

GEMEENTE ENSCHEDE

NOTA PARKEERNORMEN

GEMEENTE ENSCHEDE 2025



ENSCHUDE

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 4

1.1 Parkeren in Enschede	4
1.2 Het doel van de nota parkeernormen	4
1.3 Definities	5
1.4 Overgangsregeling	7
1.5 Hardheidsclausule	7
1.6 Leeswijzer	7

2. FIETSPARKEREN 8

2.1 Totstandkoming fietsparkeernormen	8
2.2 Kwaliteitseisen fietsparkeren	8
2.3 Het oplossen van de fietsparkeerbehoefte	9
2.4 Gezamenlijke fietsenstalling in woongebouwen	9

3. AUTOPARKEREN 10

3.1 Gebiedsindeling en kortingsgebied	10
3.2 Totstandkoming van de autoparkeernormen	14
3.3 Toepassing autoparkeernormen	15
3.4 Alternatieve mobiliteitsoplossingen	16

4. STAPPENPLAN FIETS 17

4.1 Het bepalen van de fietsparkeeroplossing	18
--	----

5. STAPPENPLAN AUTO 19

5.1 Het bepalen van de autoparkeereis	20
5.2 Waar moeten parkeerplaatsen aan voldoen	21
5.3 Hoe tellen we parkeerplaatsen	22

BIJLAGEN 45

Bijlage 1 Aanwezigheidspercentages	23
Bijlage 2 Fietsparkeernormen	24
Bijlage 3 Autoparkeernormen	32
Bijlage 4 Rekenvoorbeelden	41

DEZE NOTA IS VASTGESTELD DOOR HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER
EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE ENSCHEDE OP [DATUM]
CITEERTITEL: "NOTA PARKEERNORMEN GEMEENTE ENSCHEDE 2025"

1. INLEIDING

1.1 PARKEREN IN ENSCHEDE

Enschede groeit! En dat is mooi. We willen ruimte bieden aan iedereen die in dit prachtige deel van het land wil wonen, werken en/of recreëren. We zijn de grootste stad van Overijssel en hebben een bijzondere ligging, aan de grens met Duitsland. We zijn ambitieus in onze projecten en zuinig op de bijzondere, natuurlijke landschappen in ons buitengebied. De uitdagingen waar we mee te maken hebben spelen op verschillende gebieden. Denk bijvoorbeeld aan klimaatverandering, wateropvang, hittestress en de mobiliteitstransitie. Al deze zaken hebben rechtstreeks invloed op het gebruik van onze schaarse openbare ruimte en de vraag is: waar zetten we die openbare ruimte voor in?

In de Mobiliteitsvisie en in de Parkeervisie zetten we in op alternatieve vervoersmogelijkheden. Een ongebreidelde groei van het autobezit en -gebruik vormt een probleem voor het ruimtegebruik en voor de capaciteit van onze infrastructuur. Enerzijds hebben we dus geen keus en moeten we proberen de hoeveelheid auto's in de stad in de hand te houden.

Tegelijkertijd moeten we niet blind zijn voor de realiteit waarin veel mensen een auto hebben en die het liefst voor de deur parkeren.

Binnen dat dilemma geeft deze nota parkeernormen richting aan het parkeren bij nieuwbouwwontwikkelingen. Om die reden is het fietsparkeren dan ook van groot belang. Enerzijds om de transitie naar ander vervoer dan de auto te ondersteunen en anderzijds omdat het gebruik van de fiets veel grote positieve gevolgen heeft. Het

zorgt voor minder uitstoot van schadelijke stoffen, de doorstroming verbetert en het is goed voor je mentale en fysieke gezondheid.

Parkeren heeft een tegengesteld belang in zich. Aan de ene kant wil iedereen, liefst zo dichtbij mogelijk, de auto of fiets parkeren, aan de andere kant neemt het autoparkeren enorm veel ruimte in beslag en is het duur en leveren grote hoeveelheden gestalde fietsen een rommelig stadsbeeld en onveiligheid op.

Deze nota Parkeernormen Enschede 2025 beschrijft hoe we bij nieuw- en verbouw initiatieven om gaan met de mobiliteitsvraag. Welke eisen stellen we aan de initiatiefnemer, welke garanties bieden we de omwonenden en belanghebbenden bij een ontwikkeling en hoe toetsen we dat.

1.2 HET DOEL VAN DE NOTA PARKEERNORMEN

Enschede is in de toekomst de groene, innovatieve centrumstad van de Euregio. Het groen is altijd dichtbij en het voorzieningenniveau is hoog. Een gemeente waarin iedere inwoner zo zelfstandig, gelukkig en gezond mogelijk leeft. Dit is het kader van de Enschedese Omgevingsvisie. Het doel van parkeernormen is een bijdrage te leveren aan die leefbare, gezonde en bereikbare stad.

Deze nota is bedoeld om duidelijk te maken hoe we met parkeren kunnen bijdragen aan een leefbare stad. Bovendien is het belangrijk om duidelijkheid te geven aan initiatiefnemers en belanghebbenden van en rond een ontwikkeling. Dat betekent dat we van initiatiefnemers van nieuw – en verbouw projecten vragen hoe zij de mobiliteit van de nieuwe ontwikkeling regelen.

- De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor een goede mobiliteitsaanpak van de ontwikkeling;
- Oplossingen worden, in principe, op eigen terrein gerealiseerd;
- De mobiliteitsconsequenties van een ontwikkeling worden beoordeeld in de totale omgeving van de ontwikkeling.

Om deze doelen te halen hebben we een aantal instrumenten beschikbaar:

1. Fietsparkeernormen. In deze nota hebben we de fietsparkeernormen opgenomen op basis waarvan we een fietsparkeereis bepalen. Deze moet, in principe, op eigen terrein worden gerealiseerd.
2. Autoparkeernormen. In deze nota zijn de normen opgenomen op basis waarvan we een parkeereis berekenen. Deze parkeereis dient in principe op eigen terrein te worden gerealiseerd.
3. Parkeren elders: Wanneer de parkeereis niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden, kan een ontwikkelaar de parkeereis op een terrein elders oplossen. Daarvoor hanteren we drie criteria:
 - De parkeereis is aantoonbaar niet op eigen terrein te realiseren;
 - De alternatieve locatie is op loopafstand van de ontwikkeling en
 - De oplossing is structureel. Dat wil zeggen dat er geen aflopende termijnen aan zitten;
4. Alternatieve oplossingen. Wanneer de parkeereis niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden, kan een ontwikkelaar met een onderbouwde mobiliteitsoplossing komen. Daarvoor hanteren we drie criteria:
 - De parkeereis is aantoonbaar niet op eigen terrein te realiseren;

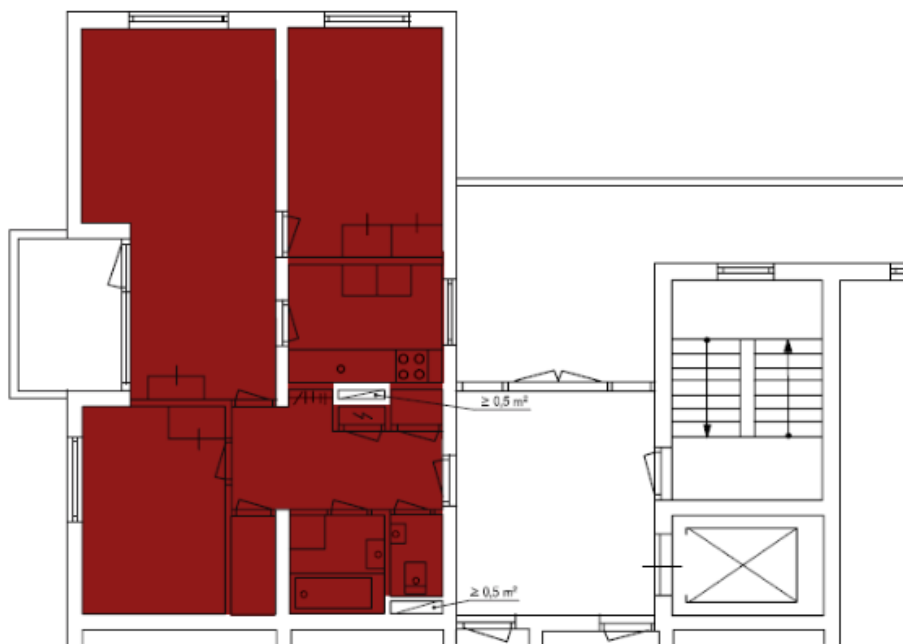
- De alternatieve oplossing is met een mobiliteitsplan onderbouwd, Dit plan is opgesteld door een verkeerskundig adviesbureau;
 - Binnen het gereguleerde gebied komt de ontwikkeling op de 0-vergunningenlijst te staan (dat wil zeggen dat gebruikers van de ontwikkeling niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning)
 - Buiten het gereguleerde gebied is een “plan B” aanwezig waar de initiatiefnemer tot 5 jaar na oplevering van het initiatief op aanspreekbaar is.
5. Afkoopregeling. In een aantal gebieden kan de autoparkeereis worden afgekocht. Dat kan alleen wanneer we met die afkoopsom andere mobiliteitsmaatregelen kunnen treffen waardoor het doel van de leefbare stad niet onder druk komt te staan.

1.3 DEFINITIES

<i>Parkeernorm</i>	Het getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen per eenheid van een bepaalde functie (bv. Per woning, per 100m ² BVO kantoor) minimaal nodig worden geacht.
<i>Parkeereis</i>	Het concrete aantal parkeerplaatsen dat moet worden gerealiseerd. De berekening vindt plaats met 1 cijfer achter de komma, in de allerlaatste stap wordt de eis afgerond op een geheel getal op basis van de normale afrondingsregels (tot en met 4/10 ^e naar beneden afronden, vanaf 5/10 ^e omhoog)

<i>Functie</i>	Het gebruik van een gebouw of terrein zoals gedefinieerd in het omgevingsplan of aanvraag omgevingsvergunning, vertaald naar de meest passende functie uit de lijst met normen bij deze nota.
<i>Eenheid</i>	De maatstaf waarop de parkeernorm wordt toegepast (bv. woning, m ² Bruto Vloeroppervlak (BVO), arbeidsplaats, kamer).
<i>Bruto Vloeroppervlak (BVO)</i>	De oppervlakte, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen (definitie conform NEN 2580).
<i>Gebruiksoppervlak (GO)</i>	Voor woningen wordt het gebruiksoppervlakte gehanteerd als maat. De gebruiksoppervlakte van een woning bestaat uitsluitend uit de niet-gemeenschappelijke ruimten die direct met elkaar in verbinding staan. Afbeelding 1 is een verduidelijking van deze definitie.
<i>Parkeerplaats</i>	Een specifiek aangeduide ruimte, geschikt en bedoeld voor het stallen van één motorvoertuig.
<i>Bestaande Parkeersituatie</i>	Het aantal juridisch bestaande en/of feitelijk aanwezige parkeerplaatsen dat behoort bij de bestaande functie op het perceel, vóór de ontwikkeling plaatsvindt.
<i>Parkeerbalans</i>	De berekening die de parkeervraag van een ontwikkeling vergelijkt met het aanbod van parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd of beschikbaar is.

<i>Kiss and ride</i>	Een ‘kiss and ride’ gelegenheid is een ruimte waar de ouders die hun kinderen met de auto brengen en halen, al dan niet tijdelijk, kunnen parkeren.
<i>Eigen Terrein</i>	Het kadastrale perceel (of de percelen) waarop de ontwikkeling plaatsvindt en/of waarover de initiatiefnemer beschikt.
<i>Openbaar Gebied</i>	Voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden, inclusief trottoirs, groenstroken, parkeerhavens e.d., die in beheer en onderhoud zijn bij de gemeente.
<i>Loopafstand</i>	De daadwerkelijk af te leggen afstand te voet over openbaar toegankelijk gebied tussen de parkeerplaats en de hoofdentree van de functie waarvoor geparkeerd wordt.
<i>Fietsparkeernorm / -eis</i>	Het aantal fietsparkeerplaatsen dat per eenheid van een functie gerealiseerd moet worden.
<i>Deelmobiliteit</i>	Het concept waarbij vervoermiddelen (auto's, fietsen, scooters) gedeeld worden door meerdere gebruikers, vaak via een platform of aanbieder.



Afbeelding 1: GO van een appartement

1.4 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.

1.5 HARDHEIDSCLAUSULE

Als niet aan de regels uit deze nota wordt voldaan is er sprake van strijd met het bestemmingsplan of omgevingsplan en om die reden wordt de aanvraag om een omgevingsvergunning in beginsel geweigerd. Echter, wanneer het voldoen aan de bepalingen in deze nota op overwegende bezwaren stuit én geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, kan het college van burgemeester en wethouders bij het verstrekken van de omgevingsvergunning een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan.

1.6 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 is de achtergrond van de fietsparkeernormen opgenomen. Daarna in hoofdstuk 3 worden de achtergronden van de autoparkeernormen beschreven. Hoofdstuk 4 richt zich op de het stappenplan dat doorlopen moet worden om tot een fietsparkeereis te komen. Hoofdstuk 5 doet hetzelfde voor de autoparkeereis.

2. FIETSPARKEREN

2.1 TOTSTANDKOMING FIETSPARKEERNORMEN

De fietsparkeernormen zijn tot stand gekomen op basis van de landelijke kennis over de fietsparkeerbehoefte bij verschillende functies. We kijken daarbij naar onze eigen ervaring, andere steden en de 'Leidraad fietsparkeren' (CROW 2023). CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren. De richtlijnen van CROW worden door veel gemeenten als uitgangspunt aangehouden.

We gebruiken van de fietsparkeerkencijfers uit de Leidraad fietsparkeren (CROW, 2023) het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW kencijfers.

Omdat fietsparkeren in de openbare ruimte vaak verstorend is, hechten we veel waarde aan goede en bruikbare oplossingen op eigen terrein en/of inpandig.

De verschijningsvorm van fietsen is aan sterke verandering onderhevig. Dat betekent dat we bij stallingsoplossingen ook kijken naar voldoende ruimte voor buiten-model fietsen. Denk daarbij aan kratfietsen, bakfietsen en andere verschijningsvormen.

De fietsparkeernormen van de gemeente Enschede zijn weergegeven in bijlage 2

2.2 KWALITEITSEISEN FIETSPARKEREN

De kwaliteit van de benodigde fietsparkeerplaatsen van belang. Wanneer de kwaliteit van de parkeerplekken niet op orde is, gaan de plekken niet of niet op de juiste wijze gebruikt worden. Dat heeft zijn weerslag op de openbare ruimte en om die reden hechten we grote waarde aan de kwaliteit van de fietsparkeerplekken.

De leidraad fietsparkeren van het CROW, Fietsparkeur en het Besluit bouwwerken leefomgeving geven kwaliteitsrichtlijnen.

Belangrijke kwaliteitseisen zijn:

- De toegankelijkheid van een stalling is goed, ook met een buitenmodel fiets
- De voetgangersuitgang is in de richting van de eindbestemming
- De toegang naar hoger of lager dan de toegangsweg gelegen stalling is goed en comfortabel te gebruiken voor alle type fietsen en scooters.
- Naast een trap horen fietsgoten aan weerszijden
- Een stalling is logisch en overzichtelijk ingedeeld, gericht op sociale veiligheid.
- Stallingen voldoen aan de eisen van Fietsparkeur of gelijkwaardig daaraan.
- Hart op hart afstand van hoog-laagrekken is minimaal 400mm
- Hart op hartafstand van fietsparkeerplekken op gelijk niveau is 800mm

2.3 HET OPLOSSEN VAN DE FIETSPARKEERBEHOEFTE

In de basis worden fietsparkeerplekken op eigen terrein opgelost.

Fietsparkeerplekken voor kortdurend bezoek worden bij de ingang van de functie gerealiseerd. Is die fietsparkeermogelijkheid te ver weg dan wordt deze niet gebruikt en ontstaat er onwenselijke parkeerdruk in de openbare ruimte. De gemeente

Enschede hanteert de volgende uitgangspunten:

- Fietsparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van bewoners moeten op eigen terrein worden aangelegd.
- Fietsparkeerplaatsen voor werknemers van bedrijven, winkels en instellingen moeten op eigen terrein worden aangelegd. Bezoekers van deze functies parkeren nabij de ingang en in principe op eigen terrein. Op het moment dat dit niet mogelijk blijkt te zijn, wordt onderzocht of fietsparkeerplekken in de openbare ruimte nabij de ingang gerealiseerd kunnen worden. De eventuele aanleg van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt bekostigd door de initiatiefnemer.

2.4 GEZAMENLIJKE FIETSENSTALLING IN WOONGEBOUWEN

Wanneer een woongebouw wordt gerealiseerd mogen de fietsenstalling in een gezamenlijke ruimte worden gerealiseerd.

Vormgeving en aantal fietsplekken

1. De vormgeving van de fietsparkeervoorziening voldoet aan de aanbevelingen van het CROW in de Leidraad fietsparkeren, publicatie 291 of opvolger van deze uitgave.
2. Daarnaast voldoet de fietsvoorziening aan de volgende vereisten:

- Per woning wordt voorzien in minimaal 1 elektrische oplaadmogelijkheid;
- De stallingen voldoen aan het FietsParkeur keurmerk (beveiliging en bruikbaarheid).
- Het aantal fietsplekken, met bijbehorende fietsbeugels, per woning voldoet aan de parkeernormen uit deze nota, waarbij het is toegestaan om etage-fietsenrekken toe te passen.
- De stalling voorziet in een plek voor buitenmodel fietsen, conform onderstaande tabel. De gemiddelde maat voor deze vervoersmiddelen is 80 x 200 cm.

Binnensingelgebied	1 per 5 woningen
Buitensingelgebied	1 per 10 woningen

Bereikbaarheid

Een stalling met niveauverschil minimaal aan de volgende eisen te voldoen:

- De stalling is per lift (minimaal 2 meter lang) bereikbaar, en/of;
- De stalling is per trap of hellingbaan met een dubbele fietsgoot bereikbaar.

Daarnaast gelden de volgende eisen:

- Een bewoner hoeft maximaal 2 deuren te passeren met de fiets;
- De deuren die gepasseerd worden, zijn elektrisch bedienbaar;
- Alle gangen zijn minimaal 1,8 meter breed;
- Tussen etagerekken is de (manoeuvree)ruimte minimaal 2,1 meter;
- De loopafstanden van buiten het gebouw naar de stalling en van de stalling naar het stijgpunt moeten zo kort mogelijk zijn, maximaal 75 meter gemiddeld per fietsplek;
- De fietsenstalling is vanuit de woning gemakkelijker en sneller te bereiken dan de autoparkeerplaats, om het fietsgebruik aan te moedigen.

3. AUTOPARKEREN

3.1 GEBIEDSINDELING EN KORTINGSGEBIED

Het autobezit in het centrum van de stad is lager dan het autobezit in de buitengebieden. Ook andere functies hebben in het buitengebied over het algemeen een hogere autoparkeerbehoefte dan in het centrum. Om die reden worden lagere parkeereisen gesteld naarmate een initiatief dichterbij het centrum van Enschede gerealiseerd wordt. We kennen in Enschede vijf verschillende gebieden:

1. Stadserf
2. Centrumgebied
3. Binnensingelgebied
4. Rest bebouwde kom
5. Buitengebied

Zie afbeelding 2 en 3.

HET STADSERF

In het bestemmingsplan Binnenstad is opgenomen dat de parkeernorm voor alle functies in de binnenstad 0 is. Na wijziging van dat bestemmingsplan is onderstaande van kracht:

Het stadserf heeft in deze nota een bijzondere positie als het gaat om het autoparkeren. De norm voor dit gebied is dezelfde als voor het centrumgebied. Wanneer de netto autoparkeereis kleiner is dan 5 parkeerplaatsen dan is de ontwikkeling vrijgesteld van een parkeereis. Het stadserf is een autoluw gebied. Parkeervoorzieningen zijn dan ook niet gewenst. Rond het stadserf is een aantal

parkeergarages beschikbaar die in de totale parkeerbehoefte van de functies in het Stadserf voorzien.

REST BEBOUWDE KOM

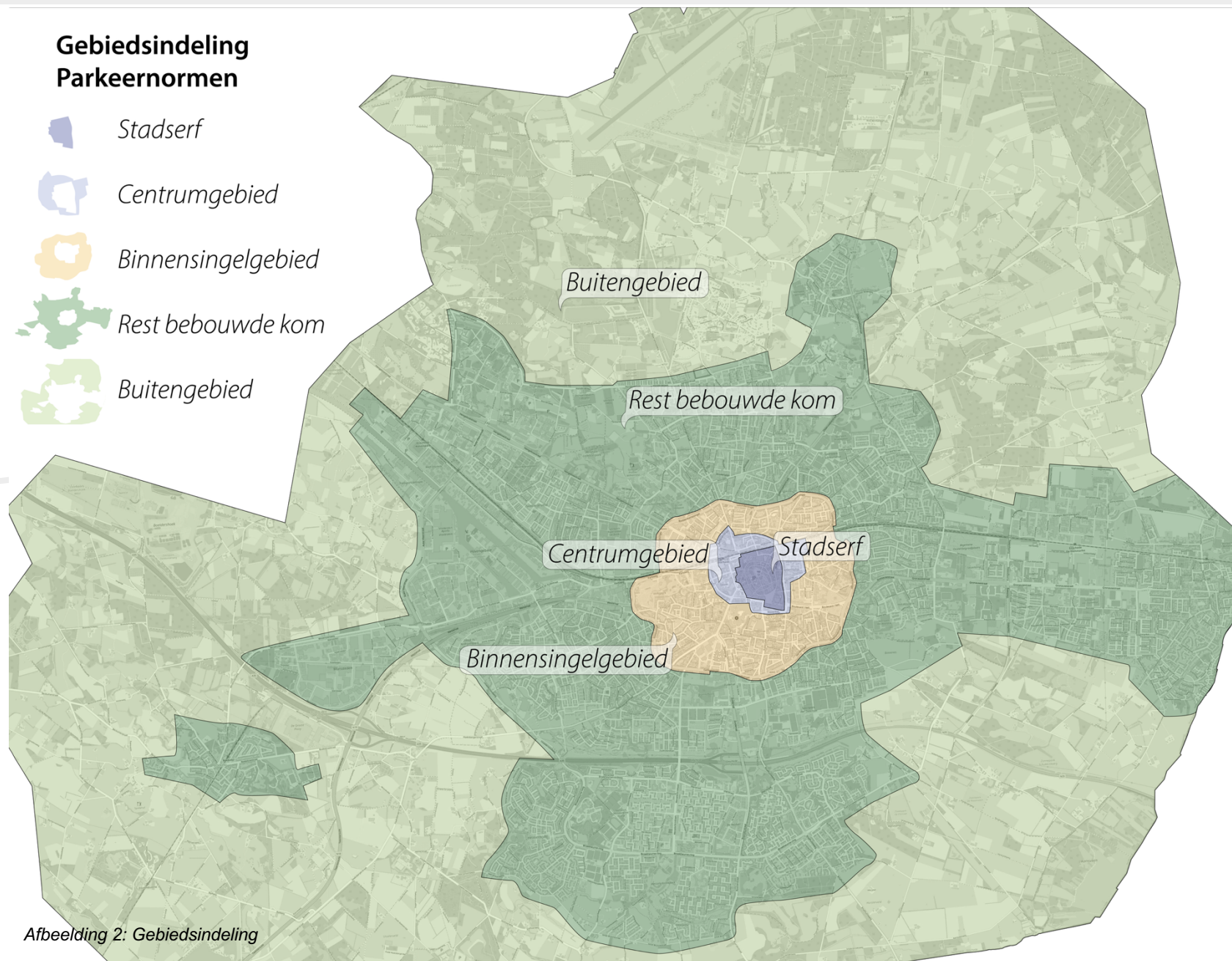
Het gebied “Rest bebouwde kom” heeft als buitengrens de feitelijke bebouwde kom grens. Wanneer een ontwikkeling in het buitengebied gerealiseerd wordt en grenst aan de bebouwde kom dan zal na realisatie dit gebied onderdeel worden van de bebouwde kom. Dat betekent dat de ontwikkeling een parkeereis mee krijgt van het “Rest bebouwde kom” gebied, ook al is dat op moment van aanvragen van de omgevingsvergunning nog niet het geval.

KORTINGSGEBIED

De spoorzone Hengelo – Enschede (SHE) is een nieuw stedelijk visitekaartje van Twente. De spoorzone presenteert zich als de ruggengraat van het stedelijke gebied van Hengelo en Enschede. Het is een samenwerking van gemeenten Hengelo en Enschede. SHE is een langjarig programma voor een schaa sprong en richt zich op de verbinding van drie stationsgebieden. Binnen de SHE wordt gestuurd op alternatief vervoer, zowel de voetganger, fietser en openbaar vervoer staan in de spotlights. Om die reden geldt in het gebied van de SHE een kortingsmogelijkheid op de autoparkeereis. De maximale korting waar initiatiefnemers gebruik van kunnen maken is 20% van de totale parkeereis. De initiatiefnemer hoeft de korting niet te gebruiken. Zie afbeelding 4.

Gebiedsindeling Parkeernormen

-  Stadserf
-  Centrumgebied
-  Binnensingelgebied
-  Rest bebouwde kom
-  Buitengebied

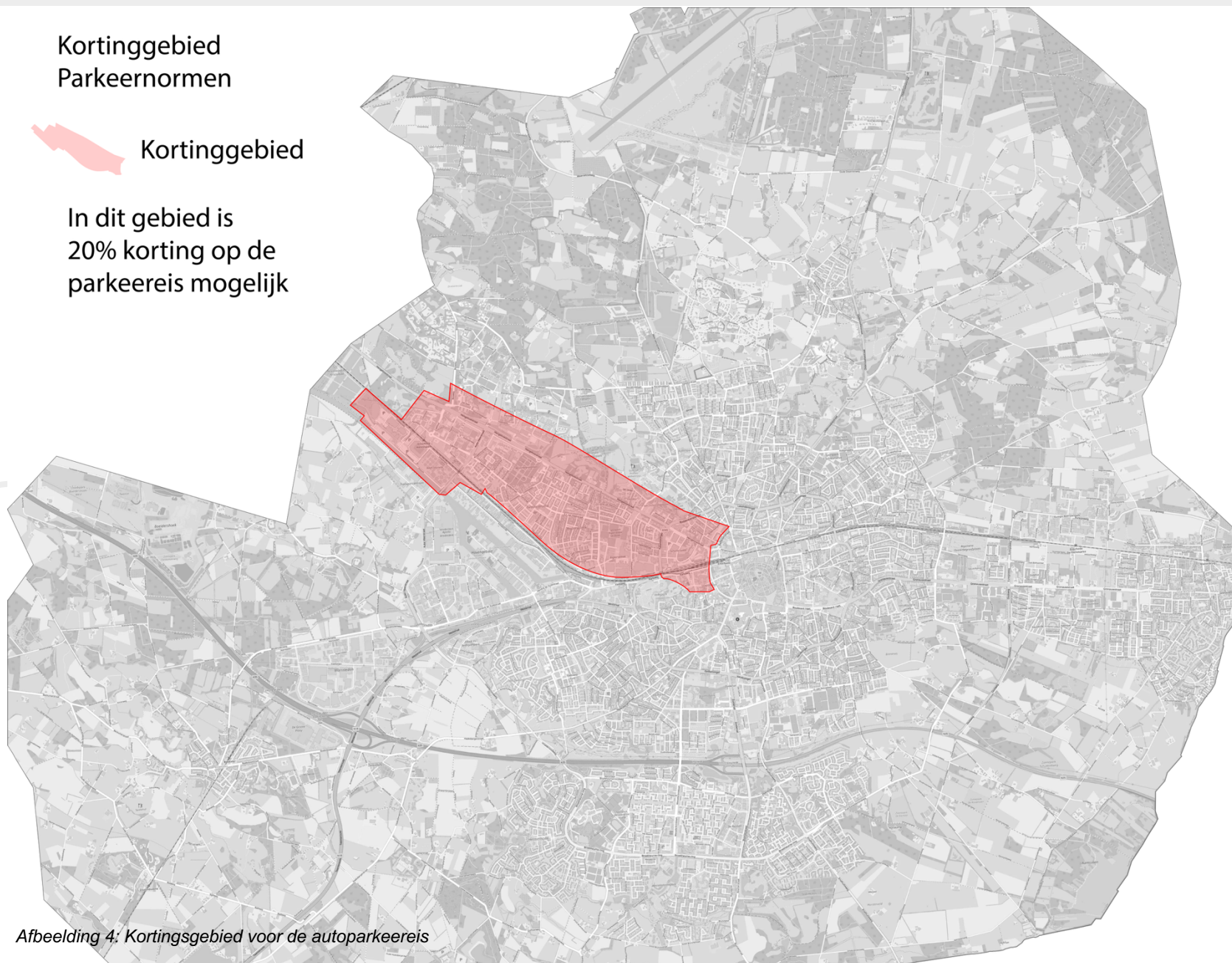


Afbeelding 2: Gebiedsindeling

Kortinggebied
Parkeernormen

 Kortinggebied

In dit gebied is
20% korting op de
parkeereis mogelijk



Afbeelding 4: Kortingsgebied voor de autoparkeereis

3.2 TOTSTANDKOMING VAN DE AUTOPARKEERNORMEN

Voor de parkeernormen van de gemeente Enschede is aansluiting gezocht bij de parkeerkencijfers van het CROW van 2024. Het CROW maakt onderscheid in verschillende stedelijkheidsgraden. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald door de adressendichtheid. De gemeente Enschede valt in de categorie "Sterk stedelijk". Verder geeft het CROW in de kencijfers een bandbreedte aan. Deze bandbreedte is bedoeld om in te kunnen spelen op de lokale situatie. De gemeente Enschede hanteert voor het Centrumgebied een 25% lagere parkeernorm dan het minimum

van de kencijfers van het CROW. Dit gebied ligt dicht rond het stadhart en bij het centraal trein- en busstation en/of het Van Heek busplein. Om die reden willen we het autobezit en gebruik in dit gebied niet stimuleren. Voor het Binnensingel gebied hanteren we het minimum van de CROW kencijfers omdat het gemiddelde autobezit per woning relatief laag ligt. Voor de gebieden Rest bebouwde kom en het Buitengebied hanteren het gemiddelde van minimum en maximum van het parkeerkencijfer van het CROW.

CROW Parkeerkencijfers 2024

Functie	Centrum		Schilcentrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
X	min	max	min	max	min	max	min	max

Nota parkeernormen gemeente Enschede 2025

Functie	Stadserf/ Centrumgebied	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied
X	Minimum x 0,75 (aansluitend bij de Centrum Kwadraat normen)	Minimum	Gemiddelde	Gemiddelde
Kortingsgebied SHE -20%				
Deelvervoer / Mobiliteitsplan				
Afkoop				

De norm voor het Stadserf is dezelfde als voor het Centrumgebied. Wanneer de netto autoparkeereis kleiner is dan 5 dan is de ontwikkeling vrijgesteld van een parkeereis.

3.3 TOEPASSING AUTOPARKEERNORMEN

3.3.1 RUIMTELIJKE MOGELIJKHEID IS LEIDEND

De parkeernormen worden toegepast op datgene dat ruimtelijk mogelijk is of mogelijk gemaakt gaat worden (in geval van een omgevingsplan wijziging of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA)) op de betreffende locatie. Wanneer na de beoordeling het feitelijke gebruik van een locatie wijzigt zonder dat een omgevingsvergunning nodig is, ontstaan geen parkeerproblemen in de openbare ruimte en/of in de omgeving.

Wanneer een initiatiefnemer kan aantonen dat het feitelijk gebruik niet zal wijzigen en dat contractueel en met een kettingsbeding heeft vastgelegd, kan afgeweken worden van het uitgangspunt dat de ruimtelijke mogelijkheid leidend is.

Voorbeeld: Op een bedrijventerrein in het gebied Rest bebouwde kom, wordt een gebouw gerealiseerd waar uitsluitend opslag plaatsvindt maar het bestemmingsplan of omgevingsplan laat ook arbeidsintensieve bedrijvigheid toe. De parkeereis voor de opslag wordt dan 2,2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo en niet 1,0 pp per 100 m². Immers de bedrijfsvoering kan zonder vergunning worden gewijzigd naar arbeidsintensieve(re) bedrijvigheid waardoor de parkeerbehoefte sterk stijgt. Dat kan niet worden afgewenteld op de omgeving.

3.3.2 DUBBELGEBRUIK

Wanneer verschillende functies in een ontwikkeling gebruik maken van hetzelfde parkeerterrein of -gebouw kan sprake zijn van dubbelgebruik. Om dat dubbelgebruik te berekenen maken we gebruik van aanwezigheidspercentages. Deze percentages zijn opgenomen in bijlage 1. De parkeereisen van de verschillende functies worden vermenigvuldigd met de betreffende aanwezigheidspercentages en vervolgens opgeteld. Dat levert een maatgevend moment op waar de hoogste gezamenlijke parkeervraag zich voordoet. Deze maximale parkeervraag wordt de parkeereis. (zie Bijlage 4 voor een voorbeeldberekening)

Wanneer parkeerplaatsen exclusief gemaakt worden voor (een deel van) een functie dan zijn de aanwezigheidspercentage voor dat deel 100% op elk moment.

3.3.3 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 komt er in de kern op neer dat bij een nieuwe ontwikkeling, zoals functiewijziging, sloop of nieuwbouw, de parkeereis van de bestaande, legale situatie mag worden afgetrokken van de parkeereis voor de nieuwe situatie. Hierdoor hoeft een ontwikkelaar alleen te voorzien in de extra parkeerbehoefte die door de nieuwe ontwikkeling ontstaat en wordt deze niet opgezaaid met het oplossen van eventuele bestaande parkeerproblemen. Het verschil in parkeerplaatsen tussen de huidige bestemming en de nieuwe ontwikkeling wordt op een theoretische manier berekend.

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen = parkeernorm nieuwe situatie minus parkeerplaatsen de huidige/oude situatie. Is dit een negatief getal dan zijn er voldoende parkeerplaatsen. Is de uitkomst positief dan zal dit verschil aan parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden om aan de nieuwe parkeereis te voldoen. Zowel voor de oude functie als voor de nieuwe functie worden de parkeernormen gehanteerd uit deze nota. Uitgangspunt is dat de nieuwe ontwikkeling geen bestaande parkeerplaatsen opheft. Is dat wel het val dan dienen deze parkeerplaatsen gecompenseerd te worden.

Zie bijlage 4 voor een voorbeeldberekening waarbij de oude functie als negatieve aantallen meegenomen wordt.

3.3.4 0-VERGUNNINGEN

Wanneer een initiatief binnen het betaald parkeren gebied valt, komen de inwoners/gebruikers niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Immers bij de aanvraag omgevingsvergunning is de parkeerbehoefte op een adequate wijze opgelost. Het is de initiatiefnemer verplicht de bewoners/gebruikers daar schriftelijk op te wijzen.

3.4 ALTERNATIEVE MOBILITEITSOPLOSSINGEN

3.4.1 DEELMOBILITEIT

De mogelijkheid bestaat om deelauto's in te zetten bij een ontwikkeling. We gaan ervan uit dat een deelauto maximaal 5 reguliere auto's kan vervangen. Omdat de deelauto zelf ook een parkeerplaats nodig heeft, leidt 1 deelauto tot een verlaging

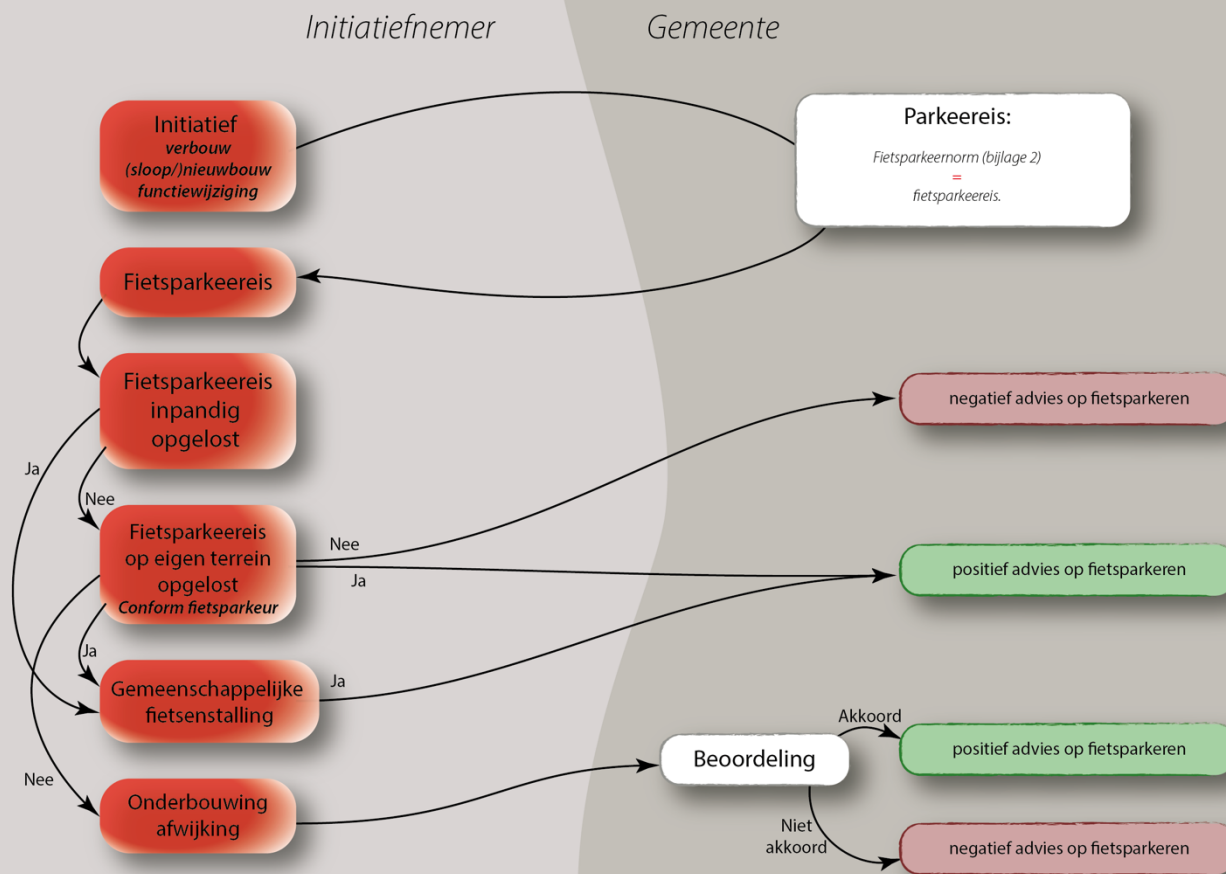
van de parkeereis van 4 parkeerplaatsen. Hiermee mag maximaal tot 20% van de totale parkeereis worden ingevuld.

3.4.2 ALTERNATIEVEN

Het kan voorkomen dat een initiatief om diverse redenen minder parkeerplaatsen nodig heeft. Bijvoorbeeld vanwege een specifieke doelgroep, of een ander mobiliteitsprofiel van de functie of doelgroep. Om aanspraak te kunnen maken op een onderbouwde lagere parkeereis, is een mobiliteitsplan noodzakelijk. In hoofdstuk 5 gaan we daar nader op in.

4. STAPPENPLAN FIETS

Fietsparkeren bij nieuwbouw, verbouw en functie wijziging



4.1 HET BEPALEN VAN DE FIETSPARKEEROPLOSSING

Het bovenstaande stroomschema is de wijze waarop de fietsparkeeroplossing beoordeeld wordt. Het schema is in twee delen gesplitst: het linkerdeel (met de rode blokken) is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer en het rechter gedeelte is de verantwoordelijkheid van de gemeente.

Het schema is strikt volgtijdelijk. Dat wil zeggen dat voordat de initiatiefnemer op afwijking van de norm uitkomt dat dan aantoonbaar de voorliggende stappen zijn doorlopen en duidelijk is waarom de voorgaande stappen niet haalbaar zijn.

4.1.1 STAP 1: DE FIETSPARKEEREIS

De fietsparkeereis wordt bepaald op basis van de fietsparkeernormen uit bijlage 2 van deze nota.

De eis is een optelling van de normen, vermenigvuldigd met de eenheden van de verschillende functies. We maken geen onderscheid in gebieden omdat het fietsbezit minder verschillend is dan het auto bezit afhankelijk waar een functie zich bevindt. In de fietsparkeereis is ook het bezit van sportfietsen (racefiets/mountain bike etc) en buitenmodel fietsen opgenomen.

4.1.2 STAP 2: FIETSPARKEREN INPANDIG OF EIGEN TERREIN

Het fietsen wordt inpandig en/of op eigen terrein opgelost. Het bezoekersdeel van de fietsparkeernorm wordt bij de voordeur/ toegangsdeur opgelost.

4.1.3 STAP 3: ONDERBOUWING VAN EVENTUELE AFWIJKING

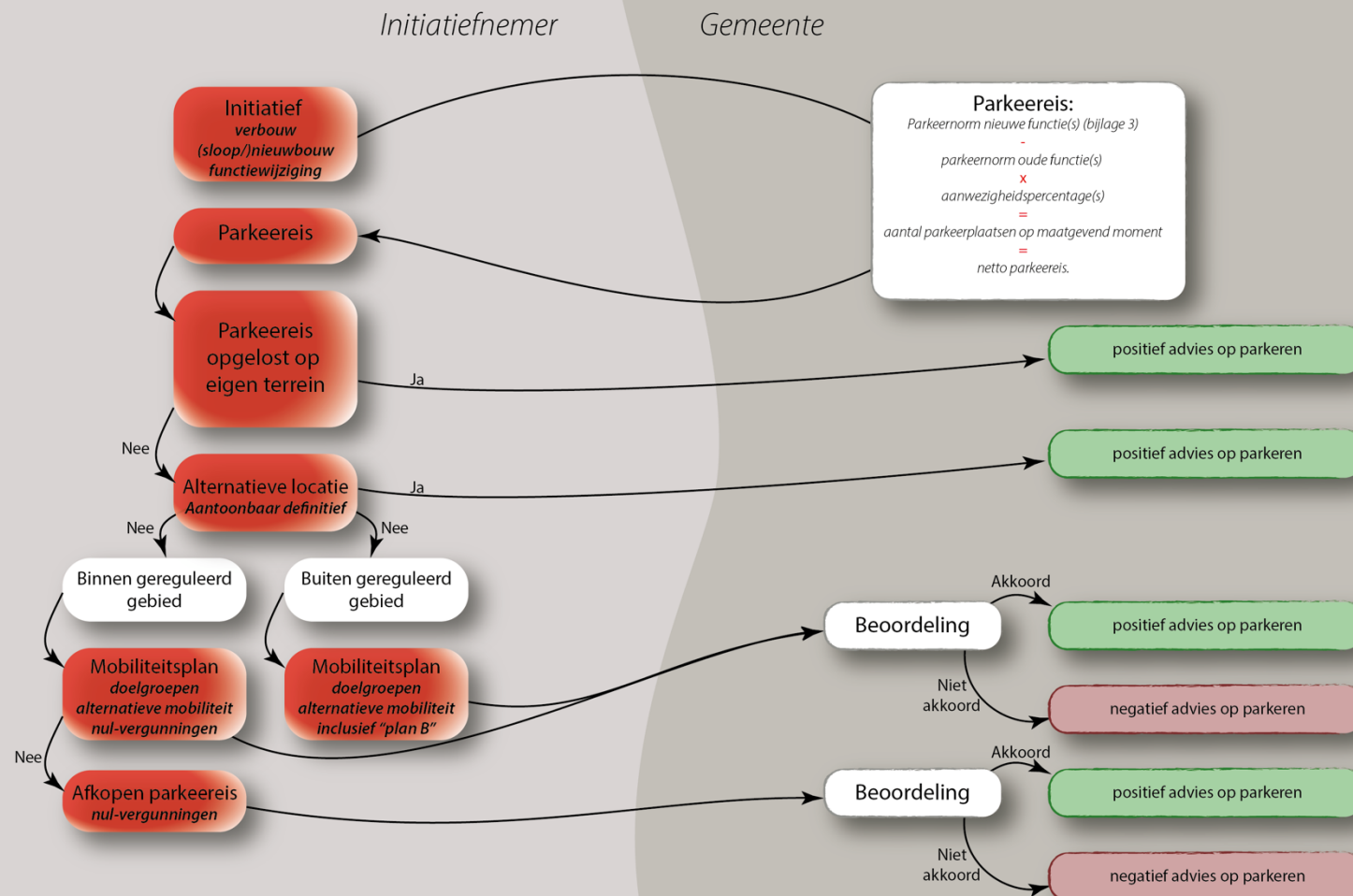
Het kan zijn dat de fietsparkeereis niet overeenkomt met het beoogde gebruik. De initiatiefnemer kan dan een onderbouwing leveren waar deze afwijking in onderbouwd wordt. Daaraan stelt de gemeente een aantal eisen:

1. De fietsparkeereis kan aantoonbaar niet op eigen terrein opgelost worden;
2. Het beoogde gebruik is aantoonbaar vastgelegd middels overeenkomsten (onbepaalde tijd) en kettingbedingen.
3. De onderbouwing is opgenomen in een mobiliteitsplan, opgesteld door een verkeerskundig adviesbureau en ondertekend door de gebruiker van het initiatief.

De gemeente beoordeelt het mobiliteitsplan op kwaliteit, realisme, toekomstbestendigheid en mogelijke gevolgen voor de (fysieke) omgeving.

5. STAPPENPLAN AUTO

Auto parkeren bij nieuwbouw, verbouw en functie wijziging



5.1 HET BEPALEN VAN DE AUTOPARKEEREIS

Het bovenstaande stroomschema is de wijze waarop de autoparkeeroplossing beoordeeld wordt. Het schema is in twee delen gesplitst: het linkerdeel (met de rode blokken) is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer en het rechter gedeelte is de verantwoordelijkheid van de gemeente.

Het schema is strikt volgtijdelijk. Dat wil zeggen dat voordat de initiatiefnemer op afkopen van de parkeereis uitkomt dat dan aantoonbaar de voorliggende stappen zijn doorlopen en duidelijk is waarom de voorgaande stappen niet haalbaar zijn.

5.1.1 STAP 1: HOE WORDT DE PARKEEREIS BEPAALD?

Om de parkeereis te bepalen worden de functies in het initiatief gedefinieerd conform de indeling uit de bijlage parkeernormen. Vervolgens worden de betreffende parkeernormen daaraan gekoppeld. Op basis van de aanwezigheidspercentages wordt eventueel dubbelgebruik vastgesteld. (let wel: alleen wanneer parkeerplaatsen ook daadwerkelijk dubbel te gebruiken zijn).

Vervolgens wordt gekeken of de regeling nieuw voor oud (paragraaf 3.3.3) van toepassing is. Deze wordt verrekend voor het nieuwe maatgevende moment.

Wanneer een bedrijf meerdere functies in zich herbergt wordt gekeken naar de dominante functie. Zo heeft een tuincentrum ook wel eens horeca. Alleen als de functies gelijkwaardig zijn, dan moet de parkeerbehoefte berekend worden naar evenredigheid van de functionaliteiten.

De CROW geeft niet voor alle functies aanwezigheidspercentages. Daarom moet voor een aantal functies een eigen invulling gegeven van de (verwachte)

aanwezigheid. De percentages voor de koopavond hebben we niet van het CROW overgenomen, aangezien er niet echt sprake meer is van een veel publiekstrekkende koopavond. De trend is dat bezoekers zich meer spreiden over de week. Ook zijn bijvoorbeeld sommige supermarkten/bouwmarkten inmiddels elke werkdagavond open, wat terug te zien is in de aanwezigheidspercentages op de werkdagavond.

5.1.2 STAP 2: PARKEREN OPLOSSEN OP EIGEN TERREIN

Het uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost. De parkeeroplossing wordt beoordeeld op de regelgeving maar ook op bruikbaarheid. Wanneer een parkeergarage voldoet aan de NEN2443 maar de parkeerplaatsen kunnen niet zonder steken in- of uitgereden worden dan beoordelen we die parkeerplaatsen als niet bruikbaar. Ze tellen dan niet mee in de parkeerbalans. Parkeerplaatsen op maaiveld worden op dezelfde manier beoordeeld op bruikbaarheid.

5.1.3 STAP 3: ALTERNATIEVE LOCATIE

Wanneer parkeren niet op eigen terrein kan worden opgelost (en pas na dat is aangetoond) kan gekeken worden naar oplossingen verder weg. Het gaat daarbij om definitieve oplossingen. Contracten voor gebruik en/of huur voor bepaalde tijd volstaan dan ook niet.

We hanteren voor bewoners een maximale loopafstand van 5 minuten of 400 meter en voor bezoekers een maximale loopafstand van 10 minuten of 800 meter. Deze afstand wordt gemeten van uitgang van de parkeergelegenheid tot de voordeur en volgens daadwerkelijke looproutes (niet hemelsbreed).

5.1.4 STAP 4: ALTERNATIEF MOBILITEITSPLAN

Wanneer aangetoond is dat niet voldaan kan worden aan parkeren op eigen terrein of op afstand en er aanleiding is om de parkeereis naar beneden bij te stellen, kan de initiatiefnemer dat onderbouwen met een mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan is opgesteld door een verkeerskundig adviesbureau en ondertekend door de gebruiker van het initiatief.

In dit mobiliteitsplan is het mogelijk om alternatieven te beargumenteren voor de automobilititeit. We staan daarbij open voor een innovatieve mobiliteitsaanpak mits gedegen onderbouwd. Creativiteit en innovatie wordt gewaardeerd maar het gevaar is dat alle goede bedoelingen stranden en de fysieke omgeving opgezaagd wordt met de problemen. Om die reden stellen we een plan-B als voorwaarde aan het mobiliteitsplan. De initiatiefnemer is tot vijf jaar na in gebruikname van het initiatief aanspreekbaar op realisatie van dat plan B.

De gemeente beoordeelt het mobiliteitsplan op kwaliteit, realisme, toekomstbestendigheid en mogelijke gevolgen voor de (fysieke) omgeving.

5.1.5 STAP 5: AFKOPEN PARKEEREIS

In het gereguleerde gebied (betaald parkeren) kan de initiatiefnemer de parkeereis afkopen. Het geld voor deze afkoop komt in het gemeentelijk mobiliteitsfonds waarmee de gemeente de algemene mobiliteit, ook rond het betreffende initiatief verder verbetert.

De afkoopregeling is vastgelegd in de Regeling Duurzame Mobiliteit. De hoogte van de afkoopsom wordt jaarlijks bepaald in de kredietbehandeling Mobiliteit.

5.2 WAAR MOETEN PARKEERPLAATSEN AAN VOLDOEN

We stellen aan de afmetingen van parkeerruimte de volgende eisen:

- De afmetingen van een parkeerplaats is ten minste 2,25 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m.
- De afmetingen van een parkeerruimte voor een gehandicapte - voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst – is ten minste 3,50 m bij 5,00 m.
- Wanneer te verwachten is dat er behoefte is aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, dan moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien op eigen terrein.
- Een parkeergarage moet voldoen aan de NEN 2443.
- Wanneer een parkeergarage voldoet aan de NEN 2443 maar de parkeerplaatsen kunnen niet zonder steken in- of uitgereden worden, dan beoordelen we die parkeerplaatsen als niet bruikbaar.

5.3 HOE TELLEN WE PARKEERPLAATSEN

In veel nieuwbouwplannen voor woningen wordt rekening gehouden met parkeren op eigen terrein. De realiteit is dat garages, of deze nu los bij het huis staan, onderdeel zijn van het huis of elders in een garageboxrij staan, niet gebruikt worden voor het parkeren van de dagelijks gebruikte auto('s). Om die reden tellen we garages niet mee in de parkeerberekening. Verder is het uitgangspunt dat ruimte op eigen terrein waar het mogelijk is te parkeren wel mee telt. Dus ook een lange oprit waar twee auto's achter elkaar moeten staan, telt als twee parkeerplaatsen. Immers het alternatief zou zijn dat een deel van de parkeerruimte op eigen terrein ook nog in de openbare ruimte moet worden opgelost. Bij het berekenen van de mogelijkheden om parkeren op eigen terrein, gelden voor woningen met garage en/of oprit de volgende berekeningsaantallen:

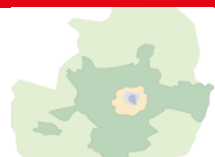
<i>Parkeervoorziening</i>	<i>Rekenaanatal</i>	<i>Opmerking</i>
Enkele oprit zonder garage	1	Oprit is minimaal 5m lang en 2,5m breed, bij voorkeur 3,5m breed
Lange oprit zonder garage	2	Lange oprit is minimaal 10m lang en 2,5m breed
Dubbele oprit zonder garage	2	Dubbele oprit is minimaal 5m lang en 4,5m breed
Garage bij woning zonder oprit	0	
Garagebox, niet bij woning	0	
Garage met enkele oprit	1	Oprit is minimaal 5m lang en 2,5m breed
Garage met lange oprit	2	Oprit is minimaal 10m lang en 2,5m breed
Garage met dubbele oprit	2	Oprit is minimaal 5m lang en 4,5m breed

BIJLAGE 1 AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

Aanwezigheidspercentages									
	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Werkdagnacht	Vrijdagmiddag	Vrijdagavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	100%	5%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	60%	60%	100%	0%	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	60%	70%	100%	0%	0%
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	40%	50%	0%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultant	100%	100%	10%	0%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant	30%	40%	80%	0%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%

BIJLAGE 2 FIETSPARKEERNORMEN

Wonen

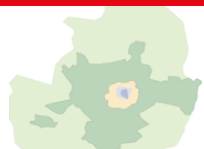


	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Aandeel bezoekers	0,3	0,3	0,25	0,2	Woning	
Koop, huis, vrijstaand	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning	Exclusief bezoekerparkeeren
Koop, huis, twee-onder-een-kap	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning	
Koop, huis, tussen/hoek	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning	
Koop, appartement, > 100 m2 GO	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning	
Koop, appartement, 75-100 m2 GO	4,0	4,0	4,0	4,0	Woning	
Koop, appartement, < 75 m2 GO	3,0	3,0	3,0	3,0	Woning	
Huur, huis, vrije sector	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning	
Huur, huis, sociale huur	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning	
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m2 GO	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning	
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 GO	4,0	4,0	4,0	4,0	Woning	
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 GO	3,0	3,0	3,0	3,0	Woning	
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 GO	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning	
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 GO	4,0	4,0	4,0	4,0	Woning	
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 GO	3,0	3,0	3,0	3,0	Woning	
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m2 GO	2,5	2,5	2,5	2,5	Woning	
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	1,4	1,4	1,4	1,4	Kamer	
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0,5	0,5	0,5	0,5	Woning	
Zorgwoningen (zorggeschikte woning **)	0,5	0,5	0,5	0,5	wooneenheid	Inclusief aandeel bezoekers van 60% Parkeernormen zijn inclusief parkeren voor personeel.
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	2,5	2,5	2,5	2,5	Woning	Exclusief bezoekerparkeeren

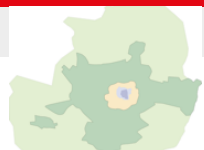


	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Kantoor zonder baliefunctie	1,7	1,7	1,7	1,7	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	3,0	3,0	3,0	3,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,4	1,4	1,4	1,4	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,6	0,6	0,6	0,6	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,2	1,2	1,2	1,2	100m2 bvo	
Lifescience categorie 1 (bedrijfsmatig)	1,4	1,4	1,4	1,4	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 5%
Lifescience categorie 2 (kantoorachtig)	1,4	1,4	1,4	1,4	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 20%
Lifescience categorie 3 (kantoor)	1,7	1,7	1,7	1,7	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 20%
Opslagruimte particulier	n.v.t.	n.v.t.	6,0	6,0	vestiging	

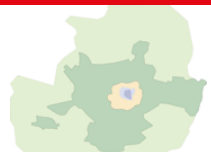
Winkelen



	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Buurtsupermarkt	3,7	2,7	2,0	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 89%
Fullservice supermarkt	5,4	4,1	3,5	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 93%
Groothandel specialist (bv levensmiddelen, kantoorartikelen)	n.v.t.	1,7	1,4	n.v.t.	100m2 bvo	Zoeken naar maatwerk ivm beperkte data. Aandeel bezoekers 80%
Groothandel algemeen	n.v.t.	1,7	1,4	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 80%
Buurtwinkelcentrum of dorps(winkel)centrum	n.v.t.	3,6	3,0	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 72%
Wijkwinkelcentrum	n.v.t.	5,0	4,2	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 79%
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	3,4	3,6	3,0	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 85% 1 m1 kraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder).
Kringloopwinkel	n.v.t.	2,5	1,6	1,3	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 89%
Bruin- en witgoed zaken	0,4	0,4	0,3	0,3	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	0,4	0,4	0,3	0,3	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,3	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 95%
Meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	0,5	0,4	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 93%
Outletcentrum	n.v.t.	0,5	0,4	0,2	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 94%
Bouwmarkt	n.v.t.	0,5	0,4	0,3	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 87%
Tuin/groencentrum (inclusief buitenruimte)	n.v.t.	0,5	0,4	0,3	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 89%



	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Bibliotheek	4,0	4,0	3,3	2,6	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 97%
Museum	1,7	1,3	0,9	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 95%
Bioscoop	9,0	7,5	3,5	1,7	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 94% 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo
Filmtheater Filmhuis	9,0	7,5	3,5	1,7	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 97% 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo
Theater schouwburg	26,0	21,0	17,5	12,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 87% 100 zitplaatsen is 300 m2 bvo
Musicaltheater	26,0	21,0	17,5	12,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 86% 100 zitplaatsen is 840 m2 bvo
Casino	2,0	2,0	1,6	1,6	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 86%
Bowlingcentrum	4,5	3,2	2,6	2,5	Bowlingbaan	Aandeel bezoekers 89%
Biljart- snookercentrum	2,5	1,9	1,6	1,2	Tafel	Aandeel bezoekers 87%
Dansstudio	5,9	3,7	3,0	2,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 93%
Fitnesscentrum sportschool	5,9	3,7	3,0	2,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 87%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 99%
Sauna Hammam	6,5	4,0	4,0	4,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 99%
Sporthal	5,5	3,9	3,0	2,5	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 96%
Gymzaal	6,7	3,9	2,7	2,1	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 94%
Tennishal	0,8	0,6	0,5	0,5	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 87%
Padelhal	1,6	1,2	1,0	1,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 87%
Squashhal	5,1	3,4	3,0	2,5	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 84%
Zwembad overdekt	n.v.t.	26,0	20,0	12,5	100m2 bassin	Aandeel bezoekers 97%
Zwembad openlucht	n.v.t.	34,0	28,0	20,5	100m2 bassin	Aandeel bezoekers 99%
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	9,5	9,5	100m2 bassin	Aandeel bezoekers 99%
Sportveld	57,5	57,5	57,5	57,5	Ha netto terrein	Aandeel bezoekers 95%
Stadion	0,2	0,20	0,2	n.v.t.	zitplaats	Aandeel bezoekers 99%
Kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	3,9	3,4	3,1	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 98%
Ski- snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	3,5	n.v.t.	100m2 sneeuw	Aandeel bezoekers 98% excl oefenpistes
Jachthaven	0,2	0,2	0,2	0,2	ligplaats	
Golfoefencentrum (Pitch&Putt)	n.v.t.	n.v.t.	17,5	17,5	centrum	Aandeel bezoekers 93% Uitgaande van een omvang van circa 6 ha
Golfbaan 18 holes (60 - 70 Ha)	n.v.t.	n.v.t.	17,5	17,5	18 holes	Aandeel bezoekers 98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	1,5	1,5	1,0	0,6	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	12,5	12,5	12,5	12,5	gemiddelde boerderij	Aandeel bezoekers 97%
Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,6	box	Aandeel bezoekers 90%
Dierenpark	10,8	10,8	10,8	10,8	Ha netto terrein	Aandeel bezoekers 99%
Attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	10,8	10,8	Ha netto terrein	Aandeel bezoekers 99%
Volkstuin	n.v.t.	1,9	1,8	1,6	10 tuinen	Aandeel bezoekers 100%
Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	19,7	14,1	11,0	gemiddelde tuin	Aandeel bezoekers 99%

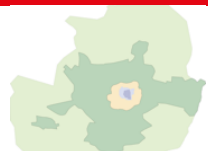


	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Camping (kampeerterrein) per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,2	Standplaats	Aandeel bezoekers 90% Exclusief 10% voor gasten van bezoekers
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	0,2	0,2	Bungalow	Aandeel bezoekers 91%
Hotel	2,0	2,0	2,0	2,0	10 kamers	Aandeel bezoekers 77%
Café Bar Cafetaria	11,5	11,5	11,5	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 90%
Restaurant	11,5	11,5	6,5	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 80%
Discotheek	12,5	12,5	10,0	5,5	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 99%
Evenementenhal Beursgebouw Congresgebouw	1,0	1,0	1,0	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 99%



	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Huisartsenpraktijk (-centrum)	1,4	1,4	1,2	0,5	Behandeltkamer	Aandeel bezoekers 57%
Apotheek	7,0	7,0	7,0	n.v.t.	Apotheek	Aandeel bezoekers 45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,4	1,4	1,1	0,5	Behandeltkamer	Aandeel bezoekers 57%
Consultatiebureau	1,4	1,4	1,1	0,5	Behandeltkamer	Aandeel bezoekers 50%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	2,7	2,7	2,4	1,9	Behandeltkamer	Aandeel bezoekers 47%
Gezondheidscentrum	1,4	1,4	1,1	0,5	Behandeltkamer	Aandeel bezoekers 55%
Ziekenhuis	1,1	1,0	1,0	0,8	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 29%
Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	6,5	6,5	gelijktijdige plechtigheid	Aandeel bezoekers 99%
Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	6,5	6,5	gelijktijdige plechtigheid	Aandeel bezoekers 97%
Penitentiaire inrichting	0,5	0,5	0,5	0,5	10 cellen	Aandeel bezoekers 37%
Religiegebouw	0,4	0,4	0,4	n.v.t.	Zitplaats	
Verpleeg- en verzorgingstehuis	1,1	1,1	0,8	0,8	Wooneenheid	Aandeel bezoekers 60% Parkeernormen zijn inclusief parkeren voor personeel.

Onderwijs



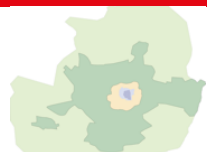
	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Kinderdagverblijf (crèche)	1,0	1,0	0,8	0,8	100m2 bvo	
Basisonderwijs	11,5	11,5	11,5	11,5	leslokaal	
Middelbare school	80,0	80,0	80,0	80,0	100 leerlingen	
ROC	48,0	48,0	48,0	48,0	100 leerlingen	
HBO	64,0	64,0	64,0	64,0	100 studenten	
Universiteit	64,0	64,0	64,0	64,0	100 studenten	
Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs	3,8	3,8	3,8	3,8	10 studenten	

BIJLAGE 3 AUTOPARKEERNORMEN

Wonen

	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Aandeel bezoekers	0,1	0,1	0,15	0,2	Woning	
Koop, huis, vrijstaand	0,7	1,1	1,8	2,1	Woning	Exclusief bezoekerparkeren
Koop, huis, twee-onder-een-kap	0,6	1,0	1,7	1,9	Woning	
Koop, huis, tussen/hoek	0,5	0,9	1,5	1,7	Woning	
Koop, appartement, > 100 m2 GO	0,5	0,9	1,6	1,8	Woning	
Koop, appartement, 75-100 m2 GO	0,5	0,7	1,2	1,4	Woning	
Koop, appartement, < 75 m2 GO	0,4	0,6	1,2	1,3	Woning	
Huur, huis, vrije sector	0,4	0,7	1,2	1,4	Woning	
Huur, huis, sociale huur	0,2	0,4	1,0	1,1	Woning	
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m2 GO	0,4	0,7	1,2	1,3	Woning	
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 GO	0,2	0,3	0,9	1,0	Woning	
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 GO	0,2	0,2	0,8	0,9	Woning	
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 GO	0,2	0,3	0,9	1,0	Woning	
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 GO	0,2	0,2	0,8	0,9	Woning	
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 GO	0,2	0,2	0,7	0,8	Woning	
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m2 GO	0,2	0,2	0,4	0,5	Woning	
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,0	0,0	0,1	0,3	Kamer	
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0,0	0,5	0,8	0,9	Woning	
Zorgwoningen (zorggeschikte woning **)	0,4	0,5	0,6	0,6	wooneenheid	Inclusief aandeel bezoekers van 60% Parkeernormen zijn inclusief parkeren voor personeel.
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	0,0	0,0	0,0	0,0	Woning	Exclusief bezoekerparkeren

Werken



	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Kantoor zonder baliefunctie	0,7	1,3	1,7	2,6	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,0	1,6	2,3	3,6	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	0,8	1,5	2,2	2,4	100m2 bvo	Exclusief vrachtwagenparkeren. Bezoekersparkeren 5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,3	0,5	1,0	1,1	100m2 bvo	Exclusief vrachtwagenparkeren. Bezoekersparkeren 5%
Bedrijfsverzamelgebouw	0,6	1,1	1,6	2,0	100m2 bvo	Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensief en arbeidsintensief)
Lifescience categorie 1 (bedrijfsmatig)	0,6	1,0	1,0	1,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 5%
Lifescience categorie 2 (kantoorachtig)	0,8	1,3	1,3	1,3	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 20%
Lifescience categorie 3 (kantoor)	1,1	1,7	1,7	1,7	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 20%
Opslagruimte particulier	n.v.t.	n.v.t.	10,0	10,0	vestiging	De benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen is onafhankelijk van de omvang van het gebouw

Winkelen



	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Buurtsupermarkt	0,7	1,7	3,4	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 89%
Fullservice supermarkt	1,6	3,0	5,2	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 93%
Groothandel specialist (bv levensmiddelen, kantoorartikelen)	n.v.t.	4,9	5,9	n.v.t.	100m2 bvo	Zoeken naar maatwerk ivm beperkte data. Aandeel bezoekers 80%
Groothandel algemeen	n.v.t.	5,4	6,4	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 80%
Buurtwinkelcentrum of dorps(winkel)centrum	n.v.t.	2,1	3,7	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 72%
Wijkwinkelcentrum	n.v.t.	3,3	5,1	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 79%
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	0,1	0,15	0,2	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 85% 1 m1 kraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder).
Kringloopwinkel	n.v.t.	0,9	1,7	2,3	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 89%
Bruin- en witgoed zaken	2,2	4,8	7,4	9,3	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	0,7	1,3	1,7	2,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	4,8	5,2	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 95%
Meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	1,6	2,3	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 93%
Outletcentrum	n.v.t.	7,8	9,6	10,4	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 94%
Bouwmarkt	n.v.t.	1,5	2,3	2,5	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 87%
Tuin/groencentrum (inclusief buitenruimte)	n.v.t.	2,0	2,6	2,9	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 89%

	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Bibliotheek	0,2	0,5	1,1	1,4	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 97%
Museum	0,2	0,5	1,0	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 95%
Bioscoop	1,7	6,9	11,0	13,7	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 94% 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo
Filmtheater Filmhuis	1,2	4,2	7,7	9,9	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 97% 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo
Theater schouwburg	4,4	6,4	9,8	12,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 87% 100 zitplaatsen is 300 m2 bvo
Musicaltheater	1,8	2,9	3,9	5,1	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 86% 100 zitplaatsen is 840 m2 bvo
Casino	3,9	5,6	6,5	8,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 86%
Bowlingcentrum	0,8	1,7	2,8	2,8	Bowlingbaan	Aandeel bezoekers 89%
Biljart- snookercentrum	0,5	0,8	1,4	1,8	Tafel	Aandeel bezoekers 87%
Dansstudio	0,8	3,3	5,4	7,4	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 93%
Fitnesscentrum sportschool	0,7	2,9	4,7	6,5	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 87%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 99%
Sauna Hammam	1,5	4,1	6,6	7,3	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 99%
Sporthal	0,9	1,8	2,7	3,5	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 96%
Gymzaal	0,6	1,6	2,7	3,6	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 94%
Tennishal	0,2	0,3	0,5	0,5	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 87%
Padelhal	0,2	0,3	0,8	0,8	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 87%
Squashhal	1,1	2,3	2,7	3,2	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 84%
Zwembad overdekt	n.v.t.	9,7	11,5	13,3	100m2 bassin	Aandeel bezoekers 97%
Zwembad openlucht	n.v.t.	9,1	12,9	15,8	100m2 bassin	Aandeel bezoekers 99%
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	100m2 bassin	Aandeel bezoekers 99%
Sportveld	9,8	13,0	20,0	20,0	Ha netto terrein	Aandeel bezoekers 95%
Stadion	0,0	0,04	0,1	n.v.t.	zitplaats	Aandeel bezoekers 99%
Kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	1,8	2,4	2,8	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 98%
Ski- snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	2,4	n.v.t.	100m2 sneeuw	Aandeel bezoekers 98% excl oefenpistes
Jachthaven	0,4	0,5	0,6	0,6	ligplaats	
Golfoefencentrum (Pitch&Putt)	n.v.t.	n.v.t.	50,7	56,2	centrum	Aandeel bezoekers 93% Uitgaande van een omvang van circa 6 ha
Golfbaan 18 holes (60 - 70 Ha)	n.v.t.	n.v.t.	95,6	118,3	18 holes	Aandeel bezoekers 98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	0,3	1,2	5,3	6,1	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	0,3	1,2	4,4	5,1	gemiddelde boerderij	Aandeel bezoekers 97%
Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	box	Aandeel bezoekers 90%
Dierenpark	3,0	4,0	8,0	8,0	Ha netto terrein	Aandeel bezoekers 99%
Attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	8,0	8,0	Ha netto terrein	Aandeel bezoekers 99%
Volkstuin	n.v.t.	1,1	1,4	1,5	10 tuinen	Aandeel bezoekers 100%
Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	5,0	10,5	13,5	gemiddelde tuin	Aandeel bezoekers 99%

Horeca | Recreatie



	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Camping (kampeerterrein) per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	Standplaats	Aandeel bezoekers 90% Exclusief 10% voor gasten van bezoekers
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	Bungalow	Aandeel bezoekers 91%
Hotel	1,1	2,6	4,7	6,8	10 kamers	Aandeel bezoekers 77%
Café Bar Cafetaria	3,0	4,0	6,0	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 90%
Restaurant	3,0	4,0	6,0	8,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 80%
Discotheek	3,1	10,3	18,4	20,8	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 99%
Evenementenhal Beursgebouw Congresgebouw	2,3	4,0	7,5	n.v.t.	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 99%

Gezondheid | Sociaal



	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Huisartsenpraktijk (-centrum)	1,4	2,2	3,0	3,3	Behandelkamer	Aandeel bezoekers 57%
Apotheek	1,5	2,5	3,2	n.v.t.	Apotheek	Aandeel bezoekers 45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	0,8	1,2	1,8	2,0	Behandelkamer	Aandeel bezoekers 57%
Consultatiebureau	0,8	1,3	1,9	2,2	Behandelkamer	Aandeel bezoekers 50%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,0	1,7	2,4	2,7	Behandelkamer	Aandeel bezoekers 47%
Gezondheidscentrum	1,0	1,6	2,2	2,5	Behandelkamer	Aandeel bezoekers 55%
Ziekenhuis	1,0	1,5	1,7	2,0	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 29% alternatieve berekening CROW 744
Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	gelijktijdige plechtigheid	Aandeel bezoekers 99%
Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	gelijktijdige plechtigheid	Aandeel bezoekers 97%
Penitentiaire inrichting	1,1	1,9	3,3	3,7	10 cellen	Aandeel bezoekers 37%
Religiegebouw	0,1	0,1	0,2	n.v.t.	Zitplaats	
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,4	0,5	0,6	n.v.t.	Wooneenheid	Aandeel bezoekers 60% Parkeernormen zijn inclusief parkeren voor personeel.

Onderwijs



	Centrumgebied *)	Binnensingelgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Parkeernorm per	Opmerking
Kinderdagverblijf (crèche)	0,5	0,9	1,2	1,5	100m2 bvo	Aandeel bezoekers 0% exclusief kiss&ride
Basisonderwijs	0,4	0,5	0,8	0,8	leslokaal	Aandeel bezoekers 48% exclusief kiss&ride
Middelbare school	1,7	3,0	4,3	4,9	100 leerlingen	Aandeel bezoekers 11% bezoekers zijn leerlingen
ROC	2,4	3,8	5,2	5,9	100 leerlingen	Aandeel bezoekers 7% bezoekers zijn leerlingen
HBO	4,7	6,9	9,5	10,9	100 studenten	Aandeel bezoekers 72% bezoekers zijn studenten
Universiteit	7,3	11,5	14,7	16,8	100 studenten	Aandeel bezoekers 48% bezoekers zijn studenten
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	2,3	4,0	6,0	10,5	10 studenten	Aandeel bezoekers 95% bezoekers zijn studenten

Parkeerbehoefte voor halen en brengen (kiss and ride):

Bij een peuterspeelzaal, crèche, kinderdagverblijf en basisschool moet het bouwplan naast de normale parkeerplaatsen voorzien in een “kiss and ride” gelegenheid. Voor het initiatief wordt berekend welke “kiss-and-ride” parkeerbehoefte nodig is. De parkeerbehoefte voor “kiss-and-ride” parkeerplaatsen wordt met de volgende formule berekend:

(Aantal leerlingen) x (Percentage kinderen dat met de auto wordt gebracht) x (Reductiefactor voor parkeerduur) x (Reductiefactor voor het aantal kinderen per auto.)

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

Percentage autokinderen voor basisscholen: 14%; voor kinderopvang: 50%

Reductiefactor aantal kinderen per auto: 0,9

Reductiefactor parkeerduur is bij basisscholen 0,7 en bij kinderopvang 0,5.

*) In Enschede ligt het gebied "centrum" dicht tegen het stadserf aan en in het gebied zijn ook de toegangen aanwezig tot alle binnenstadspaarkeergarages. De norm in dit gebied is dan ook 25% lager dan het kencijfer van het CROW (minimum van de kencijfers). Hiermee is het centrumgebied een overgangsgedied tussen het stadserf en de schilwijken.

**) Door het scheiden van wonen en zorg in de verpleeghuiszorg worden nieuwe verpleeghuisplekken gebouwd in de vorm van zelfstandige woningen. Wanneer de woning voldoet aan de definitie 'zorg geschikte woning' van de gemeente Enschede (BAT 3,4, Woonkeur 6, Rolstoelgeschikte woning) , dan is er sprake van een situatie die vergelijkbaar is met een verpleeghuis. Daarom zijn die normen ook op deze woningen van toepassing.

BIJLAGE 4 REKENVOORBEELDEN

REKENVOORBEELD DUBBELGEBRUIK

Op een locatie in het gebied 'Rest bebouwde kom' is een ontwikkeling gepland met het volgende programma:

- 8 koopappartementen van 85 m²
- 5 sociale huurwoningen
- 5 huurappartementen vrije sector huur van 120 m²
- 1.000 m² Kantoren

De normatieve parkeereis wordt bepaald door de parkeernorm te vermenigvuldigen met het aantal woningen cq aantal m² bvo:

Tabel: Basis-parkeerbehoefte

Omschrijving	Gebruiks Oppervlakte GO	Aantal woningen	Parkeernorm			Parkerbehoefte	
			Doelgroep	Norm	Eenheid	Totaal	
Koop, appartement, 75-100 m2	75-100 m2	8	Bewoners	1,2	woning	9,6	
Huur, huis, sociale huur		5	Bewoners	1,0	woning	5,0	
Huur, appartement, vrije sector	> 100 m2	5	Bewoners	1,2	woning	6,0	
Bezoekers van bewoners		18	Bezoekers	0,15	woning	2,7	
Kantoor	1.000	m2 bvo	Werknemers	1,6	100 m2 bvo	16,0	17,0
			Bezoekers	0,1	100 m2 bvo	1,0	
Totaal							40,3

De normatieve parkeereis is dan ook 40,3 parkeerplaatsen.

De bewoners, de bezoekers van de bewoners en de medewerkers en bezoekers van het kantoor zijn op verschillende momenten van de dag aanwezig. Daarom zijn de aanwezigheidspercentages opgenomen, zie Tabel: aanwezigheidspercentages.

Tabel: Aanwezigheidspercentages (per moment van de dag)

Omschrijving	Doelgroep	Aanwezigheidspercentages (per periode van de dag)								
		Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
		Overdag	Middag	Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
Koop, appartement, 75-100 m2	Bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
Huur, huis, sociale huur	Bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
Huur, appartement, vrije sector	Bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
Bezoekers van bewoners	Bezoekers	40%	50%	75%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor	Werknemers	100%	100%	5%	0%	60%	0%	0%	0%	0%
	Bezoekers	100%	100%	5%	0%	60%	0%	0%	0%	0%

Deze aanwezigheidspercentages worden vermenigvuldigd met de parkeereis per functie conform onderstaande Tabel parkeerbalans:

Tabel: Parkeerbalans (per moment van de dag)

Onderdeel	Doelgroep	Parkeerbehoefte (per periode van de dag)								
		Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
		Overdag	Middag	Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	Bewoner	5,8	5,8	8,6	9,6	6,7	6,7	7,2	7,7	7,2
Huur, huis, sociale huur	Bewoner	3,0	3,0	4,5	5,0	3,5	3,5	3,8	4,0	3,8
Huur, appartement, vrije sector	Bewoner	3,6	3,6	5,4	6,0	4,2	4,2	4,5	4,8	4,5
Bezoekers van bewoners	Bezoeker	1,1	1,4	2,0	0,0	1,6	2,7	2,7	2,7	2,4
Kantoor	Werknemers	16,0	16,0	0,8	0,0	9,6	0,0	0,0	0,0	0,0
	Bezoekers	1,0	1,0	0,1	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Bewoners		12,4	12,4	18,5	20,6	14,4	14,4	15,5	16,5	15,5
Werknemers		16,0	16,0	0,8	0,0	9,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Bezoekers		2,1	2,4	2,1	0,0	2,2	2,7	2,7	2,7	2,4
Totaal		30,4	30,7	21,4	20,6	26,2	17,1	18,2	19,2	17,9

Uit deze berekening blijkt dat het maatgevende moment de werkdag middag is met een parkeervraag van 30,7 parkeerplaatsen. Dit wordt afgerond naar een parkeereis van 31 parkeerplaatsen.

REKENVOORBEELD NIEUW VOOR OUD

Op een locatie in het gebied 'Rest bebouwde kom' is een ontwikkeling gepland met het volgende programma:

- 8 koopappartementen van 85 m2
- 5 sociale huurwoningen
- 5 huurappartementen vrije sector huur van 120 m2

De ontwikkeling komt in de plaats van een bestaand kantoorgebouw van 1.000m2 bvo

De normatieve parkeereis voor de nieuwbouw wordt bepaald door de parkeernorm te vermenigvuldigen met het aantal woningen cq aantal m2 bvo..De normatieve parkeerbehoefte van de oude functie wordt als negatief aantal toegevoegd:

Tabel: Basis-parkeerbehoefte

Omschrijving	Gebruiks Oppervlakte GO	Aantal woningen	Parkeernorm			Parkerbehoefte	
			Doelgroep	Norm	Eenheid	Totaal	
Koop, appartement, 75-100 m2	75-100 m2	8	Bewoners	1,2	woning	9,6	
Huur, huis, sociale huur		5	Bewoners	1,0	woning	5,0	
Huur, appartement, vrije sector	> 100 m2	5	Bewoners	1,2	woning	6,0	
Bezoekers van bewoners		18	Bezoekers	0,15	woning	2,7	
Totaal Nieuw			Bewoners			20,6	23,3
			Bezoekers			2,7	
Kantoor oud	-1.000	m2 bvo	Werknemers	1,6	100 m2 bvo	-16,0	-17,0
			Bezoekers	0,1	100 m2 bvo	-1,0	
Totaal Oud			Werknemers			-16,0	-17,0
			Bezoekers			-1,0	

De normatieve parkeereis voor de nieuwbouw is dan ook 23,3 parkeerplaatsen. De oude functie heeft een theoretische normatieve parkeervraag van 17,0 parkeerplaatsen.

De bewoners, de bezoekers van de bewoners en de medewerkers en bezoekers van het kantoor zijn op verschillende momenten van de dag aanwezig. Daarom zijn de aanwezigheidspercentages opgenomen, zie Tabel: aanwezigheidspercentages.

Tabel: Aanwezigheidspercentages (per moment van de dag)

Omschrijving	Doelgroep	Aanwezigheidspercentages (per periode van de dag)								
		Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
		Overdag	Middag	Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
Koop, appartement, 75-100 m2	Bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
Huur, huis, sociale huur	Bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
Huur, appartement, vrije sector	Bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
Bezoekers van bewoners	Bezoekers	40%	50%	75%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor oud	Werknemers	100%	100%	5%	0%	60%	0%	0%	0%	0%
	Bezoekers	100%	100%	5%	0%	60%	0%	0%	0%	0%

Deze aanwezigheidspercentages worden vermenigvuldigd met de parkeereis per functie conform onderstaande Tabel parkeerbalans:

Tabel: Parkeerbalans (per moment van de dag)

Onderdeel	Doelgroep	Parkeerbehoefte (per periode van de dag)								
		Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
		Overdag	Middag	Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	Bewoner	5,8	5,8	8,6	9,6	6,7	6,7	7,2	7,7	7,2
Huur, huis, sociale huur	Bewoner	3,0	3,0	4,5	5,0	3,5	3,5	3,8	4,0	3,8
Huur, appartement, vrije sector	Bewoner	3,6	3,6	5,4	6,0	4,2	4,2	4,5	4,8	4,5
Bezoekers van bewoners	Bezoeker	1,1	1,4	2,0	0,0	1,6	2,7	2,7	2,7	2,4
Kantoor oud	Werknemers	-16,0	-16,0	-0,8	0,0	-9,6	0,0	0,0	0,0	0,0
	Bezoekers	-1,0	-1,0	-0,1	0,0	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Bewoners		12,4	12,4	18,5	20,6	14,4	14,4	15,5	16,5	15,5
Bezoekers		0,1	0,4	2,0	0,0	1,0	2,7	2,7	2,7	2,4
Totaal		12,4	12,7	20,5	20,6	15,4	17,1	18,2	19,2	17,9

Uit deze berekening blijkt dat het maatgevende moment de werkdag nacht is met een parkeervraag van 20,6 parkeerplaatsen. Dit wordt afgerond naar een parkeereis van 21 parkeerplaatsen.

GEMEENTE ENSCHEDE



ENSCHDE