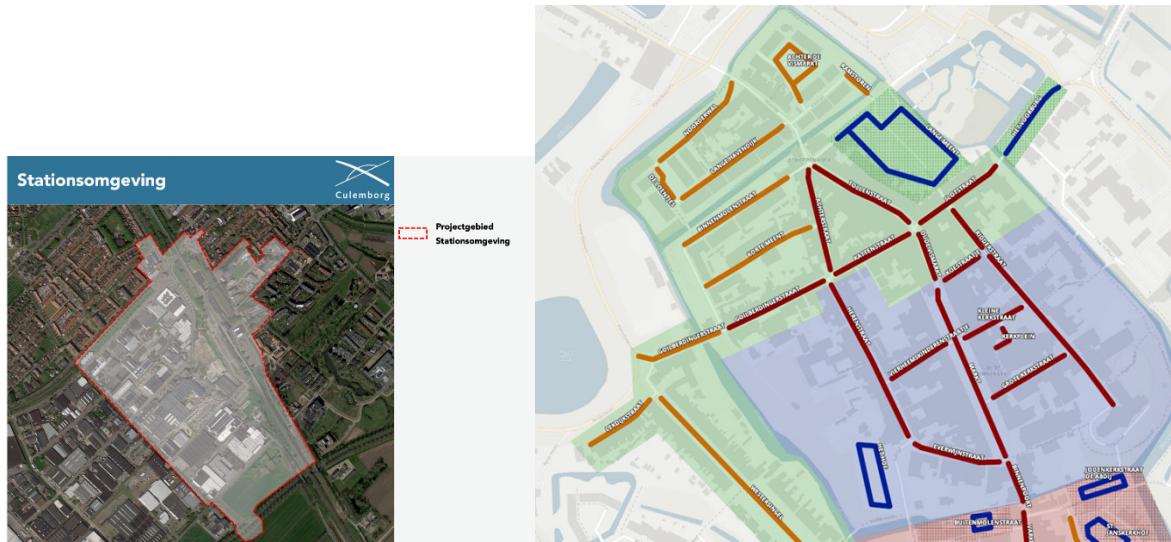


Nota parkeernormen 2026 Culemborg



Nota Parkeernormen 2026 gemeente Culemborg

Intitulé

Nota Parkeernormen 2026 gemeente Culemborg

De raad van de gemeente Culemborg;
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 25 augustus 2026;

Besluit:

Vast te stellen de Nota Parkeernormen 2026.

Inhoud

2. Inleiding.....	6
2.1 Juridisch kader.....	6
3. Gebiedsindeling.....	7
3.1 Stedelijkheidsgraad	7
3.2 Stedelijke zones.....	7
3.3 Stationsomgeving.....	8
3.4 CROW bandbreedte	9
3.5 Specifieke gebieden	9
4. Overzicht parkeernormen	10
4.1 Bezoekersaandeel auto en fiets	10
5. Stappenplan berekening parkeereis	11
6. Invulling parkeereis	14
6.1 Randvoorwaarden voor de parkeeroplossing	14
6.2 Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt	14
7. Reductie en ontheffingsmogelijkheden	16
7.1 Reductiefactoren.....	16
7.2 Deelmobiliteit.....	16
7.3 Eisen aan deelmobiliteit.....	16
7.4 Kleine ontwikkelingen; vrijstelling voor auto parkeren.....	17
7.5 Ontheffingsmogelijkheden.....	17
7.6 Monitoring en herziening.....	18
8 Kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen	18
8.1 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen	18
9. Fietsparkeernormen.....	19
9.1 Toepassingsbereik.....	19
9.2 Kwantitatieve Parkeernormen	19
9.3 Bewoners en bezoekers	19
9.4 Speciale voertuigen	19
10 Rolverdeling gemeente en initiatiefnemer	20
10.1 Aan te leveren informatie door initiatiefnemer.....	20
11. Juridische borging van parkeerafspraken.....	20
11.1 Parkeren ook in de toekomst goed geregeld	20
11.2 Beperkt recht op parkeervergunning	20
POET (Parkeren Op Eigen Terrein)	20
GROP (Geen Recht Op Parkeervergunning)	21
12 Citeertitel en inwerkingtreding	21
12.1 Citeertitel	21
12.2 Inwerkingtreding.....	21

13 Overgangsregeling.....	21
Bijlage 1.....	22
Bijlage 2 Specifieke normen Parijsch, Linieveld en Lanxmeer.....	26
Bijlage 3. Eisen parkeeronderzoek	27

Definities

- a. **Aanwezigheidspercentages**: De aanwezigheidspercentages waarmee kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende type parkeerders kunnen worden gebruikt (maatgevend moment).
- b. **Afkoop**: Het afkopen van parkeerplaatsen die de initiatiefnemer niet op eigen terrein kan realiseren, waarbij de gemeente het saldo aanwendt voor het realiseren van flankerende mobiliteitsmaatregelen die aantoonbaar bijdragen aan de bereikbaarheid in de gemeente Culemborg, dan wel de openbare parkeersituatie verbeteren.
- c. **College**: Het college van burgemeester en wethouders van Culemborg.
- d. **Dubbelgebruik**: Het beoordelen of dezelfde parkeerplaats door meer dan één type parkeerder op verschillende momenten kan worden gebruikt.
- e. **Eigen terrein**: Terrein waarop de ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd, en ook een aansluitend of elders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en dat binnen maximaal acceptabele loopafstand ligt.
- f. **Financiële bijdrage**: Het financieel bijdragen aan het (extra) gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte zodat de gemeente het beheer en onderhoud kan financieren.
- g. **Functie**: Term die het soort gebruik aanduidt van een pand of perceel: bijvoorbeeld wonen, detailhandel of onderwijs. Uitgangspunt voor het bepalen van de functie is het feitelijk gebruik en niet de maximale gebruiksmogelijkheden op basis van het Omgevingsplan.
- h. **Functiewijziging**: Als een bestaand pand of perceel een andere functie krijgt.
- i. **GROP**: Geen Recht Op Parkeervergunning. Lijst met adressen waarvoor is vastgelegd dat gebruikers geen recht hebben op een parkeervergunning voor de openbare ruimte.
- j. **Initiatiefnemer**: De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een ruimtelijke ontwikkeling is ingediend. Of wie een verzoek doet om het Omgevingsplan te wijzigen.
- k. **Kwaliteitseis**: Een eis die gesteld wordt voor de bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeerplaats.
- l. **Nieuwbouw**: Wanneer een pand wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing, een pand wordt gebouwd op een perceel naast bestaande bebouwing of een pand (gedeeltelijk) wordt gesloopt en op dit perceel een nieuw pand wordt gebouwd. Verbouwingen aan een bestaand pand om dit geschikt te maken voor de nieuwe functie, of het verhogen van een bestaand pand met één of meerdere verdiepingen is geen nieuwbouw.
- m. **Maatgevende parkeervraag**: Het dagdeel waarop de verschillende functies binnen een ruimtelijke ontwikkeling samen op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeervraag hebben, ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn. Het gaat om de parkeervraag op representatieve momenten, waarbij rekening wordt gehouden met werkzaamheden, evenementen, vakantieperiodes, etc.
- n. **Openbare parkeerplaats**: Parkeerplaats in de openbare ruimte in eigendom en/of beheer bij de gemeente Culemborg.
- o. **Parkeernorm**: Een getal dat aangeeft hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen benodigd zijn voor een functie per vastgestelde eenheid.
- p. **Parkeereis**: Het aantal te realiseren of beschikbaar te stellen fiets- en autoparkeerplaatsen voor een ruimtelijke ontwikkeling.
- q. **Parkeervraag**: De totale vraag (functies x norm) naar auto- en fietsparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling.
- r. **POET**: Parkeren Op Eigen Terrein. Lijst met adressen met parkeergelegenheid op eigen terrein of in een bij het adres behorende private parkeervoorziening.
- s. **Ruimtelijke ontwikkeling**: Een ruimtelijke ontwikkeling waarvoor een omgevingsvergunning of een wijziging van het Omgevingsplan nodig is. Het gaat om het bouwen, uitbreiden of het wijzigen van de functie van gebouwen en gronden.
- t. **Salderingsregeling**: Een methodiek op basis waarvan parkeerplaatsen die toebehoorden tot de voorgaande functie(s) in mindering worden gebracht op de parkeervraag van de nieuwe functie(s).

- u. **Transformatie:** Renovatiebouw en het wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw, niet zijnde volledige nieuwbouw.

2. Inleiding

Iedere ruimtelijke ontwikkeling brengt een behoefte voor het parkeren van auto's en fietsen met zich mee. De Nota Parkeernormen Culemborg 2026 (hierna Nota Parkeernormen) bevat parkeernormen waarmee de parkeerbehoefte van ruimtelijke ontwikkelingen in Culemborg bepaald kan worden. In de Nota Parkeernormen staat ook aangegeven hoe de parkeerbehoefte ingevuld kan worden en welke toepassingsregels daarbij gelden. De Nota Parkeernormen 2026 vervangt de Nota Parkeernormen Culemborg 2020-2025.

Het doel van de nota parkeernormen is het vastleggen van heldere regels en richtlijnen voor het aantal benodigde parkeerplaatsen bij nieuwe bouwprojecten of functiewijzigingen (zoals een kantoor dat woningen wordt). Het zorgt voor een juridisch en transparant kader voor burgers, ontwikkelaars en de gemeente als onderdeel van een omgevingsvergunning of wijziging in het Omgevingsplan.

Voor het bepalen van de parkeervraag van een ontwikkeling hanteren we tot heden de vastgestelde nota Parkeernormen 2020-2025. Als basis voor de totstandkoming van deze parkeernormen gebruikten we publicatie 381 van het CROW¹ 'Toekomstbestendig parkeren'. Inmiddels is deze vervangen door publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering'.

Op basis van deze nota wordt vastgesteld hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen minimaal nodig zijn en waar en hoe deze moeten worden aangelegd of beschikbaar worden gesteld.

2.1 Juridisch kader

Deze nota is vastgesteld als beleidsregel in de zin van artikel 1:3, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht. De nota is van toepassing bij de beoordeling van aanvragen om een omgevingsvergunning (voor zowel binnenplanse als buitenplanse Omgevingsplanactiviteiten) en bij het wijzigen van het Omgevingsplan. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt een initiatief getoetst aan de regels uit het Omgevingsplan, waaronder de regels voor het parkeren van auto's en fietsen. De juridische koppeling tussen het Omgevingsplan en deze beleidsnota is geborgd via een dynamische verwijzing in het Omgevingsplan. Dit betekent dat aanvragen altijd worden getoetst aan de hand van de parkeernormen uit de meest actuele versie van de nota Parkeernormen.

¹ Het CROW is hét kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. Wegbeheerders in Nederland volgen de richtlijnen van het CROW.

3. Gebiedsindeling

De hoogte van de parkeernorm wordt bepaald door verschillende factoren. Deze zijn de stedelijkheidsgraad, de stedelijke zone en de hoogte binnen de CROW-bandbreedte van kencijfers.

3.1 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de hoogte van een parkeernorm. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe.

De stedelijkheid van een gebied zegt wat over het aantal adressen per vierkante kilometer. In de CROW kencijfers wordt de stedelijkheid uitgedrukt in 5 schalen van 'zeer sterk stedelijk' tot 'niet stedelijk'. In hoog stedelijk gebied is het voorzieningenniveau vaak groter, de afstand tot de voorzieningen kleiner en het mobiliteitsaanbod breder dan in een laag stedelijk gebied. Samengevat: hoe lager de stedelijkheid, hoe hoger de parkeernorm.

In het algemeen heeft Culemborg een 'matig stedelijk' karakter met gemiddeld ongeveer 1500 adressen per km.

3.2 Stedelijke zones

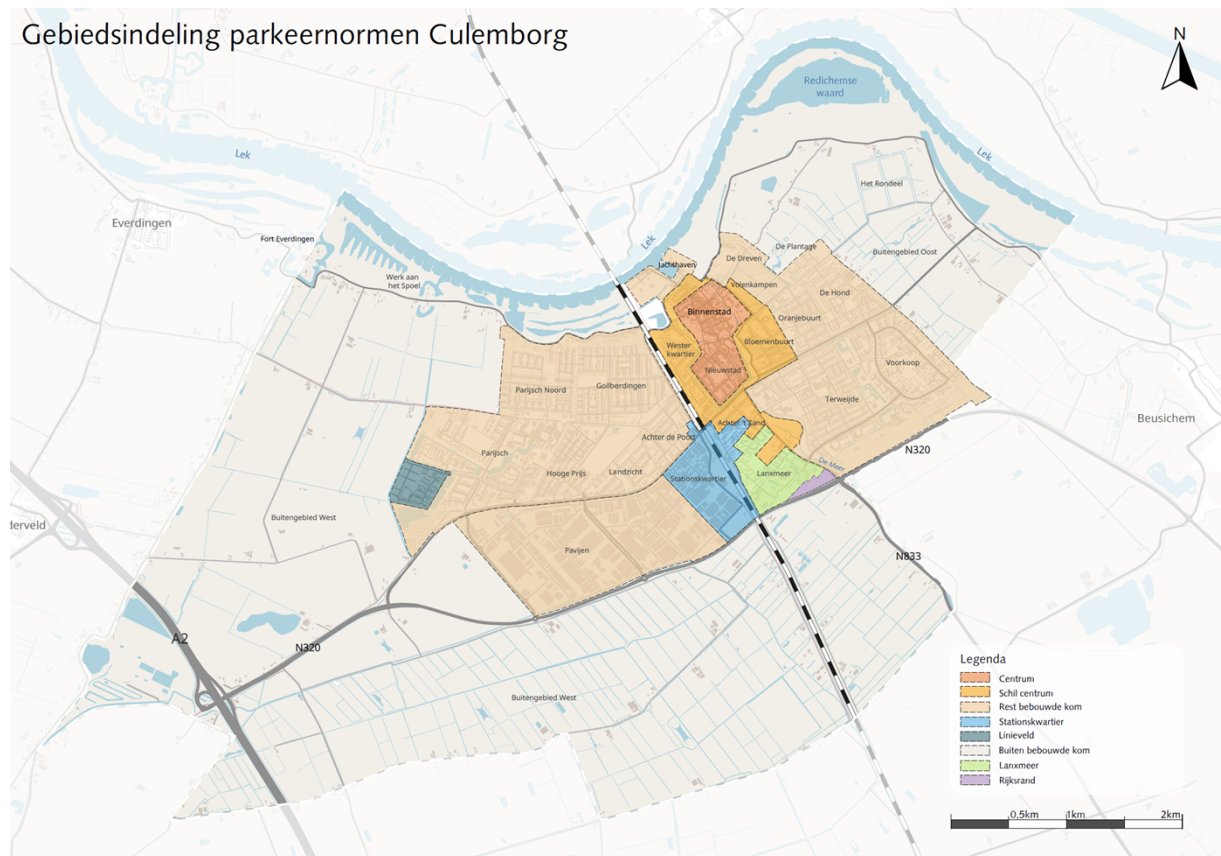
Ook de ligging van een gebied is van invloed op de hoogte van de parkeernorm. Naarmate een gebied verder van een centrum af ligt neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe.

In de CROW richtlijnen is daarom onderscheid gemaakt naar vier zones:

- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom;
- buitengebied.

Voor het bepalen van de parkeernormen is Culemborg ingedeeld in drie gebieden. Deze gebieden sluiten aan op de CROW indeling in: centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom. Daarnaast is er een categorie buitengebied. De gebiedsindeling is hieronder weergegeven.

De indeling is gebaseerd op de aanwezige voorzieningen, beschikbaarheid van vervoerswijzen en de wijze van parkeerregulering. Het centrumgebied kenmerkt zich in Culemborg door het met betaald parkeren en met vergunning parkeren gereguleerde gebied rondom de oude binnenstad.



Figuur 1: gebiedsindeling Culemborg

3.3 Stationsomgeving

Voor specifiek de stationsomgeving (zie onderstaande kaart) wordt de klasse ‘sterk stedelijk’ toegepast. Dit heeft te maken met de woningbouwambities in het stationsgebied en het aanbod van trein- en busverbindingen evenals alternatief vervoer op loop- en fietsafstand.



Het doel van het vastleggen van de klasse “sterk stedelijk” met de aangepaste parkeernormen en reductiecriteria voor de gebiedsontwikkeling, is het bieden van een kader voor de toepassing van maatwerk binnen deze gebiedsontwikkeling.

Beleidsmaatregelen zoals de invoering van betaald parkeren of de uitbreiding van gereguleerd parkeren in het Stationskwartier, blijven onderdeel van de parkeerverordening en de bijbehorende beleidsregels.

3.4 CROW bandbreedte

Op basis van de stedelijkheidsgraad, stedelijke zone heeft het CROW een bandbreedte van kencijfers opgesteld voor de parkeernorm. Binnen deze bandbreedte kunnen gemeenten een keuze maken welke het beste past bij de lokale situatie. In Culemborg continueren we het beleid uit de oude nota parkeernormen waarin is gekozen voor de hoogste norm binnen de bandbreedte met dien verstande dat voor een aantal gebieden is gekozen voor maatwerk. In het algemeen is er sprake van vraagvolgend parkeerbeleid, hetgeen blijkt uit de keuze voor de hoogste parkeernorm binnen de bandbreedte van het CROW. Daarnaast is er sprake van vraagsturend parkeerbeleid in een aantal specifieke gebieden, zie 3.5 hieronder.

3.5 Specifieke gebieden

Voor een aantal specifieke gebieden binnen de gemeente zijn bij wijze van parkeersturend beleid maatwerknormen vastgesteld. De specifieke normen voor het Stationskwartier gelden alleen voor de functie wonen, voor overige functies—zoals werken, winkelen, sport, cultuur, horeca, gezondheidszorg, onderwijs en voorzieningen—zijn de parkeernormen uit deze Nota Parkeernormen van kracht. Voor de fietsparkeernormen is het Stationskwartier gelijkgesteld aan de stedelijke zone Centrum.

Ook voor Parijsch Linieveld (deelgebied 4 en Borg en Buiten), Lanxmeer Zuid en de Driehoek/Rijksrand zijn afzonderlijke normen vastgesteld, zie bijlage 2.

4. Overzicht parkeernormen

Deze nota parkeernormen is gebaseerd op CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering'. Deze CROW-publicatie geeft alle kengetallen weer voor heel Nederland, waaronder een aantal kengetallen die niet van toepassing zijn op Culemborg.

In deze nota zijn daarom alleen de parkeernormen opgenomen die betrekking hebben op functies die in Culemborg voorkomen. Als er in de toekomst functies aan de orde zijn waarvoor in deze nota geen parkeernormen zijn opgenomen dan volgen we CROW-publicatie 744. Voor het bepalen van de parkeernormen voor fietsen is de publicatie Fietsparkeerkencijfers 2025 van KpVV CROW gebruikt.

IN BIJLAGE 1 STAAN DE PARKEERNORMEN VOOR CULEMBORG VOOR DE PERIODE NA VASTSTELLING VAN DEZE NOTA.

4.1 Bezoekersaandeel auto en fiets

Overigens zijn de parkeernormen voor wonen exclusief het aandeel bezoekers. Dit aandeel moet dus worden opgeteld bij de parkeernorm. Voor Culemborg gelden de volgende cijfers.

	Parkeerkencijfers voor bezoekers (per woning)			
Auto	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Matig stedelijk	0,1	0,1	0,15	0,2
Stationskwartier en Linieveld	0,1			
Fiets				
Matig stedelijk	0,3	0,3	0,25	0,2

5. Stappenplan berekening parkeereis

De berekening van de parkeereis vindt plaats volgens een vaste systematiek. De parkeereis wordt stapsgewijs opgebouwd uit de normatieve parkeerbehoefte, gecorrigeerd voor bezoekersparkeren, bestaande parkeercapaciteit, dubbelgebruik en eventuele reductiemaatregelen.

Stap 1 – Bepalen normatieve parkeervraag

De basis van de parkeereis wordt gevormd door de normatieve parkeervraag. Deze wordt berekend aan de hand van de parkeernormen in Bijlage 1.

Per functie wordt het aantal eenheden vermenigvuldigd met de bijbehorende parkeernorm. Bij meer functies in eenzelfde Omgevingsplan, moeten deze cumulatief worden opgeteld. Bijvoorbeeld bewoners van de woningen boven een kantoor, die werknemers en bezoekers trekt.

Stap 2 – Vaststellen bezoekersparkeren

Bij woonfuncties wordt het bezoekersaandeel doorgaans apart berekend. Voor andere functies kan bezoekersparkeren onderdeel uitmaken van de totale parkeernorm. Zie hoofdstuk 4.1 voor de norm voor bezoekers van woning.

Stap 3 – Toepassen saldering

Bij een transformatie of functiewijziging kan de parkeereis van een ruimtelijke ontwikkeling (deels) worden opgelost door bestaande parkeerplaatsen te gebruiken. In plaats van nieuwe parkeerplaatsen te realiseren, worden bestaande parkeerplaatsen benut als deze beschikbaar blijven. Dit heet salderen.

Het aantal te salderen parkeerplaatsen wordt bepaald door achtereenvolgens:

- Het berekenen van de normatieve parkeervraag van de oude functie(s) op basis van de laatst vergunde functie(s) en de meest recente parkeernormen;
- Het omrekenen van de normatieve parkeervraag naar de parkeervraag van de oude functie(s) per dagdeel met behulp van aanwezigheidspercentages ;
- Het in mindering brengen van de parkeervraag van de oude functie(s) per dagdeel op de parkeervraag voor de nieuwe functie(s).

Voorwaarden voor salderen van parkeerplaatsen

- Het salderen van openbare parkeerplaatsen is alleen mogelijk als het gebouw niet langer dan 5 jaar leeg heeft gestaan of geen functie heeft gehad.
- Parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen altijd gesaldeerd worden.
- Er kunnen nooit meer parkeerplaatsen worden gesaldeerd dan het aantal parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) dat in de oude situatie op loopafstand aanwezig is.

Stap 4 – Toepassen dubbelgebruik

Niet alle parkeerplaatsen hoeven gelijktijdig beschikbaar te zijn. Bij functies met verschillende gebruiksmomenten kan daarom dubbelgebruik worden toegepast.

Dubbelgebruik wordt bepaald aan de hand van aanwezigheidspercentages per functie en per moment van de week. Dit wordt berekend door het aanwezigheidspercentage te vermenigvuldigen met de parkeerbehoefte.

	Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
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% ⁽¹⁾	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	60%	60%	100%	0% ⁽²⁾	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	60%	70%	100%	0% ⁽²⁾	0% ⁽³⁾
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	5%	40%	50%	0%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch (arts, therapeut etc.)	100%	100%	10%	0%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	100%	50%	100%	100%	100%
restaurant ⁽⁴⁾	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%
(1) Indien open op zaterdag: 100%									
(2) Indien 's avonds open: 70%									
(3) Indien koopzondag: 100%									
(4) Voor een restaurant is sprake van richtgetallen en is maatwerk voor de verschillende typen restaurants nodig									

Figuur 2: aanwezigheidspercentages

Dubbelgebruik wordt uitsluitend toegestaan indien:

- de parkeerplaatsen daadwerkelijk uitwisselbaar zijn;
- de parkeerplaatsen voor alle gebruikers bereikbaar zijn;
- geen sprake is van exclusief toegewezen plaatsen.

De hoogste parkeerbehoefte op een maatgevend moment vormt de parkeerbehoefte na toepassing van dubbelgebruik.

Stap 5 – Toepassen reducties

In specifieke situaties kan de gemeente reducties toepassen op de parkeereis. Reducties zijn uitsluitend mogelijk indien aantoonbaar sprake is van een lagere parkeerbehoefte. We lichten dit nader toe in hoofdstuk 7. Reducties worden toegepast nadat saldering en dubbelgebruik zijn berekend.

Stap 6 – Afronding parkeereis

De definitieve parkeereis wordt afgerond volgens de gemeentelijke afrondingsregels. Hierbij geldt:

- afronding op gehele parkeerplaatsen;
- afronding naar boven vanaf 0,5;
- bezoekersplaatsen worden altijd naar boven afgerond.

Indien sprake is van maatwerk of een complexe ontwikkeling kan de gemeente gemotiveerd afwijken van de standaard afrondingsregel.

Voorbeeldberekening

In onderstaand voorbeeldberekening van de parkeerbalans gaan we uit van een gebouw dat op dit moment bestaat uit 400m² aan commerciële functie. In de nieuwe situatie komen daar 20 appartementen en blijft er 175m² aan commerciële functie over. De stappen worden als volgt genomen om tot de parkeervraag te komen:

Stap	Onderdeel	Berekening	Uitkomst
1	Bewonersparkeren	$20 \times 1,2$	24,00
1	Bezoekersparkeren	$20 \times 0,1$	2,00
1	bestaande commerciële functie	$175 \text{ m}^2 / 100 \times 1,8$	3,15
1	Bruto normatieve vraag	$24,00 + 2,00 + 3,15$	29,15
2	Salderen vervallen commercieel	$400 \text{ m}^2 / 100 \times 1,8$	-7,20
2	Vraag na salderen	$29,15 - 7,20$	21,95
3	Reductie bewonersaandeel 10%	$24,00 \times 90\%$	21,60
3	Vraag na reductie en saldering	$21,60 + 2,00 + 3,15 - 7,20$	19,55

Moment	Bewoners	Bezoekers	Commercieel nieuw	Saldering bestaand	Totaal
Werkdag overdag	$21,60 \times 50\% = 10,80$	$2,00 \times 20\% = 0,40$	$3,15 \times 100\% = 3,15$	-7,20	7,15
Werkdag avond	$21,60 \times 90\% = 19,44$	$2,00 \times 80\% = 1,60$	$3,15 \times 10\% = 0,32$	-7,20	14,16
Nacht	$21,60 \times 100\% = 21,60$	$2,00 \times 0\% = 0,00$	$3,15 \times 0\% = 0,00$	-7,20	14,40
Zaterdagmiddag	$21,60 \times 60\% = 12,96$	$2,00 \times 60\% = 1,20$	$3,15 \times 100\% = 3,15$	-7,20	10,11
Zaterdagavond	$21,60 \times 80\% = 17,28$	$2,00 \times 100\% = 2,00$	$3,15 \times 0\% = 0,00$	-7,20	12,08

Afronding	Waarde
Maatgevend moment	Nacht
Hoogste parkeerbehoefte	14,40
Afgerond	14 parkeerplaatsen

6. Invulling parkeereis

6.1 Randvoorwaarden voor de parkeeroplossing

Voor het invullen van de parkeereis gelden de volgende randvoorwaarden:

- De parkeerplaatsen die worden ingezet voor een ruimtelijke ontwikkeling moeten liggen binnen loopafstand, (zie tabel hieronder);
- De parkeerplaatsen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing moeten voldoen aan de minimale kwaliteitseisen.

De onderstaande maximale loopafstanden gelden zowel voor vaste gebruikers (bewoners, werknemers) als voor bezoekers van functies. Deze maximale afstanden worden gemeten voor de kortste looproute (dus niet hemelsbreed) over de openbare weg, vanaf de dichtstbijzijnde toegang van het gebouw tot aan de ingang van de parkeerplaats, parkeergarage of parkeerterrein.

Gebied	Wonen	Werken	Overig
Centrum	400 meter	500 meter	250
Schil	200	300	250
Rest bebouwde kom	100	250	100
Stationskwartier	400 meter	500	400

6.2 Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt

Autoparkeerplaatsen voor vaste gebruikers (zoals bewoners en medewerkers) worden op eigen terrein gerealiseerd. Bij het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein moeten omrekenfactoren (zie hieronder) worden toegepast. Per type parkeervoorziening is het genoemde berekeningsaantal gebruikt om te bepalen of er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein komen.

Parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen worden in de praktijk niet altijd dusdanig gebruikt. Er worden bijvoorbeeld fietsen geplaatst of de oprit wordt gebruikt als speelruimte. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein worden daarom berekeningsaantallen toegepast. In de onderstaande tabel zijn de berekeningsaantallen voor parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen uit CROW-publicatie 744 opgenomen. De berekeningsaantallen zijn niet van toepassing op parkeerplaatsen bij woningen buiten de bebouwde kom. In het buitengebied is maatwerk nodig waarbij het ongewenst is dat langs wegen openbare parkeerplaatsen worden aangelegd.

	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Parkeergarage/parkeerkelder	1	1	Maatvoering conform NEN 2443
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage/carport	2	1,0	Oprit minimaal 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	

Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 meter breed
--------------------------	---	-----	--------------------------------

In een gebied met parkeerregulering (betaald parkeren en/of vergunningparkeren) kan worden 'afgedwongen' dat niet wordt uitgeweken naar de openbare ruimte door een beperking op het verkrijgen van parkeervergunningen. De gevolgen hiervan voor het verkrijgen van een parkeervergunning en voor opname op de POET- of GROEP-lijst zijn uitgewerkt in paragraaf 11.2.

7. Reductie en ontheffingsmogelijkheden

7.1 Reductiefactoren

Het is mogelijk een mobiliteitscorrectie toe te passen. Voor het Stationskwartier wordt van die mogelijkheid gebruik gemaakt. Bepalend daarin is een korting van 25% vanwege de invoering van parkeerregulering en een korting van 15% vanwege een mobiliteitsconcept waarvan deelauto's een belangrijk onderdeel vormen.

Voor andere (nieuwe) ontwikkelingen in Culemborg wordt per ontwikkeling beoordeeld of gelijke kortingen tot de mogelijkheden behoren. Ook bij die ontwikkelingen zal een goed mobiliteitsconcept de basis vormen voor besluiten over kortingen. Daar deelmobiliteit per definitie een belangrijk onderdeel is van een mobiliteitsconcept geeft [7.2 Deelmobiliteit](#) daarover meer informatie en onder [7.3](#) worden de eisen aan deelmobiliteit beschreven

De reductie wordt uitsluitend toegekend wanneer aan alle eisen wordt voldaan.

De reductie geldt alleen voor de betreffende ontwikkeling en kan door de gemeente worden herzien wanneer de deelmobiliteitsdienst niet langer voldoet aan de gestelde voorwaarden.

Bij grote ontwikkelingen maken we inzichtelijk welke maatregelen worden genomen met welke consequenties wanneer we reductiefactoren hanteren. In de nota van uitgangspunten en grondexploitaties worden de effecten van vraagsturend beleid en invulling van het mobiliteitsconcept vastgelegd (en dus aan de raad ter besluitvorming aangeboden).

7.2 Deelmobiliteit

Deelmobiliteit is een belangrijk instrument binnen het mobiliteitsbeleid van de gemeente Culemborg. Door het aanbieden van deelauto's, deelfietsen en andere vormen van gedeeld vervoer kan de parkeerdruk worden verminderd, wordt de beschikbare ruimte efficiënter benut en draagt de gemeente bij aan een duurzamer mobiliteitssysteem.

Deelmobiliteit vormt daarmee een volwaardig alternatief voor het bezit van een (tweede) auto, vooral in wijken met hoge parkeerdruk en in nieuwe ontwikkelgebieden waar de ruimte schaars is. Deelmobiliteit biedt kansen om de parkeerdruk in Culemborg te verlagen en duurzame mobiliteit te stimuleren. Om het risico op parkeeroverlast in de openbare ruimte te beperken geldt een maximum voor het deel van de parkeervraag dat met een alternatieve en duurzamere vorm van mobiliteit mag worden ingevuld.

7.3 Eisen aan deelmobiliteit

Als er deelauto's beschikbaar worden gesteld aan bewoners, dan kan de parkeereis voor woningen (excl. bezoekers) met maximaal 15% worden verminderd, als:

- a. Er 1 deelauto beschikbaar is per 25 woningen, met een minimum van 2 deelauto's;
- b. Voor elke deelauto een gereserveerde parkeerplaats binnen loopafstand beschikbaar is.
- c. De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling aantoont dat de deelauto's structureel beschikbaar zijn. Dit gebeurt met een anterieure overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de leverancier van de deelauto's. Het is niet verplicht om met één

- vaste aanbieder van deelauto's te werken. De initiatiefnemer kan samenwerken met verschillende aanbieders als dat nodig is.
- d. De deelauto's beschikbaar zijn vóór oplevering van de eerste woningen.
 - e. Het aanbod van deelauto's minimaal tien jaar gegarandeerd is. Als blijkt dat er minder vraag is naar de deelauto's, kan het aantal worden verminderd. Dit mag alleen met goedkeuring van de gemeente Culemborg. De gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's op eigen terrein worden in dat geval als reguliere parkeerplaatsen ingericht.

7.4 Kleine ontwikkelingen; vrijstelling voor auto parkeren

Bij kleinere ruimtelijke ontwikkelingen waar de parkeereis maximaal 2 parkeerplaatsen is, kan vrijstelling worden verleend. Er hoeven dan géén autoparkeerplaatsen te worden aangelegd of beschikbaar te worden gesteld. Ook is in dat geval geen afkoopsom en/of bijdrage aan het gemeentelijk Mobiliteitsfonds nodig. Er geldt wel een uitsluiting of beperking voor het verkrijgen van een parkeervergunning in een gereguleerd of toekomstig gereguleerd gebied. Dit wordt vastgelegd volgens paragraaf 11.2.

7.5 Ontheffingsmogelijkheden

Wanneer het niet mogelijk is om op eigen terrein (volledig) te voldoen aan de parkeereis, kan ontheffing worden verleend als aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Er is een aantal ontheffingsmogelijkheden. Het is ter beoordeling aan het college om te bepalen of ontheffing wordt verleend.

Ontheffingsmogelijkheid 1. Gebruik van particuliere parkeervoorzieningen

- De parkeereis kan (deels) worden ingevuld door het kopen of huren van bestaande parkeerplaatsen die niet in eigendom van de initiatiefnemer zijn. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:
 - a. De initiatiefnemer moet aantonen dat het benodigde aantal autoparkeerplaatsen op ieder dagdeel beschikbaar is;
 - b. Er moet door de initiatiefnemer een koop- of huurcontract worden afgesloten waaruit blijkt dat:
 - i. De eigenaar van de private parkeerplaatsen het afgesproken aantal autoparkeerplaatsen beschikbaar stelt en beschikbaar houdt voor de ruimtelijke ontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is voor een periode van minimaal 10 jaar
 - ii. De overeenkomst die gesloten wordt tussen de initiatiefnemer en een eigenaar van de parkeerplaatsen ook bindend is voor toekomstige eigenaren door toepassing van een kettingbeding.

Ontheffingsmogelijkheid 2. Gebruik van autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte

Als er ook in particuliere parkeervoorzieningen geen volledige oplossing is, kan een deel van de parkeereis worden opgelost door bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte te gebruiken. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- a. De bezettingsgraad mag niet hoger zijn dan 85%, inclusief de extra parkeervraag vanuit de ruimtelijke ontwikkeling;

- b. De beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen op ieder dagdeel is aangetoond met een parkeeronderzoek (zie bijlage 3);
- c. Voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen, moet voor dat deel van de parkeereis een financiële bijdrage in het gemeentelijk Mobiliteitsfonds worden gestort (zie “Verordening Mobiliteitsfonds Culemborg”).

Ontheffingsmogelijkheid 3. Afkoop van parkeerplaatsen

Als op eigen terrein, op privéterrein of gebruikmakend van bestaande openbare parkeerplaatsen niet (volledig) in de parkeereis kan worden voorzien, dan is afkoop van parkeerplaatsen mogelijk. De initiatiefnemer levert dan een financiële bijdrage door het storten van een afkoopsom in het gemeentelijk Mobiliteitsfonds. Het kader hiervoor is vastgelegd in de Verordening Mobiliteitsfonds Culemborg en de beleidsregel Mobiliteitsfonds gemeente Culemborg.

7.6 Monitoring en herziening

De gemeente monitort jaarlijks of de deelmobiliteitsdiensten voldoen aan de gestelde eisen. Indien de kwaliteit, beschikbaarheid of gebruiksgraad structureel achterblijft, kan de gemeente:

- de parkeernormreductie herzien
- aanvullende eisen stellen
- de overeenkomst met de aanbieder laten aanpassen

Hiermee wordt geborgd dat deelmobiliteit daadwerkelijk bijdraagt aan het verminderen van de parkeerbehoefte.

8 Kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen

1. Parkeerplaatsen die worden aangelegd of beschikbaar gesteld om te voorzien in de parkeereis moeten voldoen aan eisen over kwaliteit en grootte. De kwaliteit van parkeerplaatsen wordt beoordeeld op basis van de volgende publicaties:
 - a. Voor parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, “Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages” of de opvolger daarvan.
 - b. Voor reguliere parkeerplaatsen in de openbare ruimte: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger daarvan.
2. In plaats van reguliere verharding wordt klimaat adaptieve inrichting van parkeerplaatsen gestimuleerd (zoals gebruik van waterdoorlatende materialen en/of waar beplanting doorheen kan groeien).

8.1 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet een minimum van vijf procent aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij publieke voorzieningen beschikbaar zijn binnen een loopafstand van maximaal 100 meter tot de ingang van het gebouw.

Daarnaast geeft de ASVV voor grote (openbare) parkeerterreinen en -garages een verhouding van één aangepaste parkeerplaats op vijftig gewone parkeerplaatsen. Bij een terrein kan er gezien de maatvoering voor gekozen worden om van drie gewone plaatsen twee gehandicaptenparkeerplaatsen te maken. Hierdoor kan de terreinindeling gehandhaafd blijven.

Voor een aantal functies gelden de volgende normen voor gehandicaptenparkeerplaatsen.

Functie(s)	Minimale parkeereis	Percentage gpp	Minimum aantal gpp
------------	---------------------	----------------	--------------------

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	15 pp	5%	1 pp
Sport, ontspanning, winkelen en boodschappen doen	25 pp	2%	1 pp
Werken	50 pp	1%	1 pp

9. Fietsparkeernormen

De hoogte van de parkeernormen voor fiets varieert per functie. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is afhankelijk van de grootte van de functie die de ruimtelijke ontwikkeling heeft. Hierbij onderscheiden we parkeernormen in verschillende categorieën. De fietsparkeernormen voor hoofdcategorie wonen zijn in lijn met landelijke wet- en regelgeving: het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL). Het kan zo zijn dat voor een te realiseren functie géén parkeernorm is vastgelegd in deze nota Parkeernormen. Dan wordt de parkeernorm gebruikt die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit niet volstaat, dan wordt in overleg met de gemeente Culemborg een aparte berekening uitgevoerd om de parkeervraag van deze functie te bepalen. Voor een aantal functies zijn opmerkingen van toepassing.

9.1 Toepassingsbereik

Bij de oprichting, uitbreiding of functiewijziging van een gebouw moet op eigen terrein worden voorzien in voldoende en kwalitatief goede fietsparkeergelegenheid. Het doel is het stimuleren van het fietsgebruik en het voorkomen van overlast door foutgeparkeerde fietsen in de openbare ruimte. Deze nota is van toepassing op alle aanvragen voor een omgevingsvergunning waarbij sprake is van nieuwbouw, uitbreiding of functiewijziging (transformatie) van gebouwen.

9.2 Kwantitatieve Parkeernormen

Normen per functie: Voor de berekening van het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen wordt gebruikgemaakt van de tabel in Bijlage 1, symbool . Deze normen zijn gebaseerd op de meest recente CROW-richtlijnen (kengetallen), aangepast aan de lokale stedelijkheidsgraad van onze gemeente.

9.3 Bewoners en bezoekers

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen stallingsplaatsen voor langparkeerders (bewoners/werknemers) en kortparkeerders (bezoekers). Bezoekersplaatsen moeten bij voorkeur nabij de hoofdentree in de openbare ruimte of een vrij toegankelijk deel van het terrein worden gerealiseerd.

9.4 Speciale voertuigen

Minimaal 15% van de fietsparkeercapaciteit moet geschikt zijn voor 'buitenmodel-fietsen' (bakfietsen, kratfietsen en fietsen met een afwijkende maatvoering).

Kwalitatieve inrichtingseisen

Een fietsparkeervoorziening voldoet alleen aan de parkeerverplichting indien:

Toegankelijkheid: De stalling veilig, sociaal veilig en drempelvrij bereikbaar is vanaf de openbare weg.

Bruikbaarheid: De hart-op-hart afstand tussen de fietsen minimaal 40 cm bedraagt (bij hoog-laag systemen) of 80 cm (bij stallen op de vloer), conform de Leidraad Fietsparkeren.

Oplaadpunten: Voor minimaal 20% van de parkeerplaatsen voor bewoners/werknemers dient een oplaadpunt voor e-bikes aanwezig te zijn.

Een stalling telt alleen mee voor de parkeereis als deze voldoet aan:

Buitenmodel-fietsen: Minimaal 15% van de capaciteit is geschikt voor bakfietsen/kratfietsen (vakken van min. 1,0m x 2,5m op de vloer).

10 Rolverdeling gemeente en initiatiefnemer

De verantwoordelijkheid om het fiets- en autoparkeren op een goede manier op te lossen ligt bij de initiatiefnemer. De gemeente heeft een toetsende rol en beoordeelt of de voorgestelde parkeeroplossing voldoet aan deze nota.

10.1 Aan te leveren informatie door initiatiefnemer

Voor het in behandeling nemen van de aanvraag van een omgevingsvergunning moet de initiatiefnemer minimaal de volgende informatie aanleveren over fiets- en autoparkeren:

- Een overzicht van de huidige functies en de functies die in de nieuwe situatie worden gerealiseerd, bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal m² BVO;
- De berekening van de parkeervraag voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten voor de berekeningen;
- Ontwerptekeningen van het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen, inclusief maatvoering;
- Informatie over hoe de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen door de verschillende gebruikersgroepen is geregeld;
- Mogelijke overeenkomsten met andere partijen die gesloten zijn voor het (deels) oplossen van de autoparkeereis en/of het beschikbaar stellen van deelauto's.

11. Juridische borging van parkeerafspraken

11.1 Parkeren ook in de toekomst goed geregeld

In de omgevingsvergunning wordt zo concreet mogelijk vastgelegd welke parkeereis wordt opgelegd aan een ruimtelijke ontwikkeling. Zo kunnen initiatiefnemers en hun rechtsopvolger(s) aan de parkeeroplossing worden gehouden. Dit geeft de mogelijkheid om te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken.

11.2 Beperkt recht op parkeervergunning

Gebruikers van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hebben niet automatisch recht op een parkeervergunning. Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling wordt opgelost volgens deze nota. Dit kan op eigen terrein, in een private parkeervoorziening, door gebruik van bestaande parkeerplaatsen of op een andere manier die door de gemeente is toegestaan.

POET (Parkeren Op Eigen Terrein)

Als de parkeerbehoefte geheel of gedeeltelijk op eigen terrein of in een private parkeervoorziening wordt opgelost, kunnen de betreffende adressen worden opgenomen op de POET-lijst. Plaatsing van

een adres op de POET-lijst impliceert dat er geen recht bestaat op een eerste bewonersvergunning. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een parkeervergunning wordt rekening gehouden met de beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein of in de private parkeervoorziening.

GROP (Geen Recht Op Parkeervergunning)

Als gebruikers van een ruimtelijke ontwikkeling geen of beperkt aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning, worden de betreffende adressen opgenomen op de GROP-lijst.

Adressen worden in ieder geval opgenomen op de GROP-lijst als:

- a. vrijstelling wordt verleend op grond van de kruimelregeling;
- b. de parkeereis wordt verlaagd door toepassing van reductiemaatregelen, zoals deelmobiliteit;
- c. in de omgevingsvergunning, overeenkomst of andere juridische borging is vastgelegd dat gebruikers geen recht hebben op een parkeervergunning.

Een uitzondering geldt als de gemeente bij de ruimtelijke ontwikkeling heeft toegestaan dat de parkeerbehoefte geheel of gedeeltelijk wordt opgelost met openbare parkeerplaatsen. Dit kan bij een ontheffing voor het gebruik van bestaande openbare parkeerplaatsen. In dat geval wordt in de omgevingsvergunning, overeenkomst of andere juridische borging vastgelegd of en in welke mate gebruikers nog recht hebben op een parkeervergunning.

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het informeren van toekomstige eigenaren, huurders en gebruikers over de parkeeroplossing en over eventuele beperkingen bij het verkrijgen van een parkeervergunning.

12 Citeertitel en inwerkingtreding

12.1 Citeertitel

Deze nota wordt aangehaald als Nota Parkeernormen Culemborg 2026.

12.2 Inwerkingtreding

De Nota Parkeernormen Culemborg 2026 wordt officieel bekend gemaakt. Daags na de bekendmaking treedt de Nota Parkeernormen Culemborg 2026 in werking en komt de Nota Parkeernormen Culemborg 2020-2025 te vervallen.

13 Overgangsregeling

De Nota Parkeernormen 2026 is niet van toepassing op alle aanvragen voor een omgevingsvergunning of lopende bestemmingsplanprocedures waarover voor de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen 2026, parkeerafspraken zijn gemaakt die schriftelijk zijn vastgelegd.

Bijlage 1

Parkeernormen per functie (exclusief aandeel bezoekers van woningen)

Hoofdgroep wonen

Norm per woning

Omschrijving	Centrum  	Schil centrum  	Rest kom  	bebouwde kom  	Buiten  	Stationskwartier  	Linieveld  
Koop vrijstaand	1,9 6,0	2,0 6,0	2,3 6,0	2,5 6,0	1,3 6,0	2,0 6,0	
Koop 2 onder 1 kap	1,8 6,0	1,9 6,0	2,2 6,0	2,3 6,0	1,2 6,0	2,0 6,0	
Koop, huis, tussen/hoek	1,6 6,0	1,8 6,0	2,1 6,0	2,2 6,0	1,1 6,0	1,2 6,0	
Koopappartement, > 100 m² bvo	1,7 6,0	1,8 6,0	2,1 6,0	2,2 6,0	1,1 6,0	2,0 6,0	
Koopappartement 75-100 m² bvo	1,5 5,0	1,5 5,0	1,7 5,0	1,8 5,0	1,0 5,0	1,2 5,0	
Koopappartement < 75 m² bvo	1,4 4,0	1,5 4,0	1,7 4,0	1,7 4,0	1,0 4,0	1,2 4,0	
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	0,3 1,5	0,4 1,5	0,5 1,5	0,5 1,5	n.v.t.	n.v.t.	
Huur, huis, vrije sector	1,4 6,0	1,6 6,0	1,7 6,0	1,8 6,0	1,1 6,0	2,0 6,0	
Huur, huis, sociale huur	1,2 6,0	1,3 6,0	1,5 6,0	1,5 6,0	0,9 6,0	0,8 6,0	
Huurappartement, vrije sector, > 100 m² bvo	1,4 6,0	1,6 6,0	1,7 6,0	1,7 6,0	1,0 6,0	2,0 6,0	
Huurappartement, vrije sector, 75-100 m² bvo	1,1 5,0	1,2 5,0	1,4 5,0	1,4 5,0	0,7 5,0	1,2 5,0	
Huurappartement, vrije sector, < 75 m² bvo	1,0 4,0	1,1 4,0	1,3 4,0	1,3 4,0	0,7 4,0	0,8 4,0	
Huurappartement, sociale huur, > 100 m² bvo	1,1 6,0	1,2 6,0	1,4 6,0	1,4 6,0	1,0 6,0	1,2 6,0	
Huurappartement, sociale huur, 75-100 m² bvo	1,0 5,0	1,1 5,0	1,3 5,0	1,3 5,0	0,7 5,0	0,8 5,0	
Huurappartement, sociale huur, < 75 m² bvo	0,8 4,0	1,0 4,0	1,2 4,0	1,2 4,0	0,6 4,0	0,6 4,0	
Huurappartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m² bvo	0,4 3,0	0,5 3,0	0,6 3,0	0,6 3,0	0,4 3,0	n.v.t.	
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,1 1,5	0,2 1,5	0,2 1,5	0,3 1,5	0,1 1,5	n.v.t.	

Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	1,0 0,8	1,0 0,8	1,0 1,0	1,1 1,0	n.v.t.	n.v.t.
---	---------	---------	---------	---------	--------	--------

Toelichting *: Een tiny house is een grondgebonden éénpersoonswoning van maximaal 50 m² wvo, vaak vrijstaand. Een flatgebouw of anderszins (gestapelde) appartementen zonder buitenruimte vallen hier niet onder.

Woonfunctie met werken aan huis

Het bestemmingsplan laat op een aantal locaties werken aan huis toe. Voor het berekenen van de parkeernorm voor deze locaties wordt de parkeernorm voor de woning opgeteld bij de parkeernorm voor de aan huis uitgevoerde functie. Op de som van deze parkeernorm wordt 1 parkeervak in mindering gebracht. Bij werken aan huis is het uitgangspunt dat de bewoner van de woning daar ook werkt en er geen sprake is van een extra parkeerbelasting.

Hoofdgroep werken (Voor Linieveld zijn geen afzonderlijke normen voor deze hoofdgroep vastgesteld)

Parkeernorm per 100 m² bvo inclusief bezoekersparkeren

Omschrijving	Centrum  	Schil centrum  	Rest bebouwde kom  	Buiten bebouwde kom  	Stationskwartier  	Aandeel bezoekers 
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,8 1,6	2,2 1,3	2,3 1,2	2,8 0,9	1,2 1,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,3 2,1	2,6 1,8	3,1 1,5	3,8 1,2	1,6 2,1	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)*	1,8 1,6	2,2 1,3	2,6 1,1	2,6 1,0	1,4 1,6	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)*	0,9 0,8	1,1 0,7	1,3 0,5	1,3 0,5	0,7 0,8	5%
Bedrijfsverzamelgebouw**	1,5 1,4	1,8 1,1	2,1 0,9	2,2 0,8	1,1 1,4	

*exclusief vrachtwagenparkeren

**Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven.

Hoofdgroep winkelen en boodschappen (Voor Linieveld zijn geen afzonderlijke normen voor deze hoofdgroep vastgesteld)

Parkeernorm per 100 m² bvo inclusief bezoekersparkeren

Omschrijving	Centrum  	Schil centrum  	Rest bebouwde kom  	Buiten bebouwde kom  	Stationskwartier  	Aandeel bezoekers 
Buurtsupermarkt	2,9 4,2	3,7 3,0	4,5 2,3	n.v.t.	n.v.t.	89%

Fullservice-supermarkt	4,6 5,7	5,7 4,4	6,4 3,7	n.v.t.	3,3 5,7	93%
Grote supermarkt (XL)	7,0 5,7	7,9 4,4	8,7 3,7	n.v.t.	5,9	84%
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	n.v.t.	6,4 2,1	6,9 1,8	n.v.t.	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	n.v.t.	7,4 2,1	7,4 1,8	n.v.t.	n.v.t.	80%
Binnenstad	4,0 3,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	88%
Buurtwinkelcentrum	n.v.t. 3,5	4,1 3,8	4,7 3,2	n.v.t.	n.v.t.	72%
Kringloopwinkel	N.v.t.	1,5 2,3	2,1 1,5	2,5 1,2	1,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	4,7 0,5	6,6 0,5	8,6 0,4	10,0 0,4	n.v.t.	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,5 0,5	1,9 0,5	2,1 0,4	2,2 0,4	1,2 0,5	91%
Outletcentrum	n.v.t.	10,2 0,6	11,1 0,5	11,4 0,2	n.v.t.	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	2,1 0,5	2,6 0,4	2,7 0,4	n.v.t.	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	n.v.t.	2,5 0,5	2,8 0,4	3,1 0,4	n.v.t.	89%

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning (Voor Linieveld en Stationskwartier zijn geen afzonderlijke normen voor deze hoofdgroep vastgesteld) Als een functie uit deze hoofdgroep voorkomt in het Stationskwartier dan valt die in de kolom centrum.

Parkeernorm per 100 m² bvo inclusief bezoekersparkeren

Omschrijving	Centrum  	Schil centrum  	Rest kom  	bebouwde Buiten bebouwde kom  	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	0,7 5,0	1,0 5,0	1,4 4,6	1,6 3,6	97%
Museum	0,7 1,5	0,9 1,1	1,2 0,8	n.v.t.	95%
Bioscoop	4,2 10,0	9,0 8,0	12,2 4,0	14,7 2,5	94%
Filmtheater/filmhuis	3,6 10,0	6,3 8,0	8,9 4,0	10,9 2,5	97%
Theater/schouwburg	8,9 34,0	9,5 27,0	11,3 20,0	13,5 15,0	87%
Musicaltheater	3,4 34,0	3,9 27,0	4,5 20,0	5,6 15,0	86%
Casino	6,2 2,5	6,6 2,5	7,0 2,0	8,5 2,0	86%
Bowlingcentrum	2,1 5,4	2,8 3,8	3,3 3,1	3,3 2,9	89%
Biljart-/snookercentrum	1,1 2,9	1,4 2,2	1,6 1,8	2,0 1,3	87%
Dansstudio	2,1 8,0	4,4 5,3	6,0 4,1	7,9 3,0	93%
Fitnessstudio/sportschool	1,9 8,0	3,9 5,3	5,3 4,1	7,0 3,0	87%
Fitnesscentrum	2,2 8,0	5,0 5,3	6,8 4,1	7,9 3,0	90%
Wellnesscentrum	n.v.t.	n.v.t.	9,8 6,0	10,8 6,0	99%
Sauna, hammam	3,0 6,0	5,1 6,0	7,2 6,0	7,8 6,0	99%
Sporthal	1,8 5,8	2,4 4,2	3,1 3,2	3,7 2,6	96%

Sportzaal	1,4 7,2	2,2 4,2	3,0 2,9	3,8 2,3	94%
Tennishal	0,4 1,0	0,5 0,7	0,6 0,6	0,6 0,6	87%
Padelhal	0,5 1,9	0,6 1,4	0,8 1,2	0,8 1,2	87%
Squashhal	1,7 5,3	2,5 3,5	2,8 3,1	3,3 2,6	84%
Zwembad overdekt	n.v.t.	11,7 25,0	12,5 20,0	14,3 11,0	97%
Zwembad openlucht	n.v.t.	11,1 36,0	13,9 31,0	16,8 22,0	99%
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	5,0 11,0	5,0 11,0	99%
Sportveld	27,0 85,0	27,0 85,0	27,0 85,0	27,0 85,0	95%
Jachthaven (per ligplaats)	0,7 0,2	0,7 0,2	0,7 0,2	0,7 0,2	n.v.t.
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	5,6 2,0	6,4 2,0	7,2 1,5	7,6 0,8	97%
Kinderboerderij	5,6 20,0	6,4 20,0	7,2 20,0	7,6 20,0	97%
Manege (paardenhouderij) per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,5 0,7	90%
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,4 2,1	1,5 2,0	1,6 1,8	100%

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie (Voor Linieveld en Stationskwartier zijn geen afzonderlijke normen voor deze hoofdgroep vastgesteld) Als een functie uit deze hoofdgroep voorkomt in het Stationskwartier dan valt die in de kolom centrum.

-

Parkeernorm per 100 m2 bvo inclusief bezoekersparkeren

Omschrijving	Centrum 	Schil centrum 	Rest bebouwde kom 	Buiten bebouwde kom 	Aandeel bezoekers
Camping kampeerterrein (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,3 0,2	90%
Bungalowpark, huisjescomplex (per bungalow)	n.v.t.	n.v.t.	1,8 0,2	2,2 0,2	91%
Hotel, 1 ster (bij meer sterren andere normen!) per 10 kamers	0,5 3,0	0,9 3,0	2,5 3,0	4,6 3,0	77%
Café/bar/cafetaria	6,0 20,0	6,0 20,0	7,0 20,0	n.v.t.	90%
Restaurant	6,0 20,0	6,0 20,0	8,0 10,0	10,0	80%
Discotheek	8,9 20,0	15,9 20,0	22,8 15,0	22,8 10,0	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	7,0 1,5	8,0 1,5	11,0 1,5	n.v.t.	99%

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (Voor Linieveld en Stationskwartier zijn geen afzonderlijke normen voor deze hoofdgroep vastgesteld) Als een functie uit deze hoofdgroep voorkomt in het Stationskwartier dan valt die in de kolom centrum.

Omschrijving	Centrum 	Schil centrum 	Rest bebouwde kom 	Buiten bebouwde kom 	Aandeel bezoekers 
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	2,3 1,6	2,7 1,6	3,2 1,2	3,5 0,6	57%

Apotheek (per apotheek)	2,5 10,0	3,0 10,0	3,4 10,0	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (per behandelkamer)	1,5 1,6	1,7 1,6	2,0 1,2	2,2 0,6	57%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,6 1,6	1,8 1,6	2,1 1,2	2,4 0,6	50%
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1,4 1,6	1,7 1,6	2,0 1,2	2,3 0,6	38%
Tandartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,8 3,6	2,2 3,6	2,6 3,2	2,9 2,6	47%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer) excl. apotheek	1,8 1,6	2,1 1,6	2,4 1,2	2,7 0,6	55%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,2 0,6	0,2 0,6	0,2 0,6	n.v.t.	
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,7 0,8	0,7 0,8	0,7 1,0	n.v.t.	60%

Hoofdgroep onderwijs (Voor Linieveld en Stationskwartier zijn geen afzonderlijke normen voor deze hoofdgroep vastgesteld) Als een functie uit deze hoofdgroep voorkomt in het Stationskwartier dan valt die in de kolom centrum.

Omschrijving	Centrum 	Schil centrum 	Rest bebouwde kom 	Buiten bebouwde kom 	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (Exclusief kiss & ride)	1,1 1,5	1,3 1,5	1,5 1,0	1,6 1,0	0%
Basisonderwijs (per leslokaal) excl. K&R	1,0 20,0	1,0 20,0	1,0 20,0	1,0 20,0	48%
Middelbare school (per 100 leerlingen)	4,7 100,0	5,5 100,0	5,9 100,0	5,9 100,0	11%
ROC	5,7 60,0	6,4 60,0	6,8 60,0	6,9 60,0	7%
Avondonderwijs	5,5 5,0	6,6 5,0	7,8 5,0	11,5 5,0	95%

Bijlage 2 Specifieke normen Parijsch Linieveld (deelgebied 4 en Borg en Buiten), en Lanxmeer

Parijsch, Linieveld specifieke normen

Voor de ontwikkeling van het Linieveld gaan we uit van de volgende rekennormen:

- * 0,8 parkeerplaats per woning voor het goedkope segment exc. Bezoekers aandeel
- * 1,2 parkeerplaats per woning voor het middel dure segment exc. Bezoekers aandeel
- * 2,0 parkeerplaats per woning voor het dure segment exc. Bezoekers aandeel
- * 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers

Lanxmeer Zuid

Voor de ontwikkeling Lanxmeer Zuid wordt een maatwerkberekening toegepast, aansluitend bij het mobiliteitsconcept.

Driehoek/Rijksrand

Uitgaande van het gemiddelde van de kencijfers van het CROW voor appartementen / woningen en een indeling op basis van oppervlakte zouden de aangepaste parkeernormen

van de Driehoek overeenkomstig tabel 2 zijn. De parkeernormen voor de overige typen woningen blijven onveranderd.

	Parkeerplaatsen per wooneenheid
Koop, appartement, $\geq 90 \text{ m}^2$	1,6
Koop, appartement, $\geq 50 / < 90 \text{ m}^2$	1,4
Koop, appartement, $< 50 \text{ m}^2$	1,3
Koop, huis, tussen/hoek	1,5
Huur, huis, vrije sector (klasse 4)	1,5
Huur, huis, sociale huur (klasse 3)	1,3
Huur, appartement, $\geq 90 \text{ m}^2$	1,4
Huur, appartement, $\geq 50 / < 90 \text{ m}^2$	1,1
Huur, appartement, $< 50 \text{ m}^2$	1,0

Hierbij wordt afgeweken van de vastgestelde uitgangspunten, waarin is opgenomen dat de Parkeernota 2020-2025 wordt gehanteerd. Voor de parkeernormering is aangesloten bij de gemiddelde CROW-kengetallen, gedifferentieerd naar woninggrootte en de nabijheid van het station en het aangrenzende Lanxmeer.”

Bijlage 3. Eisen parkeeronderzoek

Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van bestaande openbare parkeerplaatsen is een parkeeronderzoek nodig. Hierbij gelden de volgende minimale eisen:

- Een parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk bureau uitgevoerd;
- De kosten voor uitvoering van het parkeeronderzoek zijn voor rekening van de initiatiefnemer;
- Het parkeeronderzoek moet representatief zijn, waarbij rekening wordt gehouden met werkzaamheden, evenementen, vakantieperiodes, etc.
- Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de maximaal acceptabele loopafstand die in het parkeergebied geldt voor de functies die onderdeel zijn van de bouwontwikkeling;
- Er wordt in twee verschillende weken gemeten op de maatgevende dagen en dagdelen op basis van aanwezigheidspercentages;
- Voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen mag de bezettingsgraad niet hoger zijn dan 85%, inclusief de extra parkeervraag vanuit de ruimtelijke ontwikkeling.