 blijkt dat voor dit bouwplan de norm is: 2,45 pp/behandelkamer.

De totale parkeerbehoefte is 36,75 pp en afgerond 37 pp. Het bestaande parkeerterrein van 20 pp dient met 17 pp uitgebreid te worden.

Voorbeeld 3: woonappartementen in het binnensingelgebied

Een ontwikkelaar wil op 3 verschillende locaties 4 appartementen van minder dan 60 m² gebruikersoppervlakte realiseren en wel 1 plan in het stadserfgebied, 1 plan in het centrumgebied en 1 plan in de schil rond het centrum.

Parkeernorm: Uit bijlage 2 blijkt dat voor dit type bouwplannen de norm is: 0,6 pp/woning in het centrumgebied en 0,8pp/woning in de schil.

Toetsing:

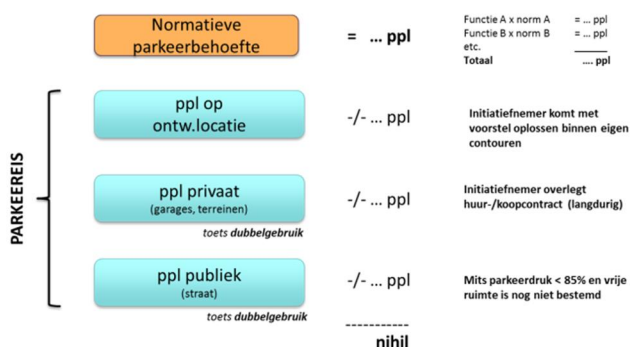
- Voor het bouwplan in het stadserf is geen parkeereis van toepassing omdat het plan in het stadserfgebied ligt.
- Voor het bouwplan in het centrumgebied is de parkeereis $4 \times 0,6$ is 2,4 pp. Indien echter aangetoond kan worden dat parkeren op eigen terrein niet te realiseren is, is een vrijstelling mogelijk omdat de parkeeropgave hier kleiner is dan 3 pp.
- Voor het bouwplan in de schil rond het centrum bedraagt de parkeerbehoefte $4 \times 0,8 = 3,2$ pp.

Voorbeeld 4: Dubbelgebruik woningen/kantoren (bron: voorbeeld Spark-Parkeren):

In dit voorbeeld wordt uitgebreid ingegaan hoe de gemeente tot een parkeereis komt en hierover afspraken maakt met de initiatiefnemer (ontwikkelaar) over het faciliteren van de parkeerbehoefte van de betreffende ontwikkeling waarbij ook rekening wordt gehouden met dubbelgebruik. Uitgangspunt voor de gemeente is dat de parkeerbehoefte in eerste instantie op eigen terrein plaatsvindt en anders binnen de grenzen van het plangebied elders. Met als laatste optie door mogelijk gebruik te maken van reeds bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

De parkeereis wordt stapsgewijs berekend. Dit is een iteratief proces waarbij de gemeente en de initiatiefnemer met elkaar overleg voeren over de totstandkoming van de parkeereis. Het proces dat leidt tot benoeming van de parkeereis kan schematische als volgt worden weergegeven:

Van parkeerbehoefte naar parkeereis



Afbeelding: van parkeerbehoefte naar parkeereis

Dit proces wordt hierna stap voor stap toegelicht. Uitgangspunt hierbij is altijd dat de initiatiefnemer zelf haar eigen parkeereis berekent, deze berekening ter toetsing voorlegt aan de gemeente en de gemeente die berekening toetst. Het proces wordt hier verder verduidelijkt aan de hand van een rekenvoorbeeld en iedere stap wordt aan de hand hiervan toegelicht.

Stap 1: bepaling normatieve parkeerbehoefte

Zodra een ontwerp van een ontwikkeling zich daarvoor leent, wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van deze ontwikkeling op basis van de in deze Parkeernormennota 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 of moet vinden binnen de genoemde loopafstanden (afhankelijk van de te faciliteren doelgroepen; zie paragraaf 4.9).

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 gebonden woningen zijn dit bijvoorbeeld het aantal woningen per woningtype, voor campings zijn dit het aantal staanplaatsen en voor de meeste andere functies is de norm gebaseerd op het aantal vierkante meters vloeroppervlakte (m² bvo). 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 de gemeente zijn 5 verschillende zones met parkeernormen gedefinieerd. Daarom is als eerste noodzakelijk om te bepalen in welke zone het plangebied ligt.

Rekenvoorbeeld: In een plangebied worden woningen, kantoren en een supermarkt gerealiseerd. Om de bruto parkeerbehoefte te kunnen bepalen zijn de volgende gegevens nodig. 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	Aantal	Eenheid
Woning 60-80 m ²	5	Stuks
Woning 80-120 m ²	5	Stuks
Woning > 120 m ²	20	Stuks
Kantoor (zonder baliefunctie)	2.000	m ² bvo
Buurtsupermarkt	2.000	m ² bvo

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 en bedrijven) of mee andere eenheden. Bij een gecombineerde ontwikkeling, wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld. Dit wordt de normatieve parkeerbehoefte genoemd.

Functie	Norm	bijlage	Aantal	Eenheid	Aantal pp
Woning 60-80 m ² flats	1,2	1	5	Stuks	60 *
Woning 80-120 m ² grondgebonden	1,4	1	5	Stuks	28 *
Woning > 120 m ² grondgebonden	1,5	1	20	Stuks	30 *
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,7	2	2.000	m ² bvo	54 *
Buurtsupermarkt	1,55	2	2.000	m ² bvo	31 *
Totaal					203 *

* incl. bezoekersparkeren (is hier 25% van totaal)

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 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 parkeervoorzieningen?
3. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op openbare parkeervoorzieningen?

Stap 2a. bepalen parkeercapaciteit eigen terrein: Bij de 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 wordt telt niet het volledig aantal parkeerplaatsen mee voor het bepalen van de parkeercapaciteit (zie ook hoofdstuk 2 uitgangspunten, punt 7 POET). In bijlage 10 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: In het voorbeeld hebben de grote woningen > 120 m² 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 woningen, in totaal dus 20 parkeerplaatsen. De andere grondgebonden woningen hebben een oprit van 10,5 meter zonder carport of garage. In principe zouden hier dus twee woningen per woning geparkeerd worden, maar ook hier wordt gerekend met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning. In totaal worden in het plan dus 40 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd bij deze grondgebonden woningen.

Stap 2b: Gebruik van particuliere parkeervoorzieningen: Indien particuliere parkeervoorzieningen die zich binnen de toegestane loopafstand (zie § 4.9) bevinden capaciteit hebben om (een deel van) de parkeerbehoefte op te vangen, kan deze parkeercapaciteit worden gebruikt om (een deel van) de parkeerbehoefte te faciliteren. Het gaat dus hier om het gebruik van reeds bestaande private parkeerterreinen of –garages. Het is aan de initiatiefnemer om een (contractuele) afspraak met een eigenaar van een private parkeervoorziening te maken, zoals het door hem benodigde gebruik

langdurig (tenminste 10 jaar) is verzekerd. Bijvoorbeeld een parkeergarage waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn of een parkeerterrein 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 daarbij het overeengekomen gebruik van het aantal parkeerplaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden.

Borging afspraken cruciaal: Wanneer eer private afspraken worden gemaakt voor parkeeroplossingen op een andere plaats dan dienen deze goed juridisch te worden vastgelegd. Een “kwantitatieve verplichting” is daarbij een harde voorwaarde. Wanneer bijvoorbeeld de oorspronkelijke functie die de parkeerplaatsen aanbiedt komt te vervallen dan dient de nieuwe functie nog steeds de afgesproken hoeveelheid parkeerplaatsen te garanderen. De afspraken hiertoe kunnen onder meer worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst, zo nodig in combinatie met het van toepassing verklaren van een “kettingbeding” etc.

Rekenvoorbeeld: bepaling parkeereis stap 2; in een naast de ontwikkellocatie gelegen parkeergarage bestaat structureel een overcapaciteit. De initiatiefnemer koopt in deze locatie 50 parkeerplaatsen voor de bewoners van de flat. Deze parkeerplaatsen worden door initiatiefnemer aantoonbaar (en met kettingbeding) toegewezen aan de bewoners van de woningen (kwalitatieve verplichting).

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 pieken in de parkeerbehoefte van dit functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit van die functies niet altijd op hetzelfde moment en bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts maximaal. 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 bijlage 9 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 woningen totaal vastgesteld op 118 parkeerplaatsen. Voor de 50 flatwoningen wordt per woning 1 parkeerplaats toegewezen in de nabijgelegen private parkeervoorziening (kwalitatieve verplichting). Er worden dus $(40+50=)$ 90 parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners. Deze zijn niet beschikbaar voor dubbelgebruik. Voor de resterende parkeerbehoefte is er wel sprake van dubbelgebruik.

Totale normatieve behoefte:	203 parkeerplaatsen
Exclusieve parkeerbehoefte (geen dubbelgebruik):	<u>90 parkeerplaatsen</u> -
Resterende normatieve parkeerbehoefte met dubbelgebruik:	113 parkeerplaatsen

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

Categorie	Werkdag Overdag	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Koop-Avond	Nacht	Zaterdag Middag	Zaterdag Avond	Zondag Middag*
Woning bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woning Bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Kantoor	100%	100%	5%	10%	0%	5%	0%	0%

*Zondagmiddagpercentage winkels, afhankelijk van openstelling op koopzondagen

In 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	Norm. Behoefte	Werkdag Overdag	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Koop-Avond	Nacht	Zaterdag Middag	Zaterdag Avond	Zondag middag
Woning bewoners	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Woning bezoekers	28	2,8	5,6	22,4	19,6	0	16,8	28	19,6
Detailh.	54	16,2	32,4	5,4	40,5	0	54,0	0	0
Kantoor	31	31	31	1,5	3,1	0	1,5	0	0
Totaal	113	50,0	69	29,3	63,2	0	72,3	28,0	19,6

In dit voorbeeld is de zaterdagmiddag het maatgevende moment met een parkeerbehoefte van (afgerond) 73 parkeerplaatsen. Vermeerderd met het aantal parkeerplaatsen dat buiten het dubbelgebruik is gehouden leidt dit tot een netto parkeerbehoefte van $(90 + 73 =) 163$ parkeerplaatsen.

Parkeervraag buiten gedeeld gebruik: 90 parkeerplaatsen
 Parkeervraag binnen gedeeld gebruik: 73 parkeerplaatsen +
 Parkeervraag totaal: 163 parkeerplaatsen

Stap 4 gebruik openbare parkeervoorzieningen:

De initiatiefnemer kan beschouwen of in de directe omgeving van zijn ontwikkeling nog parkeercapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte (straatparkeerplaatsen, parkeerplaatsen op openbare parkeerterreinen of in niet afgesloten garages).

Het is essentieel dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen waarvoor ze zijn bedoeld én dat deze zich binnen de acceptabele loopafstand bevinden. Dit mede om het beoogde dubbelgebruik te kunnen realiseren. Daarnaast mag de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, nooit hoger uitkomen 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 "frictielegstand" 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 door de initiatiefnemer uit te voeren parkeeronderzoek¹⁰ 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.

Het door de initiatiefnemer voor zijn rekening uit te voeren parkeeronderzoek (ten minste een 0-meting en optioneel een herhaalonderzoek/monitoringsonderzoek¹¹ ligt dus aan het aannemelijk maken van het gebruik van beschikbare openbare parkeerplaatsen ten grondslag.

Het is vervolgens aan de gemeente om aan te geven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeerbehoefte te faciliteren. De gemeente heeft daarbij altijd het recht om het toekennen van bestaande overcapaciteit op openbare parkeerplaatsen als oplossing voor de parkeereis van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, wijziging toegestane maximale snelheid op (delen van) wegen, toename van autobezit en gebruik van reeds bestaande functies, e.d.)

Rekenvoorbeeld; Bepaling parkeereis stap 4:

Indien de initiatiefnemer kan aantonen dat er onvoldoende mogelijkheden zijn om de benodigde parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein dan wel op terrein van derden kan nog als laatste gezocht worden naar de restruimte in het openbare gebied (stap 4). In dit voorbeeld wordt binnen de contouren van de ontwikkelingslocatie een openbaar toegankelijk parkeerterrein gerealiseerd met een capaciteit van 58 parkeerplaatsen. Samen met de 90 parkeerplaatsen voor bewoners zijn dus in totaal 148

parkeerplaatsen nodig zijn. Op alle andere momenten wordt al binnen het plan in de parkeerbehoefte voorzien.

	Werkdag Overdag	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Koop- Avond	Nacht	Zaterdag Middag	Zaterdag Avond	Zondag middag
Parkeerbehoefte	140,0	159,0	119,3	153,2	90,0	162,3	118,0	109,6
Gerealiseerde parkeercapaciteit	148,0	148,0	148,0	148,0	148,0	148,0	148,0	148,0
Nodig in de openbare ruimte	0	+ 11,0	0	+5,3	0	+14,3	0	0
Restruimte o.b.v. onderzoek	20	20	20	20	20	40	20	20

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat in de openbare ruimte op de zaterdagmiddag meer dan 40 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Ook op de andere momenten (werkdagmiddag, koopavond) is er voldoende parkeercapaciteit in de openbare ruimte aanwezig. Samenvattend wordt in dit voorbeeld op e volgende manier invulling gegeven in de parkeerbehoefte van 15 parkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld: Conclusie:

Resumerend wordt in dit voorbeeld op de volgende wijze invulling gegeven aan de parkeerbehoefte:

Binnen plan op eigen terrein woningen:	40 pp
Aankoop parkeerplaatsen in garage:	50 pp
Binnen plan op parkeerterrein:	58 pp
In openbare ruimte:	<u>15 pp +</u>
Totaal:	163 pp.

¹⁰ De voorwaarden en uitgangspunten voor het te houden parkeeronderzoek (onderzoeksperiode, onderzoekmomenten, onderzoekfrequenties, eventuele aanwezigheid van belanghebbenden e.d.) worden altijd in samenspraak met de gemeente benoemd.

¹¹ De gemeente kan in voorkomende gevallen aan de initiatiefnemer vragen niet alleen een 0-meting uit te voeren maar ook een herhaalonderzoek waaruit moet blijken dat de benoemde oplossing (bijvoorbeeld het medegebruik van reeds bestaande openbare parkeerplaatsen) zich ook in de praktijk aandient. Indien het herhaalonderzoek uitwijst dat de oplossing onvoldoende duurzaam is (de maximale parkeerbezetting overstijgt de wenselijk geachte grens) zal de initiatiefnemer alsnog het betreffende aantal parkeerplaatsen op eigen terrein dienen op te lossen.

Bijlage 14: Fietsparkeernormen Enschede

Kantoren:	Eenheid:	Enschede	Opm:	Bronnen:
Personeel:	100 m ² bvo	2,0	A	1
Met balie/ bezoekers	Per balie	6,0	A	1
Arbeidsintensief/bezoekers extensief	100 m ² bvo	4,1	A	2
Arbeidsextensief/bezoekers extensief	100 m ² bvo	4,6	A	2
Overig werk	Eenheid:	Enschede	Opm:	Bronnen:
Garagebedrijf	100 m ² bvo	1,6		2
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	2,5		2
Winkels:	Eenheid:	Enschede	Opm:	Bronnen:
Winkelcentrum	100 m ² bvo	3,0		1
Buurt-/wijkcentrum	100 m ² bvo	6,6		2
Supermarkt	100 m ² bvo	3,4		1
Grote supermarkt > 600 m ² bvo	100 m ² bvo	12,0		2
Kapsalon	100 m ² bvo	9,3		2
Bouwmarkt	100 m ² bvo	0,3		1
Tuincentrum binnen bebouwde kom	100 m ² bvo	0,4		1
Tuincentrum buiten bebouwde kom	100 m ² bvo	0,1		2
Onderwijs:	Eenheid:	Enschede	Opm:	Bronnen:
Kinderdagverblijf/crèche.	100 m ² bvo	2,1		2
Basisonderwijs (leerl+arb.pl)	100 leerl.	36+4	A	1
Basisonderwijs	Leslokaal	11,5	A	2
Voortgezet onderwijs (leerl+arb.pl)	100 leerl.	93+4	A	1
Voortgezet onderwijs	100 m ² bvo	14,6	A	3
ROC (leerl+arb.pl)	100 leerl.	80+6	A	1
ROC	100 m ² bvo	10,8	A	3
HBO	100 leerl.	45		2
Avondonderwijs	10 stud.	9,0		2
Sport	Eenheid:	Enschede	Opm:	Bronnen:
Fitness/sportschool	100 m ² bvo	6		1
Sporthal	100 m ² bvo	3		1
Sportzaal	100 m ² bvo	4,7		1
Sportveld	Hect./netto	73		1
Squashbaan/ tennisbaan-/-hal	100 m ² bvo	2,1		2
Stadion	1000 zitpl.	108		1
Zwembad (overd)	100 m ² bassin	24	A	1
Zwembad (openl)	100 m ² bassin	24	A	1
Recreatie:	Eenheid:	Enschede	Opm:	Bronnen:
Theater/schouwburg	100 zitplaatsen	28	A	1
Theater/schouwburg	100 m ² bvo	14,8	A	2
Congresgebouw	100 m ² bvo	19,0	A	2
Bioscoop	100 zitplaatsen	28	A	1
Bioscoop	100 m ² bvo	10	A	3
Filmhuis	100 m ² bvo	7,9		2
Bibliotheek	100 m ² bvo	3,6		1
Dansstudio	100 m ² bvo	22		2
Bowlingbaan	100 m ² bvo	6,8	A	4
Bowlingbaan	Baan	13	A	2
Discotheek	100 m ² bvo	20,8		2
Sauna	100 m ² bvo	5,9		2
Stedelijk evenement	100 bezoekers	24		1
Museum	100 m ² bvo	1		1

Medisch:	Eenheid:	Enschede	Opm:	Bronnen:
Ziekenhuis (bezoek)	100 bedden	24		1
Ziekenhuis (bezoek)	100 m ² bvo	0,5		3
Ziekenhuis (medewerkers)	100 bedden	36,0		1
Ziekenhuis (medewerkers)	100 m ² bvo	0,4		3
Verpleeghuis	Wooneenh	1,2		2
Apotheek (bezoek+personeel)	Locatie	11,0		3
Tandarts	Behandelkamer	3,1		2
Fysiopraktijk	Behandelkamer	2,5		2
Huisartsencentrum	Behandelkamer	4,1		2
Gezondheidscentrum	Behandelkamer	3,1		2
Gezondheidscentrum (bez+pers)	1100 m ² bvo	2,5		3
Overig:	Eenheid:	Enschede	Opm:	Bronnen:
Cafe/bar	100 m ² bvo	3,6		2
Fastfood restaurant	Locatie	12,5		4
Restaurant (eenvoudig)	100 m ² bvo	18,0		3
Restaurant (luxe)	100 m ² bvo	6,0		3
B&B	kamer	0,5		2
Hotel 1 ster	kamer	0,2		2
Hotel 2 sterren	kamer	0,4		2
Hotel 3 sterren	kamer	0,5		2
Hotel 4 sterren	kamer	0,6		2
Hotel 5 sterren	kamer	0,8		2
Cult. Centrum/wijkgebouw	Bezoekersaant.	0,5		3
Stud.ver/jongeren vereniging	100 m ² bvo	23,5		3
Kerk/moskee	10 zitplaatsen	5		1
Begraafplaats/Crematorium	Gelijktijdig	5		
Wonen:	Eenheid:	Enschede	Opm:	Bronnen:
Rij-/vrijstaande woning	Kamer	1	A	5
Rij-/vrijstaande woning	Woning	6	A	5
Appartement met berging	Kamer	0,75	A/B	5
Appartement met berging	Woning	3,0	A/B	5
Studentenwoning	Kamer	1,0	A	5
Zelfstandige woning	Woning	Berging	A	2
Wooneenh 35-50 m ²	Wooneenheid	2,6	A	2
Wooneenh < 35 m ²	Wooneenheid	1,3	A	2
Wooneenh onzelfstandig	Wooneenheid	1,3	A	2

Opmerking:

A). Als maatgevende norm dient aangehouden te worden de hoogste waarde afhankelijk van de eenheid.

B). Bij appartement/woningen met berging is de fietsparkeernorm exclusief de berging zelf

Bronnen:

- 1). Leidraad Fietsparkeren 2010 en CROW publicatie 317; "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie 2012"
- 2). Parkeernormen Wageningen 2015-2020
- 3). Parkeernormen Houten 2014
- 4). Parkeernormen Amstelveen 2016
- 5). Parkeernormen Roermond 2013

Bijlage 15: Ontwikkeling autobezit Enschede 2000-2016

Inclusief ontwikkeling lease-auto's

	Aantal personenauto's (incl. lease-auto's)	Aantal personenauto's particulieren	per 1000 inwoners (incl. lease-auto's)
2000	55.590	-	372
2005	61.314	57.642	399
2010	65.326	61.530	416
2011	66.091	62.311	419
2012	66.969	63.022	424
2013	66.707	63.030	421
2014	66.111	62.367	417
2015	65.822	62.161	415
2016	65.754	62.498	415

Bron: CBS

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het autobezit onder bewoners in de laatste jaren niet meer is toegenomen.

Bijlage 16: Geraadpleegde bronnen parkeernormen nota's andere steden:

Plaats	Titel	Jaar
Alphen a.d. Rijn	Parkeernormen en Parkeervoorzieningen	2014
Amersfoort	Nota Parkeernormen	2009
Amstelveen	Nota Parkeernormen	2016
Delft	Nota Parkeernormen	2013
Deventer	Beleidsregels Parkeernormen	2013
Den Haag	Nota Parkeernormen	2011
Eindhoven	Nota Parkeernormen	2013
Groningen	Beleidsregels parkeernormen	2012
Haarlem	Beleidsregels Parkeernormen	2015
Houten	Nota Parkeernormen	2013
Leeuwarden	Parkeerbeleidsplan	2015
Leiden	Beleidsregels Parkeernormen	2012
Nijmegen	Nota Parkeernormen	2012
Roermond	Nota Parkeernormen	2013
Utrecht	Nota Parkeernormen Auto + Fiets	2013
Venray	Beleidsnota Parkeernormen	2013
Wageningen	Nota Parkeernormen	2015
Zwolle	Parkeernormen gemeente Zwolle	2015

Bijlage 17: Agendaformulier B&W-vergadering 31 oktober 2017

Portefeuillehouder	Hans van Agteren (Agendaletter C) () ()		
Onderwerp	Vrijgave ontwerpnota Parkeernormen Enschede 2017 voor inspraak		
Openbaar	<i>Openbaar:</i> ja		
Programma	Concernstaf	Corsanummer:	1700106145
Opsteller	G. Spaan (053) 481 55 35	Casenummer	
Urgentie			
Raadsbesluit nodig	Nee		
Raad informeren	Nee		

Mee geadviseerd door	
Parafen	1. Controller (optioneel)
	2. Directeur
	3. Gemeentesecretaris
	4. Portefeuillehouder
Advies gemeentesecretaris	

Conceptbesluit

Voorstel portefeuillehouder om:

1. de nota Parkeernormen Enschede 2017 als ontwerpnota vast te stellen en kennis te nemen van de nota Parkeerbalans 2020-2030;
2. de ontwerpnota Parkeernormen Enschede 2017 vrij te geven voor inspraak en het indienen van zienswijzen;
3. de nota Parkeernormen Enschede 2017 als beleidsregel in de zin van artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht vastgesteld te beschouwen indien er geen zienswijzen zijn ingediend en er geen reden is tot aanpassing van deze beleidsregel;
4. als uitgangspunten voor deze nota Parkeernormen Enschede 2017 te hanteren dat:
 - a. alle bestemmingsplannen die na vaststelling van deze nota worden aangeboden een juiste koppeling hebben met deze parkeernormennota;
 - b. de nota alleen van toepassing is op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen;
 - c. nieuwe (verbouw)plannen en/of functiewijzigingen in principe geen toename van parkeerproblemen mogen veroorzaken in de bestaande omgeving;
 - d. elke initiatiefnemer van een (ver)bouwplan in eerste instantie zelf verantwoordelijk is voor het oplossen van zijn/haar eigen parkeerbehoefte volgens de parkeernormen;
 - e. parkeernormen gelden volgens de normen als opgenomen in de bijlagen 1 t/m 9 van deze nota zowel voor de auto als fiets;
 - f. de parkeerbehoefte in principe op eigen terrein (binnen het bouwplan) moet worden opgelost maar uitzonderingen hierop zijn mogelijk in bijzondere omstandigheden;
 - g. als gebiedsindeling de indeling geldt zoals opgenomen op de kaarten A t/m D van deze nota;
 - h. voor het stadserfgebied (kaart A) geldt dat er bij bouwplannen niet voldaan hoeft te worden aan de autoparkeernormen;

- i. voor het centrumgebied (kaart B) geldt dat een vrijstelling tot maximaal 3 parkeerplaatsen mogelijk is indien parkeren op eigen terrein niet te realiseren is;
 - j. het College de bevoegdheid heeft om onder moverende en duidelijk onderbouwde redenen af te wijken van de parkeernormen in deze nota om gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Enschede mogelijk te maken;
5. de Raad per brief te informeren over de vrijgave voor inspraak van deze ontwerpnota Parkeernormen.

Kernboodschap

Bij verbouw- of nieuwbouwplannen van bijvoorbeeld woningen of kantoren of bij functiewijziging van bestaande panden in Enschede ontstaat vaak een nieuwe parkeerbehoefte voor auto- en fietsparkeren. Hoeveel parkeerplaatsen voor auto's en fietsen nodig zijn bij een bouwontwikkeling kan worden berekend aan de hand van parkeernormen. Daarom is het gewenst dat er een goede parkeerbalans wordt opgesteld die rekening houdt met de gemeentelijke parkeernormen en uitgaat van de parkeerbeleidsregels in het betreffende gebied. In de Nota Parkeernormen Enschede 2017 wordt toegelicht hoe de parkeerbehoeftes voor auto's en fietsen worden berekend. De toepassing van fietsparkeernormen is eveneens van belang bij nieuwe (ver)bouwplannen. Enschede wil het fietsen stimuleren en het goed en veilig stallen van de fiets is daarom essentieel. Goede en voldoende fietsvoorzieningen beperken de kans op fietsdiefstal en vandalisme maar ook overlast van los geparkeerde fietsen in de openbare ruimte.

Vanaf 1-1-2018 vervallen de bepalingen uit de Bouwverordening met betrekking tot parkeren en dient het parkeren planologisch geregeld te worden in de bestemmingsplannen. Een door het College van B&W vastgestelde parkeernormennota is daarom voor 01-01-2018 noodzakelijk om in de bestemmingsplannen naar te verwijzen en om bij het verlenen van omgevingsvergunningen de parkeerbehoefte te kunnen toetsen.



Inleiding

Bij initiatieven als nieuwbouw, verbouw en functieveranderingen van gebouwen willen we dat gestreefd wordt naar een passende oplossing voor de te verwachte vraag naar parkeerruimte. Deze oplossingen willen we laten passen bij de ruimtelijke ontwikkelingen in Enschede. Onnodig ruimtebeslag door parkeerplaatsen is namelijk niet wenselijk, net zo min als parkeeroverlast door een tekort aan parkeerplaatsen. Anderzijds willen we ook in Enschede passende ontwikkelingen niet blokkeren en behouden we als College de mogelijkheid om onder moverende redenen af te kunnen wijken van de parkeernormen uit deze nota. Centraal staat dat de initiatiefnemer van een nieuw- of verbouwproject in eerste instantie zelf verantwoordelijk wordt gesteld voor het realiseren van de daartoe benodigde parkeerplaatsen. Om de afstemming tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen zo goed mogelijk te regelen, wordt met dit voorstel de ontwerpnota Parkeernormen Enschede 2017 in concept aan u voorgelegd. Deze ontwerpnota wordt sinds 1,5 jaar als leidraad binnen de gemeente toegepast en is in hoofdlijnen gebaseerd op de landelijke richtlijnen ten aanzien van parkeernormen. In het onlangs vastgestelde bestemmingsplan Binnenstad 2016 is al geanticipeerd op deze ontwerpnota Parkeernormen. De parkeernormennota is een dynamisch en integraal opgesteld document en zal in de komende jaren aangepast worden indien noodzakelijk.

De Parkeerbalans 2020-2030 (ter inzage bijgevoegd) geeft nader inzicht in de verwachte parkeerbezetting in de toekomst. Deze parkeerbalans is gebaseerd op de resultaten van het parkeerbezettingsonderzoek van september 2016. Hieruit blijkt dat in het binnensingelgebied

thans voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om in de parkeerbehoefte te voorzien (zie bijlage 2A). Ook voor 2020 en in de jaren daarna inclusief de huidige (geplande) grote projecten in de binnenstad (zie bijlage 2B) is de parkeercapaciteit nog voldoende conform de berekeningen onder de voorwaarde dat volgens de geldende parkeernormen de benodigde extra capaciteit wordt gerealiseerd bij nieuw te bouwen voorzieningen. De gemeente zal doorlopend de vinger aan de pols houden ten aanzien van de parkeerbalansontwikkelingen in de nabije toekomst in relatie tot de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in Enschede.

Beoogd resultaat

Het doel van het parkeernormenbeleid is driedig:

1. Voldoende en goed bruikbare parkeervoorzieningen voor auto en fiets bij nieuwbouw, verbouw en functieveranderingen.
2. Eenduidigheid over de uitgangspunten voor parkeervoorzieningen voor auto en fiets bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen.
3. Afstemming tussen de (geplande) ruimtelijke ontwikkelingen in Enschede in relatie tot de benodigde totale parkeerbehoefte en de verwachte parkeerbalans.

Argumenten

1.1a Ruimtelijke noodzaak vaststelling Parkeernormennota:

Zowel voor de initiatiefnemers als omwonenden en andere belanghebbenden is het van belang om aan de voorkant van het proces duidelijkheid te verkrijgen over de parkeerbehoefte bij verbouw- of nieuwbouw in een gebied zodat de kwaliteit van de openbare ruimte behouden blijft.

1.1b Juridische noodzaak vaststelling Parkeernormennota:

Vanaf 1-1-2018 vervallen de bepalingen uit de Bouwverordening met betrekking tot parkeren en dient het parkeren planologisch geregeld te worden in de bestemmingsplannen. Voor 1 januari 2018 is een door het College van B&W vastgestelde parkeernormennota noodzakelijk om de benodigde parkeerbehoefte bij vaststelling van bestemmingsplannen te bepalen. Bij het verlenen van omgevingsvergunningen wordt de parkeerbehoefte aan de hand van deze nota getoetst. De gevolgen hiervan zijn dat:

- de financiële risico's voor de gemeente beperkt worden doordat de initiatiefnemers in eerste instantie verantwoordelijk zijn voor realisatie van voldoende parkeergelegenheid. De gemeente kan hierdoor niet/minder achteraf worden verplicht tot het nemen van aanvullende parkeervoorzieningen.
- we zorgdragen voor voldoende parkeerplaatsen hetgeen de leefbaarheid ten goede komt.

1.2 Vrijgave voor inspraak:

Voordat de Nota Parkeernormen Enschede 2017 definitief door het College van B&W wordt vastgesteld wordt deze eerst ter visie gelegd om belanghebbenden de mogelijkheid te geven om hierop te reageren.

1.4a Uitgangspunten ontwerpnota Parkeernormen:

In de ontwerpnota Parkeernormen Enschede 2017 wordt een aantal uitgangspunten benoemd. Deze worden hierbij door het College van B&W vastgesteld en in de nota nader toegelicht. Het uitgangspunt dat in het Stadservgebied bij bouwplannen niet aan parkeernormen hoeft te worden voldaan is vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen Enschede 2017 reeds verwerkt in de planregels van het op 17 juli jl. door de raad vastgestelde bestemmingsplan "Binnenstad 2016".

1.4b Toepassing CROW- richtlijnen voor parkeernormen:

De in de nota opgenomen parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-richtlijnen voor parkeernormen (CROW is een kennisorganisatie voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer). Om interpretatieverschil en willekeur bij beoordeling van ontwikkelingen te voorkomen bij de toepassing van de CROW-parkeernormen, is het wenselijk dat de Gemeente zo veel mogelijk een eenduidige beleidslijn hanteert. Waar nodig is rekening gehouden met ervaringscijfers in Enschede en met parkeernormen die worden gehanteerd in vergelijkbare gemeenten.

1.4h Vrijstelling voor het stadserfgebied:

Binnen het stadserfgebied (zie kaart A parkeernormennota) is een toename van autoverkeer ongewenst en is een parkeeroplossing op eigen terrein/erf ook vaak ruimtelijk of economisch niet te realiseren. Daarom geldt dat bij bouwplannen in dit gebied niet voldaan hoeft te worden aan autoparkeernormen. Als toetsing wordt aangehouden of het betreffende adres binnen het gebied van de stadserfafsluiting ligt.

1.4i Vrijstelling tot maximaal 3 parkeerplaatsen voor het centrumgebied:

Voor het centrumgebied (zie kaart B parkeernormennota) is parkeren op eigen terrein bij kleinere bouwplannen vaak niet realiseerbaar. Daarom is voorgesteld om voor plannen en functiewijzigingen die een parkeeropgave hebben tot en met maximaal drie parkeerplaatsen in dit centrumgebied een vrijstelling te verlenen tot maximaal 3 parkeerplaatsen vermits aangetoond kan worden dat parkeren op eigen terrein niet te realiseren is.

Kanttekeningen

n.v.t.

Bijdrage aan duurzaamheidsdoelstellingen

Een hogere parkeerdruk leidt er toe dat de automobilist meer zoekverkeer veroorzaakt en uiteindelijk wordt de auto geparkeerd op locaties die daar niet voor bedoeld zijn (zoals op de stoep, op grasveldjes, speelterreinen, e.d.), waardoor de leefbaarheid verslechterd. Ook de toepassing van fietsparkeernormen is van belang bij nieuwe (ver)bouwplannen om het goed en veilig stallen van de fiets te stimuleren en daarmee de kans op fietsdiefstal en vandalisme alsmede overlast van los geparkeerde fietsen in de openbare ruimte te beperken.

Kosten, opbrengsten, dekking

n.v.t.

Communicatie met direct betrokkenen:

Om te komen tot een zorgvuldig voorbereid voorstel wordt de ontwerpnota Parkeernormen Enschede 2017 eerst 6 weken ter inzage gelegd.

PR over besluit:

n.v.t.

Persbericht, ja of nee:

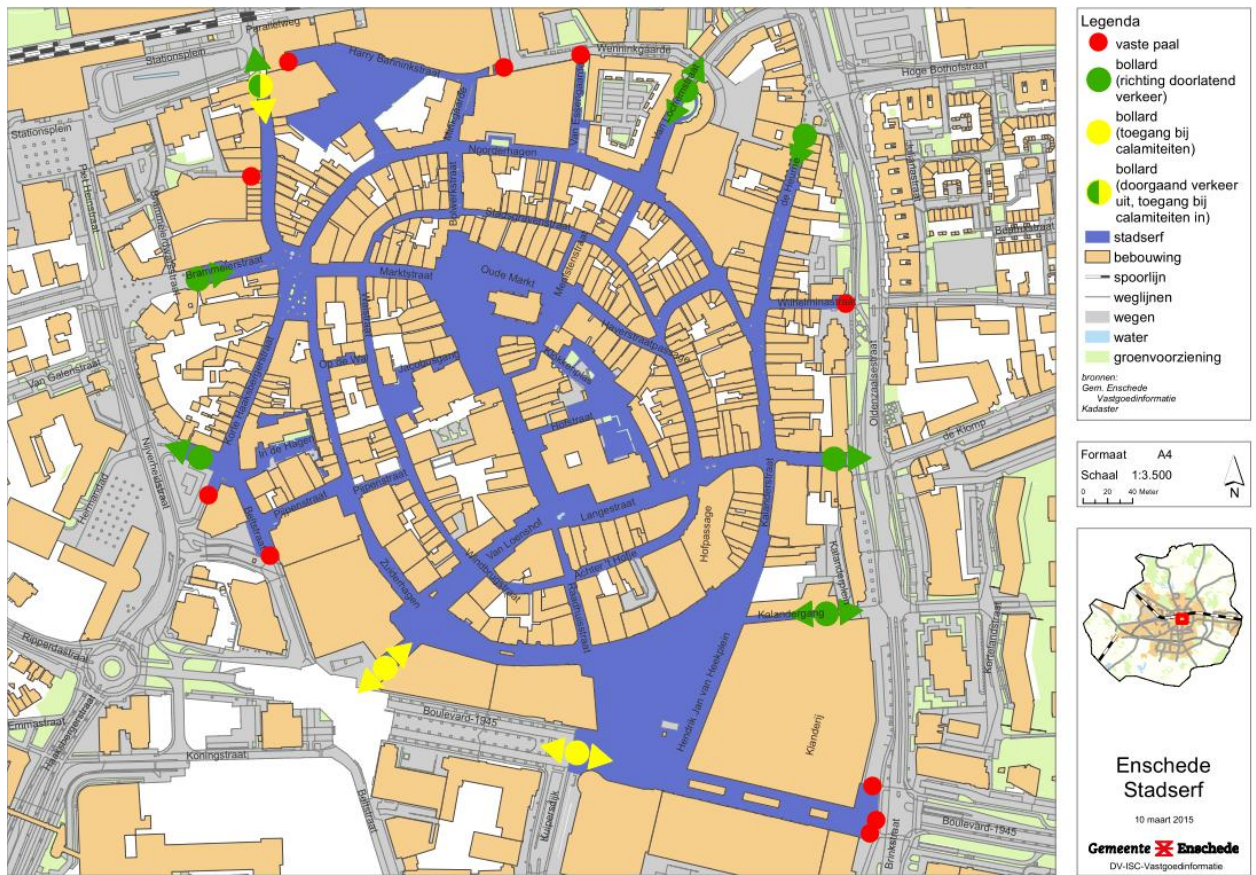
Vervolg

1. de ontwerpnota Parkeernormen Enschede 2017 wordt als definitief aangemerkt indien er geen zienswijzen zijn ingediend en er geen reden is tot ambtshalve aanpassing van de ontwerp-Parkeernormennota.
2. Indien er wel zienswijzen worden ingediend zullen deze in een reactienota worden verwerkt en zal de Parkeernormennota zo nodig hierop worden aangepast.
3. Na vaststelling van deze Nota Parkeernormen Enschede 2017 door het College zal de Raad hierover worden geïnformeerd.
4. Er wordt een 'paraplu' bestemmingsplan voorbereid om de Nota Parkeernormen Enschede 2017 na het vervallen van de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening ook van toepassing te kunnen verklaren op de nu geldende bestemmingsplannen.

Bijlage(n)

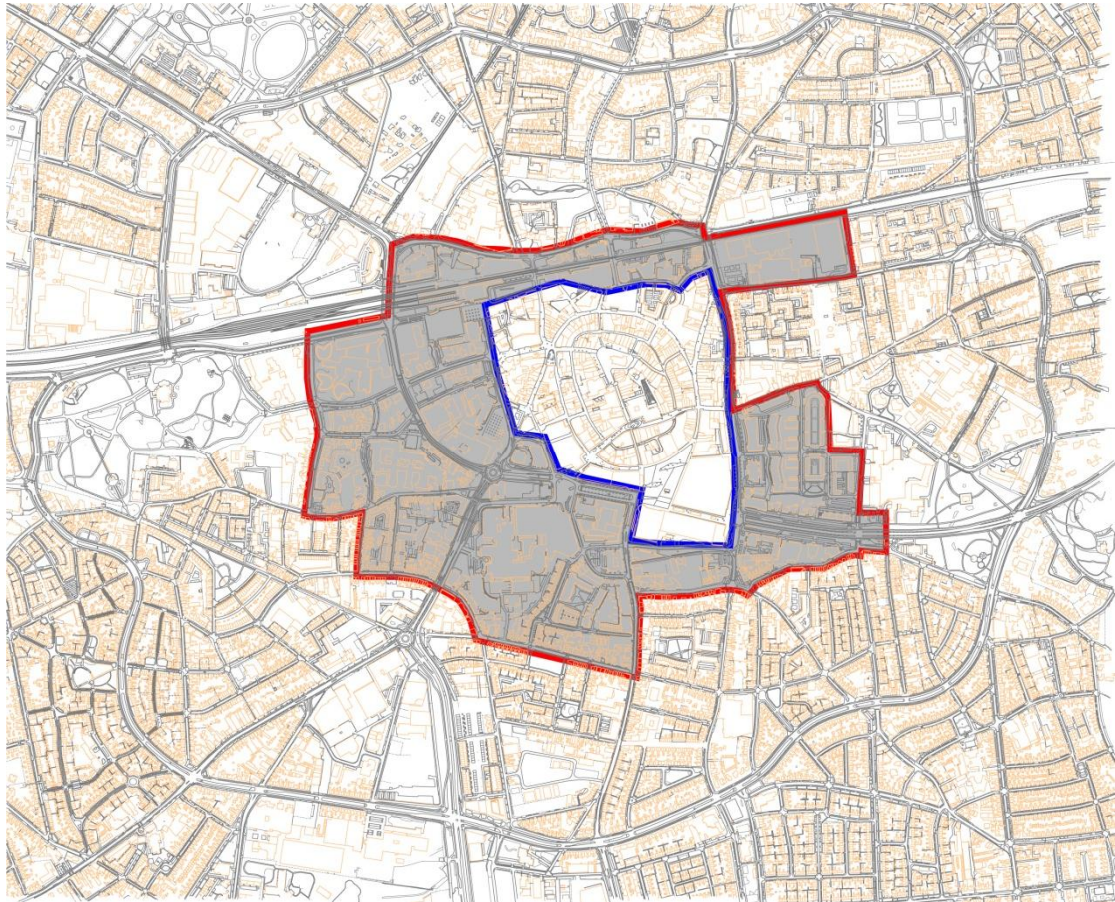
	Omschrijving	College	Raad	Vertrouwelijk
Bijlage 1	Ontwerpnota Parkeernormen Enschede	Ja	Ja *1	Nee
Bijlage 2	Nota Parkeerbilans 2020-2030	Ja	Ja *1	Nee
Bijlage 3	Aanvullende notitie Parkeerbilans Enschede	Ja	Ja *1	Nee

Kaart A: Gebiedsindeling stadserf (gereguleerd toegangsgebied)



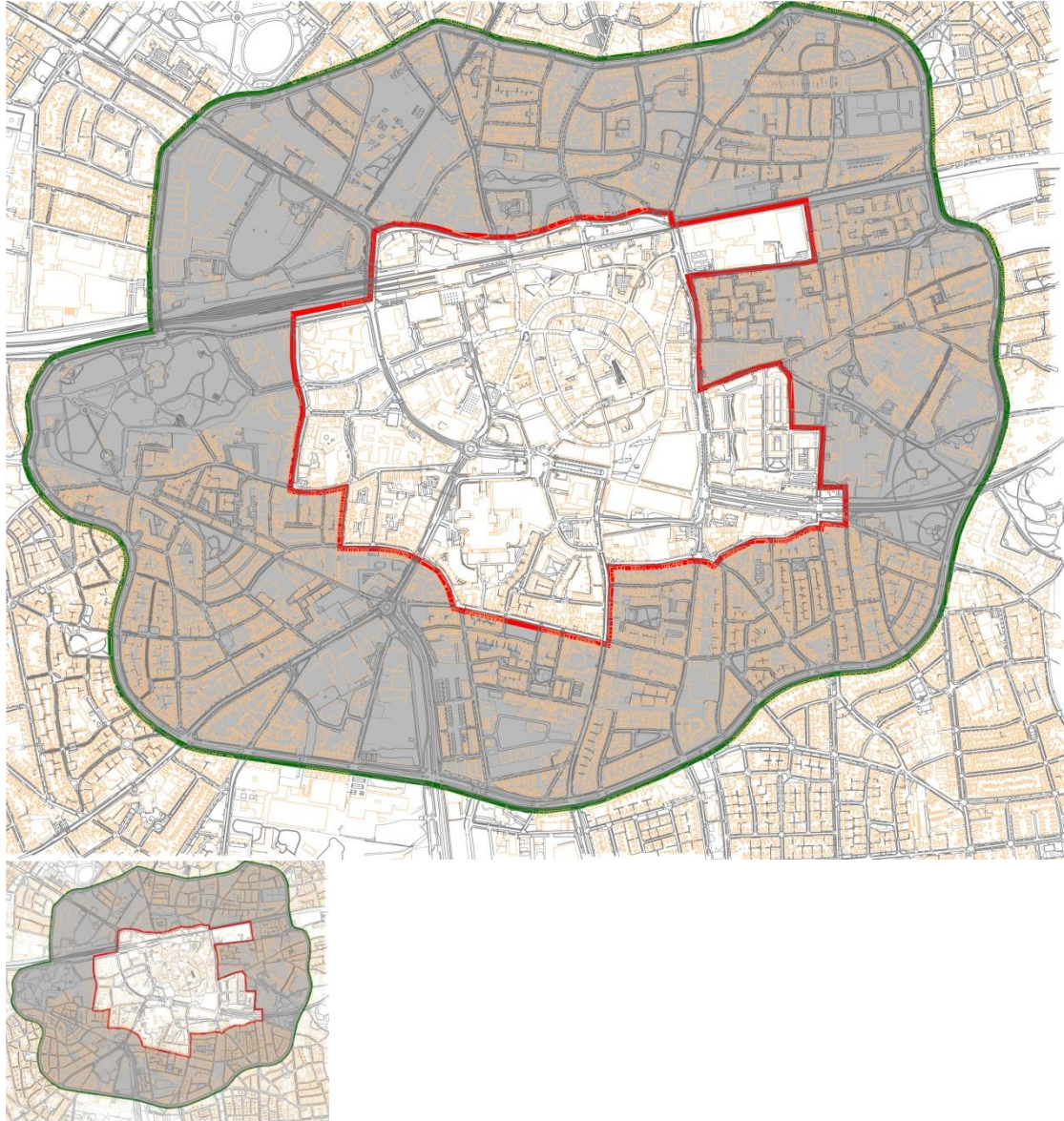
Kaart B: Gebiedsindeling centrumgebied (tussen blauw en rood)

NB: grens is overzijde straatzijde.



Kaart C: Gebiedsindeling schilwijken/binnensingelgebied (tussen rood en groen)

NB: grens is overzijde straatzijde.



Kaart D: Gebiedsindeling restgebied/buitensingelgebied (grijs) en buiten bebouwde kom (licht groen).

