Ontwerp Parkeernormen Borne 2026

september 2026











Gemeente **Borne**

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
   1.1. Waarom Parkeernormen? 2
   1.2. Waarom een nieuwe Parkeernormen? 2
   1.3. Opzet van de Parkeernormen 3
2. Gebiedsindeling auto en fiets 4
3. Parkeernormen auto 5
   3.1. CROW-parkeerkencijfers en autobezit als basis 5
   3.2. Autoparkeernormen woonfuncties 5
   3.3. Autoparkeernormen niet-woonfuncties 6
   3.4. Maatwerkfunctie 6
4. Toepassingskader autoparkeren 7
   4.1. Berekening parkeereis auto 7
   4.2. Vergelijking parkeerbehoefte met parkeeraanbod 11
   4.3. Afwijkingsmogelijkheden 14
5. Parkeernormen fiets 17
   5.1. Fietsparkeernormen woonfuncties 17
   5.2. Fietsparkeernormen niet-woonfuncties 18
   5.3. Maatwerkfunctie 18
6. Toepassingskader fietsparkeren 19
   6.1. Berekening fietsparkeereis 19
   6.2. Oplossen fietsparkeereis 19
   6.3. Afwijkingsmogelijkheden 21
7. Stappenplan toetsing parkeren 22
8. Juridisch kader 23
   8.1. Juridische grondslag 23
   8.2. Toetsing aanvraag en vastleggen van afspraken 23
   8.3. Overgangsregeling 23

Bijlagen 25
Bijlage 1 – Achtergrond bij parkeernormering 26
Bijlage 2 – Lijst met Parkeernormen (auto) 30
   Woonfuncties 30
   Niet-woonfuncties 31
Bijlage 3 – Richtlijnen uitvoeren parkeerdrukmeting 36
Bijlage 4 – Lijst met Parkeernormen (fiets) 37
Bijlage 5 – Kwaliteitseisen stallingen fiets en scooter 41

1. Inleiding

Met de Parkeernormen Borne 2026 wordt het vastleggen van de Parkeernormen binnen gemeente Borne en het bepalen van een transparant en eenduidig actueel toetsingskader beoogd.

1.1. Waarom Parkeernormen?

Bij (nieuw)bouwontwikkelingen en/of gebruikswijzigingen is het belangrijk dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden gerealiseerd. Daarmee wordt voorkomen dat parkeeroverlast in of verrommeling van de openbare ruimte optreedt. In deze Parkeernormen is het toetsingskader opgenomen voor 'voldoende' parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen in Borne. De belangrijkste principes hierbij zijn:

- Parkeerplaatsen voor auto en fiets worden in principe op eigen terrein gerealiseerd.
- Parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn.
- Bij sloop/nieuwbouw, verbouw of functiewijziging[1] hoeft alleen parkeeraanbod te worden gerealiseerd voor de 'extra' parkeervraag.
- Bij ontwikkelingen met verschillende typen functies kan, onder de voorwaarde dat het parkeeraanbod afwisselend door verschillende doelgroepen te gebruiken is, per saldo worden volstaan met minder parkeerplaatsen dan voor elke functie afzonderlijk benodigd is.

1.2. Waarom een nieuwe Parkeernormen?

Deze Parkeernormen Borne 2026 vervangt de Parkeernormen uit 2018. Er is behoefte om de Parkeernormen te actualiseren, mede omdat de categorisering in woningtypen nu beter gedifferentieerd is en de autoparkeernormen voor woningen afgestemd zijn op het daadwerkelijke autobezit in gemeente Borne. Daarbij ontstaan beter passende Parkeernormen voor met name woningbouw. Verder zijn de Parkeernormen voor overige functies geactualiseerd aan de hand van de meest recente inzichten. In de Parkeernormen 2018 waren de Parkeernormen nog gebaseerd op de parkeerkencijfers uit 2012 (CROW-publicatie 317).

De toepassingsregels uit de Parkeernormen uit 2018 sloten daarnaast niet meer aan bij de toepassing in de praktijk. In deze Parkeernormen zijn nieuwe toepassingsregels opgenomen voor auto- en fietsparkeren, en zijn regels opgenomen voor het afwijken van de parkeerbehoefte die wordt bepaald aan de hand van de opgenomen Parkeernormen.

Ten slotte wordt in de Parkeernormen Borne 2026 wederom aandacht besteed aan het realiseren van goede fietsparkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen om te voorkomen dat er een wildgroei van foutgeparkeerde fietsen ontstaat door te weinig (goede) fietsparkeerplaatsen.

Met deze aanpassingen wordt erop ingezet dat de mobiliteit voor (toekomstige) bewoners, gebruikers en bezoekers bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt gefaciliteerd, zodat de locatie bereikbaar is en ook in de toekomst bereikbaar blijft, zonder dat de extra mobiliteitsbehoefte te veel druk legt op de omgeving. Op die manier zetten we in op het goed faciliteren van parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen, zonder andere thema's zoals leefbaarheid, hittestress, vergroening en verkeersveiligheid uit het oog te verliezen.

[1] Dit geldt alleen als de functiewijziging strijdig is met het omgevingsplan. Indien de functiewijziging binnen het omgevingsplan past, hoeft hiervoor geen omgevingsvergunning te worden aangevraagd, en vindt geen toetsing aan de Nota Parkeernormen plaats.

1.3. Opzet van de Parkeernormen

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de gebiedsindeling die in de Parkeernormen Borne 2026gehanteerd wordt. Vervolgens bevat hoofdstuk 3 een toelichting op de Parkeernormen voor auto. Het toepassingskader voor autoparkeren is in hoofdstuk 4 nader toegelicht. Hoofdstuk 5 gaat in op de fietsparkeernormen waarbij in hoofdstuk 6 het toepassingskader voor fietsparkeren is uitgelicht. Hoofdstuk 7 bevat een samenvatting in de vorm van een stappenplan. Hoofdstuk 8 bevat ten slotte het juridische kader van de Parkeernormen Borne 2026.

2. Gebiedsindeling auto en fiets

De locatie van een ruimtelijke ontwikkeling is van invloed op de parkeerbehoefte. Bepaalde functies binnen de bebouwde kom hebben over het algemeen bijvoorbeeld een lagere parkeerbehoefte dan dezelfde functie in het buitengebied. Meerdere factoren, waaronder de nabijheid van voorzieningen en van openbaar vervoer, spelen hierin een rol. Daarom worden binnen de verschillende gebieden in gemeente Borne andere normen voor het auto- en fietsparkeren gehanteerd. Hiervoor is gemeente Borne opgedeeld in drie deelgebieden:

- centrum;
- rest bebouwde kom;
- buitengebied.

Ten opzichte van de Parkeernormen uit 2018 is de zone 'schil' komen te vervallen. Uit cijfers is namelijk gebleken dat het autobezit in de schil en de overige gebieden binnen de bebouwde kom nauwelijks van elkaar verschillen, waardoor deze gebieden in voorliggende Parkeernormen Borne 2026zijn samengevoegd tot één zone binnen de bebouwde kom. Ook tussen de kernen onderling zijn weinig verschillen in autobezit geconstateerd.

De exacte gebiedsindeling is gedefinieerd in de geldende Omgevingsvisie Samen Borne (of diens rechtsopvolger).[2] Deze gebiedsindeling wordt zowel voor de auto- als voor fietsparkeernormen gebruikt. De gebiedsindeling voor het centrum is ter illustratie tevens opgenomen in figuur 2.1. Het deelgebied rest bebouwde kom bestaat uit de gebieden binnen de bebouwde komgrenzen exclusief het centrum, en het buitengebied bestaat uit de gebieden buiten de bebouwde komgrenzen. Indien een planlocatie initieel in het buitengebied ligt maar door de ontwikkeling een uitbreiding wordt van de bebouwde kom, geldt de planlocatie in deze Parkeernormen als rest bebouwde kom.



Figuur 2.1: Deelgebied centrum (op het moment van vaststellen)

[2] Gebiedsindeling centrum: centrum | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen.
Gebiedsindeling buitengebied: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dc-2026-2765/1/html
Let op, dit betreft de indeling op het moment van vaststellen van deze 'Parkeernormen Borne 2026'. De gebiedsindeling kan wijzigen. De geldende gebiedsindeling conform de geldende Omgevingsvisie is leidend. Aan deze kaarten kunnen dan ook geen rechten worden ontleend.

3. Parkeernormen auto

In dit hoofdstuk worden de Parkeernormen voor autoparkeren binnen gemeente Borne toegelicht. Bijlage 2 bevat een totaaloverzicht van alle autoparkeernormen. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de toepassing van de gemeentelijke Parkeernormen.

3.1. CROW-parkeerkencijfers en autobezit als basis

Gemeente Borne baseerde tot nu toe haar Parkeernormen op de parkeerkencijfers van CROW. Deze parkeerkencijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten in Nederland. De CROW-parkeerkencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens een onderzoek is aangetroffen. Deze lijn is in de Parkeernormen Borne 2026doorgetrokken voor niet-woonfuncties en bijzondere woonfuncties. De Parkeernormen voor woonfuncties in de Parkeernormen Borne 2026zijn niet gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW, maar op het daadwerkelijke autobezit in gemeente Borne. Hiermee zijn Parkeernormen ontwikkeld die het beste aansluiten bij de actuele situatie in de gemeente.

3.2. Autoparkeernormen woonfuncties

Parkeernormen voor bewoners

De Parkeernormen voor bewoners zijn grotendeels gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in gemeente Borne. In bijlage 1 is de achterliggende analyse hiervan opgenomen. De Parkeernormen zijn gerelateerd aan de oppervlakte van de woning aangezien het autobezit bij woningen met een groter vloeroppervlak doorgaans hoger ligt dan bij eenzelfde type woning met een kleiner vloeroppervlak. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen sociale huurwoningen en woningen in de vrije sector, aangezien de bewoners van een sociale huurwoning doorgaans een lager autobezit hebben dan de bewoners van bijvoorbeeld een koopwoning van dezelfde omvang. Ten slotte wordt onderscheid gemaakt tussen grondgebonden woningen en appartementen, aangezien ook dit een verklarende factor is voor het verschil in autobezit. De Parkeernormen geven het minimum aantal te realiseren autoparkeerplaatsen weer.

Voor een aantal bijzondere woonfuncties zijn de Parkeernormen overgenomen uit CROW-publicatie 744, aangezien van deze woonfuncties geen gegevens over het daadwerkelijk autobezit in gemeente Borne beschikbaar zijn. De CROW-parkeerkencijfers kennen een bandbreedte. Zoals toegelicht in bijlage 1 baseert de gemeente haar Parkeernormen op het gemiddelde parkeerkencijfer van CROW.

Parkeerplaatsen voor bezoekers van woningen

De parkeernorm voor woonfuncties is opgebouwd uit een bewonersdeel en een bezoekersdeel die samen de parkeernorm vormen. Het bezoekersdeel van de parkeernorm is gebaseerd op de meest recente CROW-publicatie 744.

De parkeerplaatsen die voor bezoekers op eigen terrein worden gerealiseerd, moeten zonder belemmeringen toegankelijk zijn voor deze bezoekers. Een openbaar toegankelijke parkeerplaats valt hieronder, net als een parkeeroplossing met een afsluiting die voor iedereen opent of waarbij bezoekers zich eerst moeten aanmelden voordat zij toegang krijgen.

3.3. Autoparkeernormen niet-woonfuncties

In bijlage 2 zijn de Parkeernormen voor niet-woonfuncties opgenomen. Deze Parkeernormen zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkencijfers (publicatie 744). De CROW-parkeerkencijfers kennen een bandbreedte. Zoals toegelicht in bijlage 1 baseert de gemeente haar Parkeernormen op het gemiddelde parkeerkencijfer van CROW. De Parkeernormen geven het minimum aantal te realiseren autoparkeerplaatsen voor een functie weer. De weergegeven Parkeernormen bestaan uit een aandeel voor vaste gebruikers (werknemers) en een aandeel voor bezoekers. Dit bezoekersdeel is uitgedrukt in een percentage van de parkeernorm. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar (zonder belemmeringen) toegankelijk zijn.

3.4. Maatwerkfunctie

Een maatwerkfunctie is een functie waarvoor in deze Parkeernormen geen passende parkeernorm is opgenomen. In dat geval dient de initiatiefnemer te onderbouwen wat wel een passende parkeerbehoefte is. Daarbij is belangrijk dat wordt gewaarborgd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (ten minste de komende 10 jaar) overeenkomt met de parkeerbehoefte die met deze maatwerk-parkeernorm wordt bepaald.

Bij het opstellen van de onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is immers aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, de formule, de verwachte bezoekersaantallen en het verzorgingsgebied.

De onderbouwing wordt ter beoordeling voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.

4. Toepassingskader autoparkeren

Hierna is stap voor stap voor het autoparkeren toegelicht hoe de parkeereis berekend wordt, hoe de parkeereis vervolgens kan worden opgelost en wat afwijkingsmogelijkheden zijn als de parkeereis groter is dan het geplande parkeeraanbod.

4.1. Berekening parkeereis auto

De Parkeernormen worden gebruikt om de parkeereis per te ontwikkelen functie te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Wanneer meerdere, zelfstandig functionerende functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd, wordt de parkeereis van de gehele ontwikkeling bepaald door de parkeereis van de losse functies bij elkaar op te tellen. Voor niet-zelfstandig functionerende functies geldt de parkeernorm van de hoofdfunctie. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij een (ondersteunende) kantine van een sportcomplex, deze kantine hoeft niet als (zelfstandige) bar of restaurant te worden beschouwd. De oppervlakte van de ondersteunende functie wordt dan dus meegenomen in de totale oppervlakte van de hoofdfunctie.

Dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages

De normatieve parkeereis (parkeernorm x functieomvang) houdt geen rekening met het feit dat de aanwezigheid door de week heen per doelgroep verschilt. Zo zijn kantoormedewerkers vooral op werkdagen overdag aanwezig terwijl bewoners vooral ’s-avonds en in het weekend aanwezig zijn. Dezelfde parkeerplaats kan daardoor door meerdere doelgroepen worden gebruikt, dit heet *dubbelgebruik*. Door dubbelgebruik toe te passen wordt de spaarzame ruimte optimaal ingezet. Door na het bepalen van de parkeernorm rekening te houden met dubbelgebruik hoeven er per saldo minder parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het plan toegankelijk is en dat dit (juridisch) geborgd is in de voorwaarden van de verleende omgevingsvergunning. Dat betekent dat exclusief voor functies of doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Dit geldt bijvoorbeeld voor parkeerplaatsen die worden mee verkocht met een woning.

Tabel 4.1 geeft de aanwezigheidspercentages per functie weer, conform de meest recente CROW-publicatie 744. Indien CROW haar aanwezigheidspercentages actualiseert, wordt de rechtsopvolger van CROW-publicatie 744 gebruikt om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen. Voor woonfuncties geldt daarbij een onderscheid tussen de aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers, hier is dubbelgebruik dus ook binnen deze functie mogelijk.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
bezoekers woningen	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%	100%[1]	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	60%	60%	100%	0%[2]	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	60%	70%	100%	0%[2]	100%[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	5%	40%	50%	0%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch	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%
hotel/logies[5]	30%	40%	100%	100%	50%	100%	80%	100%	80%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 4.1: Aanwezigheidspercentages (bron: CROW-publicatie 744)

1. *Indien op zaterdag gesloten: 0%*
2. *Indien 's avonds open: 70%*
3. *Indien gesloten op zondag: 0%*
4. *Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk*
5. *Voor de functie hotel/logies bevat de CROW-publicatie geen aanwezigheidspercentages. Daarom zijn op basis van landelijke ervaringscijfers aanwezigheidspercentages toegevoegd.*

Rekenvoorbeeld: toepassing dubbelgebruik bij woningen

In Borne worden 50 koopappartementen van 80 m² bvo gerealiseerd binnen de bebouwde kom. Conform de parkeernorm zijn 50 x 1,1 = 55 parkeerplaatsen voor bewoners en 50 x 0,2 = 10 parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd. Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijke parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. De bewoners hebben geen exclusieve parkeerplaats en daarom is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Op basis van de Parkeernormen en de aanwezigheidspercentages is de parkeerbalans als volgt:

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	55 (100%)	33 (60%)	33 (60%)	49,5 (90%)	55 (100%)	38,5 (70%)	31,5 (70%)	41,25 (75%)	44 (80%)	41,25 (75%)
bezoekers	10 (100%)	4 (40%)	5 (50%)	7,5 (75%)	0 (0%)	6 (60%)	10 (100%)	10 (100%)	10 (100%)	9 (90%)
totaal	**65**	**37**	**38**	**57**	**55**	**45**	**42**	**52**	**54**	**51**

Conform de aanwezigheidspercentages zijn op het drukste moment (de werkdagavond) 57 parkeerplaatsen benodigd. Door uit te gaan van dubbelgebruik zijn in dit voorbeeld 8 parkeerplaatsen minder nodig dan in het scenario zonder dubbelgebruik (65 parkeerplaatsen).

Regeling ‘oud’ voor ‘nieuw’

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeereis van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeereis van de bestaande, te vervallen functies wordt bepaald op basis van de Parkeernormen in de Parkeernormen Borne 2026. Deze parkeereis mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen moet worden gerealiseerd. Bij dit zogeheten salderen gelden de volgende regel:

- Er wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages.
  Door rekening te houden met de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 4.1, wordt voorkomen dat de parkeereis van bijvoorbeeld een kantoor zonder meer wordt afgetrokken van de parkeereis van een appartementencomplex, omdat deze functies op verschillende momenten functioneren. In de parkeerbalans die dan wordt opgesteld, moet ook rekening worden gehouden met de eventuele aanwezigheid van parkeercapaciteit op eigen terrein. Als deze parkeerplaatsen komen te vervallen, mogen deze in mindering worden gebracht op de parkeereis van de functie die komt te vervallen. Als deze parkeerplaatsen behouden blijven, maken deze parkeerplaatsen onderdeel uit van de parkeeroplossing.

Compensatie te vervallen parkeerplaatsen

Indien als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling een deel van de bestaande openbare parkeercapaciteit komt te vervallen, moeten deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd als openbare of openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij de realisatie van een inritconstructie of een andere maatregel ter bevordering van de ontsluiting van het bouwplan. Het aantal openbare parkeerplaatsen dat komt te vervallen, wordt opgeteld bij de parkeereis.

In onderstaand voorbeeld is het salderen toegelicht.

Rekenvoorbeeld: berekening parkeereis bij transformatie van kantoorpand naar woningen

In Borne wordt binnen de bebouwde kom een bestaand kantoorpand van 800 m² bvo omgebouwd tot 10 sociale huurappartementen van 70 m² bvo. Het kantoorpand heeft 2 parkeerplaatsen op eigen terrein die komen te vervallen. De parkeereis wordt dan als volgt bepaald:

Nieuwe situatie:

10 sociale huurappartementen (70 m² bvo) x parkeernorm bewoners (0,7) = 7 parkeerplaatsen voor bewoners;

10 sociale huurappartementen x parkeernorm bezoek (0,2) = 2 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Bestaande situatie:

Parkeerbehoefte kantoor: 800 m² bvo kantoor x parkeernorm (2,1 /100) = 16,8 parkeerplaatsen.

Met 2 parkeerplaatsen op eigen terrein, is de parkeeroplossing van het kantoorpand ook gelegen in de openbare ruimte (met een parkeereis van 16,8 parkeerplaatsen en 2 parkeerplaatsen op eigen terrein betekent dit namelijk dat 14,8 parkeerplaatsen in de openbare ruimte benut zullen zijn door het kantoor). De saldering geldt daarom alleen voor het gedeelte van de parkeerbehoefte die in de openbare ruimte wordt opgelost (14,8 parkeerplaatsen), aangezien de parkeerplaatsen op eigen terrein komen te vervallen. Op basis van de aanwezigheidspercentages is de parkeerbalans als volgt:

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	7 (100%)	4,2 (60%)	4,2 (60%)	6,3 (90%)	7 (100%)	4,9 (70%)	4,9 (70%)	5,3 (75%)	5,6 (80%)	5,3 (75%)
bezoekers	2 (100%)	0,8 (40%)	1 (50%)	1,5 (75%)	0 (0%)	1,2 (60%)	2 (100%)	2 (100%)	2 (100%)	1,8 (90%)
kantoor (eigen terrein)	2	2	2	0,9 (5%)	0 (0%)	2	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
kantoor (openbaar)	-14,8 (100%)	-14,8 (100%)	-14,8 (100%)	0	0	-8,9 (60%)	0	0	0	0
totaal	**-4**	**-8**	**-8**	**9**	**7**	**-1**	**7**	**8**	**8**	**8**

In de tabel is inzichtelijk dat de parkeereis van de woningen weliswaar lager ligt dan de parkeereis van het kantoorpand. Echter, de momenten waarop deze parkeerbehoefte optreedt zijn verschillend. Op werkdagen overdag neemt de parkeerbehoefte als gevolg van de herontwikkeling af, maar in de avonden en het weekend neemt de parkeerbehoefte juist toe. De maximale toename van de parkeerbehoefte bedraagt afgerond 9 parkeerplaatsen. Als gevolg van de herontwikkeling dienen zodoende minimaal 9 parkeerplaatsen opgelost te worden.

Vrijstelling bij ontwikkelingen met beperkte gevolgen

Bij een bouwontwikkeling[3] of een gebruikswijziging is het niet nodig de parkeereis op eigen terrein te realiseren als de toekomstige parkeerbehoefte toeneemt met maximaal twee parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige parkeerbehoefte. Hierdoor zijn ontwikkelingen met relatief beperkte gevolgen eenvoudiger te realiseren. Voorwaarde voor het toepassen van deze vrijstelling is dat voor hetzelfde adres in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt. Om dit uitgangspunt te waarborgen moet in de Omgevingsvergunning worden opgenomen dat op deze locatie gebruik is gemaakt van deze vrijstelling. Door deze vrijstelling stimuleren we initiatieven die we in het kader van horeca en verblijfsrecreatie in het centrum en Oude Borne volgens de Omgevingsvisie graag willen en voorkomen we leegstand.

[3] Geen nieuwbouw, alleen een uitbreiding of verbouwing.

Afronding aantal parkeerplaatsen

De berekende parkeereis wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag, wordt het aantal parkeerplaatsen naar *boven* afgerond op hele parkeerplaatsen.

4.2. Vergelijking parkeerbehoefte met parkeeraanbod

Na de berekening van de parkeereis wordt deze parkeereis geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter dan of gelijk is aan de parkeereis, kan de omgevingsvergunning worden ingediend (dit is nader toegelicht in hoofdstuk 8). Wanneer dit niet het geval is, dient de ontwikkelende partij als eerste te kijken naar de mogelijkheden om het bouwplan aan te passen. Als dit redelijkerwijs niet mogelijk is, wordt gekeken of kan worden afgeweken van het uitgangspunt dat er voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied moet worden gerealiseerd (zie ook paragraaf 4.3).

Parkeerplaatsen op eigen terrein

In de Parkeernormen Borne 2026 is het uitgangspunt dat de parkeereis voor de auto op eigen terrein wordt opgelost. Bij gebiedsontwikkelingen wordt het plangebied beschouwd als eigen terrein. Het plangebied is hierbij gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit of in de directe nabijheid (binnen de maximaal acceptabele loopafstand). Ook parkeerplaatsen die binnen acceptabele loopafstand zijn gelegen en waarover de initiatiefnemer kan beschikken (ook via huur), worden beschouwd als parkeerplaatsen op eigen terrein onder de voorwaarde dat de parkeerplaatsen te allen tijde voor de beoogde doelgroep(en) toegankelijk zijn.

Acceptabele loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van de (ingang van de) parkeerlocatie naar de ingang van de bestemming, gemeten met Google Maps.

De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Ook hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute. In tabel 4.2 zijn de acceptabele loopafstanden, waarbinnen de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, voor verschillende doelgroepen opgenomen.

functie	maximale loopafstand
woon- en zorgfuncties	200 meter
overige functies	800 meter

Tabel 4.2: Acceptabele loopafstanden autoparkeren nieuwe ontwikkelingen

Maatvoering parkeerplaatsen (auto)

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen, wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van nieuw te realiseren individuele parkeerplaatsen hanteert de gemeente voor openbaar toegankelijke parkeerplaatsen de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'.[4] Voor de toetsing op parkeerplaatsen in nieuw te realiseren (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen hanteert de gemeente de meeste recente versie van de NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages'.[5]

Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn en mogen deuren en vluchtwegen niet worden geblokkeerd. Bij twijfel moet de bruikbaarheid en de bereikbaarheid van parkeerplaatsen met behulp van rijcurves en/of rijcurvesimulaties inzichtelijk worden gemaakt. Een dergelijke analyse wordt in opdracht van een initiatiefnemer/gemachtigde uitgevoerd, bij voorkeur door een deskundig verkeerskundig adviesbureau. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit de ASVV en de NEN2443.

Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein

Voornamelijk bij grondgebonden woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een individuele garage(box) niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij Parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Parkeerplaatsen in een garage(box) en op een oprit worden bij grondgebonden woningen daarom niet altijd als volwaardige parkeerplaats meegeteld. In tabel 4.3 is aangegeven in welke mate deze (individuele) parkeervoorzieningen voor de functie wonen in de planvorming meetellen aan de aanbodzijde. Op basis hiervan wordt het beschikbare parkeeraanbod gecorrigeerd. Een carport op een oprit heeft geen invloed op de berekeningsaantallen in de tabel.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal	opmerking
enkele oprit	1	0,8	oprit min. 5,0 meter lang
lange oprit	2	1,5	
dubbele oprit	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
garage(box)[6]	1	0	

Tabel 4.3: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij grondgebonden woningen

[4] ASVV2021 of diens opvolger.
[5] NEN2443 – 2013 of diens opvolger.
[6] Het gaat hierbij niet om parkeerplaatsen in een parkeergarage onder een appartementencomplex. Deze parkeerplaatsen tellen volwaardig mee als deze voldoen aan de maatvoering conform de hiervoor toegelichte eisen.

Rekenvoorbeeld: rekenwaarde parkeervoorzieningen bij woningen

In Zenderen worden 20 koopwoningen van 115 m^2 bvo gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn 20 x 1,5 = 30 parkeerplaatsen voor bewoners nodig. Bij 10 woningen geldt echter dat een enkele oprit zonder garage(box) wordt gerealiseerd. Om de resterende parkeerbehoefte van deze 10 woningen te berekenen, kan de parkeerbehoefte van het bewonersdeel worden verminderd met 0,8 parkeerplaatsen per woning (tabel 4.3). De parkeerbehoefte van het bewonersdeel wordt dus verminderd met 10 x 0,8 = 8 parkeerplaatsen. De resterende parkeereis voor het bewonersdeel is dan 30 - 8 = 22 parkeerplaatsen. Daarnaast zijn conform de Parkeernormen 20 x 0,2 = 4 parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd.

Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijk parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. Wanneer rekening wordt gehouden met de parkeervoorzieningen (opritten) bij de woningen, is de resterende parkeereis op basis van de Parkeernormen (bijlage 2) en de aanwezigheidspercentages (tabel 4.1) als volgt:

functie	parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	22 (100%)	13,2 (60%)	13,2 (60%)	19,8 (90%)	22 (100%)	15,4 (70%)	15,4 (70%)	16,5 (75%)	17,6 (80%)	16,5 (75%)
bezoek	4 (100%)	1,6 (40%)	2 (50%)	3 (75%)	0 (0%)	2,4 (60%)	4 (100%)	4 (100%)	4 (100%)	3,6 (90%)
totaal	**26**	**15**	**16**	**23**	**22**	**18**	**20**	**21**	**22**	**21**

Conform de aanwezigheidspercentages zijn, naast het realiseren van de opritten bij de woningen, op het drukste moment (de werkdagavond) afgerond 23 parkeerplaatsen benodigd in het parkeerhof.

Duurzaamheid / specifieke voertuigen

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient altijd rekening te worden gehouden met duurzaamheidsaspecten zoals waterdoorlatendheid, hittebestendigheid en groenvoorzieningen. Daarnaast dient de parkeeroplossing passend te zijn bij de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hoewel gemeente Borne plannen toetst op voldoende parkeergelegenheid (in aantallen) voor auto's en de bruikbaarheid daarvan, zijn ook andere elementen van belang die ervoor zorgen dat sprake is van een duurzame parkeeroplossing.

<u>Gehandicaptenparkeerplaatsen</u>

Het realiseren van een of meer gehandicaptenparkeerplaatsen is in elk geval bij de volgende ontwikkelingen vereist:

- Bij maatschappelijke voorzieningen dient tenminste 5% van de parkeerplaatsen als algemene gehandicaptenparkeerplaats te worden ingericht. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen (maximale 100 meter loopafstand).
- Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of een parkeergarage moet per 50 gewone parkeerplaatsen 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit).

Een parkeerplaats die wordt ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats is onderdeel van de parkeerbehoefte. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen. Bij gehandicaptenparkeerplaatsen geldt des te meer de eis dat deze parkeerplaatsen bruikbaar en bereikbaar moeten zijn. De parkeerplaatsen liggen dan ook bij voorkeur op maaiveld en zijn anders bereikbaar via een lift.

Elektrische laadpunten

Kennis, inzicht en regelgeving wat betreft het elektrisch laden van voertuigen is volop in ontwikkeling en verandert jaarlijks. Om deze reden hanteert deze Parkeernormen op dit gebied een dynamische verwijzing naar het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).
In artikel 3.87aa en 4.160a van het Besluit bouwwerken leefomgeving zijn de eisen opgenomen ten aanzien van laadinfrastructuur. Het Besluit bouwwerken leefomgeving vormt de landelijk geldende wet- en regelgeving. De relevante eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving zijn onder andere:

- Een woongebouw (woonfunctie) met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft leidingdoorvoeren voor laadpunten voor ieder parkeervak.
- Een gebouw, anders dan een woongebouw (niet-woonfuncties), met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft ten minste één laadpunt en leidingdoorvoeren voor laadpunten voor ten minste een op de vijf parkeervakken.

Als de parkeervoorziening openbaar toegankelijk wordt, is het gemeentelijke beleid ten aanzien van elektrische laadpunten van toepassing. Dit betekent dat in overleg met de gemeente de voorbereiding voor de laadpunten kan worden getroffen, bijvoorbeeld over de aantallen en locaties. Het realiseren van de laadpunten vindt in dat geval plaats vanuit de contracten met exploitanten die op dat moment van toepassing zijn en wordt niet vereist van de ontwikkelaar.

Een parkeerplaats die wordt voorzien van een laadpunt is onderdeel van de parkeereis. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.

Laden en lossen

Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is (bijvoorbeeld bij een appartementencomplex of bedrijfsgebouw), moet rekening worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte als laad- en losvoorziening voor het maatgevende (vracht)voertuig waarmee geladen en gelost gaat worden. Daarbij geldt bij nieuwbouw dat laden en lossen volledig op eigen terrein plaats moet vinden. Ook het manoeuvreren moet bij voorkeur binnen het plangebied plaatsvinden, om zo de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen. Bij uitbreiding en verbouw vindt laden en lossen ook zoveel mogelijk op eigen terrein plaats. Wanneer het manoeuvreren buiten het eigen terrein plaatsvindt, moet de initiatiefnemer bijvoorbeeld met rijcurves aantonen dat een veilige manoeuvre kan worden gemaakt.

Scootmobielen

Wanneer bij een woongebouw gebruik wordt gemaakt van een collectieve fietsenstalling als alternatief op de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (zie paragraaf 5.1), dient bij (woon)functies waar gehandicapten en/of ouderen verwacht worden, tevens rekening te worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte voor het stallen van scootmobielen. Deze stallingsruimte dient te worden voorzien van voldoende oplaadmogelijkheden voor het opladen van scootmobielen. Het inpassen van stallingsruimte voor scootmobielen is altijd een maatwerkoplossing.

4.3. Afwijkingsmogelijkheden

Met deze Parkeernormen Borne 2026 wordt beoogd dat bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Als het niet mogelijk is om aan deze eis te voldoen, moet de initiatiefnemer nagaan of het mogelijk is om dusdanige aanpassingen aan het plan te doen dat alsnog aan de parkeereis kan worden voldaan. Hierbij kan worden gedacht aan het herinrichten van de onbebouwde ruimte bij het plan of aanpassingen aan het plan zelf.

Als dit niet tot de mogelijkheden behoort, dient te worden gemotiveerd waarom dit niet mogelijk is. In dat geval is het wellicht mogelijk om bij het verlenen van de omgevingsvergunning af te wijken van de eis om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. In deze paragraaf worden de situaties behandeld op basis waarvan deze afwijking mogelijk is. Wanneer deze afwijkingsmogelijkheden niet aan de orde zijn, wordt niet voldaan aan de eis om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren en kan het bouwplan geen doorgang vinden.

Benutten bestaand parkeeraanbod in de openbare ruimte

Vanuit het principe 'eerst benutten dan bouwen' kan vrijstelling worden verleend op het realiseren van het benodigde parkeeraanbod als in de openbare ruimte binnen acceptabele loopafstand voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om het (resterende) benodigde parkeeraanbod te voorzien. Voorwaarde is wel dat onderbouwd wordt waarom het volledige benodigde parkeeraanbod niet binnen het plangebied kan worden gerealiseerd. Daarnaast moet door de ontwikkelende partij worden aangetoond (met een parkeerdrukmeting door een deskundig verkeerskundig adviesbureau) dat het parkeeraanbod in de openbare ruimte beschikbaar is op tijden die nodig zijn voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Er is sprake van voldoende parkeerruimte in de directe omgeving als de parkeerdruk *na* realisatie van het plan binnen acceptabele loopafstand niet hoger dan 80%[7] is.

Voorafgaand aan het onderzoek dient de initiatiefnemer de uitgangspunten van het onderzoek (onderzoeksgebied, onderzoeksdagen en onderzoekstijden) met de gemeente af te stemmen. In bijlage 3 is een stappenplan voor parkeerdrukmetingen toegelicht. Pas na akkoord van de gemeente kan het onderzoek worden uitgevoerd.

Indien er voldoende restcapaciteit beschikbaar is, beoordeelt de gemeente of de kwalitatieve impact van het gebruik van de restcapaciteit in het openbaar gebied acceptabel is. Voor het deel van de parkeereis dat mag worden afgewenteld op de openbare ruimte, betaalt de initiatiefnemer een afdracht van € 10.000,- per parkeerplaats aan de gemeente.[8] De gemeente stort deze afdracht in de nog in te stellen 'Bestemmingsreserve Parkeren'.

Aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte binnen loopafstand

Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeereis op te vangen met de bestaande parkeerplaatsen, kan worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:

- De acceptabele loopafstanden (zie hoofdstuk 4.2).
- Het feit dat de aanleg van parkeerplaatsen niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de omgeving.

Het verzoek om extra parkeerplaatsen aan te leggen in de openbare ruimte wordt voorgelegd aan de gemeente. De gemeente beoordeelt of de aanleg van deze parkeerplaatsen wenselijk en mogelijk is. Indien dit het geval is, legt de gemeente de openbare parkeerplaatsen aan. De initiatiefnemer betaalt de daadwerkelijke kosten voor de aanleg van deze parkeerplaatsen.

[7] De grenswaarde van 80% heeft te maken met het voorkomen van zoekverkeer. Bij een hogere bezettingsgraad van parkeerplaatsen neemt de kans toe dat automobilisten langer op zoek zijn naar een vrije parkeerplaats en bijvoorbeeld rondjes moeten rijden.

[8] Bedragen zijn prijspeil 2026, jaarlijks te indexeren, voor de prijsindexatie wordt uitgegaan van de IMOC (netto materiële overheidsconsumptie).

Afkopen van parkeerplaatsen

Indien onderbouwd kan worden dat het niet mogelijk is om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren of een van de hiervoor beschreven afwijkingsmogelijkheden in te zetten, kan (een gedeelte van) de parkeereis worden afgekocht. De gemeente besluit aan de hand van de aan te leveren onderbouwing of het afkopen van parkeerplaatsen ruimtelijk gewenst is op de planlocatie.

Voor het deel van de parkeereis dat mag worden afgekocht, betaalt de initiatiefnemer een afdracht van € 10.000,- per parkeerplaats aan de gemeente.[9] De gemeente stort deze afdracht in de nog in te stellen 'Bestemmingsreserve Parkeren'.

De gelden uit de 'Bestemmingsreserve Parkeren' kunnen enkel aan vooraf gedefinieerde zaken worden uitgegeven welke beschreven staat in de vastgestelde kaders. Met de gelden:

- het realiseren parkeervoorzieningen;.
- uitbreiding van de parkeercapaciteit;
- aanpassen van parkeervoorzieningen.

Nadat de raad de bevoegdheid aan het college heeft gegeven om middelen te onttrekken uit de 'Bestemminsreserve Parkeren' kan het college snel handelen en daar waar nodig de parkeercapaciteit uitbreiden of verbeteren tot een maximum van € 50.000 per parkeervoorziening.

Motivering zwaarwegend belang

De eerder beschreven afwijkingsmogelijkheden zullen naar verwachting voor veel ruimtelijke ontwikkelingen een oplossing bieden. Wanneer dit niet het geval is, kan een beroep worden gedaan op een hardheidsclausule. Dit is mogelijk wanneer andere belangen zwaarder wegen dan het verkeers-/parkeerkundige belang, bijvoorbeeld wanneer grote maatschappelijke, economische of volkshuisvestelijke voordelen worden verwacht met het realiseren van de ontwikkeling.

De initiatiefnemer moet de aanvraag voor een omgevingsvergunning in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken van de eis dat het benodigde parkeeraanbod op eigen terrein wordt gerealiseerd. Daarnaast moet de initiatiefnemer inzichtelijk maken wat de verkeers-/parkeerkundige gevolgen zijn die doorgang van het plan (eventueel) heeft op de omgeving. Dit kan bijvoorbeeld zijn dat de parkeerdruk in de directe omgeving oploopt tot 90% maar dat er op iets grotere afstand wel voldoende parkeerruimte is. Omdat het in dit geval gaat om een afwijking van het beleid, beoordeelt de gemeenteraad of de ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden. De gemeenteraad maakt in dat geval een afweging tussen het belang van deze ontwikkeling en de gevolgen die de ontwikkeling heeft.

[9] Bedragen zijn prijspeil 2026, *voor de prijsindexatie wordt uitgegaan van de IMOC (netto materiële overheidsconsumptie)*

5. Parkeernormen fiets

Gemeente Borne wil het gebruik van de fiets stimuleren en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Nieuwbouwplannen en transformatieprojecten moeten daarom rekening houden met het stallen of parkeren van de fiets (en brom- en snorfietsen). De aanvrager van een omgevingsvergunning moet daarom ook de fietsparkeerbehoefte inzichtelijk maken.

5.1. Fietsparkeernormen woonfuncties

Conform het Besluit bouwwerken leefomgeving (Artikel 4.171 – 4.173) is het bij nieuwbouwwoningen verplicht een afsluitbare bergruimte te realiseren om fietsen of scootmobielen op te bergen voor bewoners. Het voorzien in stallingsruimte voor de fiets van bewoners is hiermee gewaarborgd in het Besluit bouwwerken leefomgeving.

Het Besluit bouwwerken leefomgeving biedt ruimte voor gelijkwaardige oplossingen, zoals een gezamenlijke fietsenstalling in plaats van de voorgeschreven individuele fietsenberging.

Gelijkwaardig alternatief voor eis Besluit bouwwerken leefomgeving

Voor het realiseren van een gemeenschappelijke fietsenberging bij appartementen, als gelijkwaardig alternatief voor de eis uit het Besluit bouwwerken leefomgeving, dient voor bewoners per appartement rekening te worden gehouden met het aantal fietsparkeerplaatsen zoals weergegeven in tabel 5.1. Volgens de toelichting op het Besluit bouwwerken leefomgeving is de individuele berging ook bedoeld voor andere zaken. Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het daarom daarnaast verplicht om bij woningen vanaf 50 m² bvo een individuele berging van minimaal 2,7 m² in of bij de woning te realiseren.

omvang appartement	aantal fietsparkeerplaatsen	individuele berging
<50 m² bvo	2,0	geen
50-74 m² bvo	2,7	2,7 m²
75-99 m² bvo	3,4	2,7 m²
100-125 m² bvo	4,0	2,7 m²
>125 m² bvo	4,7	2,7 m²

Tabel 5.1: Benodigd aantal fietsplekken per woning voor bewoners bij een collectieve fietsenstalling

Fietsparkeernormen voor bezoekers van bewoners

De invulling van fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers van bewoners is verschillend voor grondgebonden woningen en appartementen. Bij grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat bezoekers hun fiets zonder hinder voor het overige verkeer (voetgangers) nabij de woning kunnen parkeren, bijvoorbeeld in de tuin of tegen de voorgevel. Bij appartementen parkeren meerdere bezoekers op een kleiner oppervlak, waardoor fietsparkeervoorzieningen als nietjes of rekken op eigen terrein gewenst zijn. Hiervoor geldt:

- Voor de eerste 20 appartementen een fietsparkeernorm voor bezoekers van 0,5 fietsparkeerplaats per woning.
- Vanaf appartement 21 en verder een fietsparkeernorm van 0,25 fietsparkeerplaats per woning.

Aandachtspunt bij de vormgeving van de fietsparkeerplaatsen voor bezoekers is dat het voor bewoners aantrekkelijker blijft om in een eigen, afgesloten of bewaakte fietsparkeervoorziening te parkeren.

5.2. Fietsparkeernormen niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties is geen verplichting ten aanzien van het realiseren van bergingen of fietsparkeervoorzieningen opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen voor deze ontwikkelingen zijn de meest recente CROW-fietsparkeerkencijfers (Fietsparkeerkencijfers 2025) gehanteerd. CROW gaat uit van een bandbreedte voor fietsparkeerkencijfers. Zoals toegelicht in bijlage 1 baseert de gemeente haar fietsparkeernormen op het gemiddelde parkeerkencijfer van CROW.

De fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn opgenomen in bijlage 4. Meer fietsparkeerplaatsen realiseren is altijd mogelijk.

5.3. Maatwerkfunctie

Een maatwerkfunctie is een functie waarvoor in deze Parkeernormen geen passende fietsparkeernorm is opgenomen. In dat geval dient de initiatiefnemer te onderbouwen wat wel een passende fietsparkeerbehoefte is. Daarbij is belangrijk dat wordt gewaarborgd dat de fietsparkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (ten minste de komende 10 jaar) overeenkomt met de parkeerbehoefte die met deze maatwerk- fietsparkeernorm wordt bepaald. Bij het opstellen van de onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van een eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is immers aandacht besteed aan de verwachte bezoekersaantallen en het verzorgingsgebied. De onderbouwing van de afwijkende fietsparkeerbehoefte wordt ter toetsing voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.

6. Toepassingskader fietsparkeren

In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe de fietsparkeereis wordt bepaald en hoe deze opgelost dient te worden. Voor de oplossing van de fietsparkeereis gelden andere voorwaarden dan bij autoparkeren.

6.1. Berekening fietsparkeereis

De berekening van de parkeereis voor het fietsparkeren is grotendeels hetzelfde als de berekening van de parkeereis voor het autoparkeren zoals toegelicht in paragraaf 4.1. Hierop zijn twee uitzonderingen.

Het toepassen van **dubbelgebruik** is bij fietsparkeren alleen mogelijk tussen niet-woonfuncties onder de voorwaarde dat de entrees van de verschillende functies niet verder uit elkaar liggen dan 25 meter loopafstand. Voor bewoners dient altijd een eigen, aparte fietsenstalling gerealiseerd te worden. Bij het toepassen van dubbelgebruik voor de overige functies gelden dezelfde aanwezigheidspercentages als bij autoparkeren.

De **vrijstelling voor kleine ontwikkelingen** is bij het fietsparkeren volledig afwijkend van het autoparkeren. Bij fietsparkeren geldt de vrijstelling enkel voor de parkeerbehoefte voor bezoekers en werknemers. Wanneer dit deel van de parkeereis maximaal vijf fietsparkeerplaatsen bedraagt, is het niet nodig deze fietsparkeerplaatsen te realiseren. Het uitgangspunt is dat bezoekers en werknemers hun fiets dan zonder hinder van het overige verkeer (voetgangers) op of grenzend aan het eigen terrein van de bestemming kunnen parkeren.

Voorwaarde voor het toepassen van deze vrijstelling is dat voor hetzelfde adres (dezelfde locatie) in de afgelopen vijf jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt. Om dit uitgangspunt te waarborgen moet in de Omgevingsvergunning worden opgenomen dat op deze locatie gebruik is gemaakt van de vrijstelling bij kleine ontwikkelingen.

Deze vrijstelling is dus niet van toepassing op de parkeerbehoefte van bewoners.

De **vrijstelling horeca en detailhandel** in het centrum geldt ook voor het fietsparkeren. Dit betekent dat wanneer de transformatie van een pand naar horeca of detailhandel (uitgezonderd supermarkten) is vrijgesteld van de autoparkeereis het ook niet nodig is de bijbehorende fietsparkeereis te realiseren.

6.2. Oplossen fietsparkeereis

Na de berekening van de fietsparkeereis wordt deze geconfronteerd met het geplande fietsparkeeraanbod. Het is noodzakelijk dat alle fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden opgelost, waarbij voor vaste gebruikers de voorzieningen afgesloten en overdekt moeten zijn. Voor bezoekers dienen de fietsparkeerplaatsen vrij toegankelijk te worden aangeboden.

Wanneer het geplande fietsparkeeraanbod groter dan of gelijk is aan de fietsparkeereis, kan de vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit worden verleend. Wanneer dit niet het geval is, wordt gekeken of het bouwplan zodanig kan worden aangepast dat het geplande parkeeraanbod voldoende is. Als dit niet mogelijk of wenselijk is, kan worden overwogen om af te wijken van het uitgangspunt dat er voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied moet worden gerealiseerd. In paragraaf 6.3 wordt nader ingegaan op de bijbehorende voorwaarden.

Acceptabele loopafstanden

Fietsparkeerplaatsen moeten in de buurt van de functie gelegen zijn (uitgangspunt is op eigen terrein), dit voorkomt wildstallen. De acceptabele loopafstanden voor fietsparkeerplaatsen zijn opgenomen in tabel 6.1. Voor bewoners geldt dat de fietsparkeerplaatsen inpandig op eigen terrein opgelost dienen te worden.

De gemeente gebruikt deze maximaal acceptabele loopafstanden voor het toetsen van de parkeeroplossing behorende bij een nieuwe functie. Daarnaast dient het stallen van fietsen dichter bij de functie gelegen te zijn dan de bijbehorende autoparkeerplaatsen. Dit geldt voor zowel fietsparkeerplekken op eigen terrein als in de openbare ruimte.

functie	maximale loopafstand
zorgfuncties en bezoekers van woningen	50 meter
overige functies	200 meter

Tabel 6.1: Acceptabele loopafstanden fietsparkeervoorzieningen

Kwaliteitsrichtlijnen fietsparkeervoorzieningen

Om goed te kunnen functioneren moeten fietsparkeervoorzieningen zoveel mogelijk aan kwaliteitsrichtlijnen voldoen. De richtlijnen op het gebied van toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid zijn weergegeven in bijlage 5. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op basis van het Besluit bouwwerken leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173), CROW-publicatie 741 (Leidraad fietsparkeren, 2023) en Fietsparkeur[10].

In de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsparkeren is speciale aandacht voor fietsen met afwijkende maten (zogeheten buitenmodel fietsen). Ook brom- en snorfietsen, fatbikes, speedpedelecs, driewielers, bakfietsen en dergelijke moeten op een goede manier kunnen worden geparkeerd. Hiervoor moet in de voorziening zogeheten vrije ruimte worden gereserveerd. Dit zijn gemarkeerde vakken waar fietsen met afwijkende maten geparkeerd kunnen worden. In tabel 6.2 is een overzicht opgenomen van het aandeel fietsparkeerplaatsen dat geschikt dient te zijn voor 1) buitenmodel fietsen en 2) fietsen met een sterk afwijkende maat. Deze begrippen worden als volgt gedefinieerd:

- Buitenmodelfietsen: geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).
- Sterk afwijkende maat: geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000 mm breed).

In totaal dient dus 25% van de fietsparkeerplaatsen geschikt te zijn voor fietsen met afwijkende maten.

type fietsparkeerplaats	aandeel
buitenmodel fietsen	20%
sterk afwijkende maat	5%

Tabel 6.2: Aandeel fietsplekken dat geschikt moet zijn voor fietsen met afwijkende maten

De gemeente hanteert richtlijnen voor de kwaliteit en goede inpassing van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein. De richtlijnen zorgen ervoor dat de fietsparkeerplaatsen ook daadwerkelijk gebruikt worden.

[10] Zie www.fietsparkeur.nl; Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.

Voor het ontwerp van fietsparkeervoorzieningen gelden de volgende richtlijnen:

- de fiets staat op de best mogelijke locatie;
- een eenvoudig toegankelijke voorziening voor alle doelgroepen;
- passende, kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor iedereen;
- een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening.

In bijlage 5 staat toegelicht hoe deze richtlijnen kunnen worden ingevuld.

6.3. Afwijkingsmogelijkheden

Als het niet mogelijk is om aan de fietsparkeereis te voldoen, moet de initiatiefnemer nagaan of het mogelijk is om dusdanige aanpassingen aan het plan te doen dat alsnog aan deze parkeereis kan worden voldaan. Hierbij kan worden gedacht aan het herinrichten van de onbebouwde ruimte bij het plan of aanpassingen aan het plan zelf. Als dit niet tot de mogelijkheden behoort, dient te worden gemotiveerd waarom dit niet mogelijk is. In dat geval is het wellicht mogelijk om bij het verlenen van de omgevingsvergunning af te wijken van de eis om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. In deze paragraaf worden de situaties behandeld op basis waarvan deze afwijking mogelijk is.

Transformaties

In sommige gevallen is het niet mogelijk om de volledige fietsparkeereis op eigen terrein op te lossen. Dit speelt met name bij transformaties. De initiatiefnemer kan in dat geval aan de gemeente voorstellen om gebruik te maken van de openbare ruimte. Daarbij geldt de voorwaarde dat er een passende fietsparkeeroplossing is of dat de gemeente zicht heeft op een passende fietsparkeeroplossing, waarbij wat een passende oplossing is door de gemeente wordt bepaald. Er zijn hierbij twee mogelijkheden:

- Op loopafstand liggen (bestaande) fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om te bepalen of er restcapaciteit is, laat de initiatiefnemer voor eigen rekening een onderzoek uitvoeren door een gespecialiseerd en onafhankelijk bureau. De initiatiefnemer stemt voorafgaand aan het onderzoek met de gemeente af over de wijze van onderzoeken.
- De gemeente ziet de mogelijkheid om op loopafstand nieuwe fietsparkeerplaatsen te realiseren of de capaciteit van een bestaande fietsparkeervoorziening uit te breiden. De kosten voor deze plaatsen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

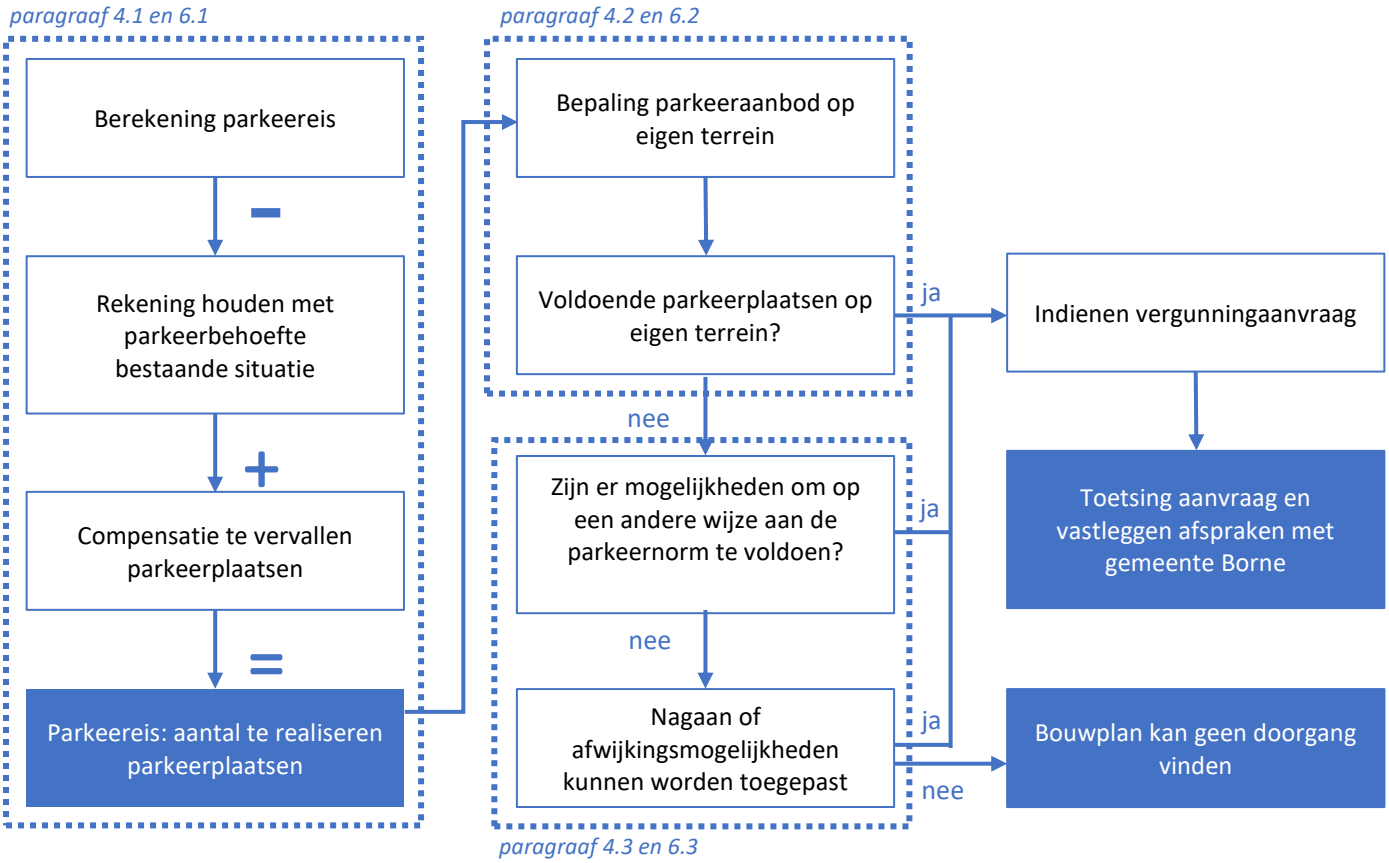
Motivering zwaarwegend belang

Wanneer de hiervoor beschreven regels en afwijkingsmogelijkheid geen oplossing bieden, kan een beroep worden gedaan op een hardheidsclausule. Dit is mogelijk wanneer andere belangen zwaarder wegen dan het verkeers-/parkeerkundige belang, bijvoorbeeld wanneer grote maatschappelijke, economische of volkshuisvestelijke voordelen worden verwacht met het realiseren van de ontwikkeling.

De initiatiefnemer moet de aanvraag voor een omgevingsvergunning in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken van de eis dat het benodigde parkeeraanbod op eigen terrein wordt gerealiseerd. Daarnaast moet de initiatiefnemer inzichtelijk maken wat de verkeers-/parkeerkundige gevolgen zijn die doorgang van het plan (eventueel) heeft op de omgeving. Omdat het in dit geval gaat om een afwijking van het beleid, beoordeelt de gemeenteraad of de ruimtelijke ontwikkeling doorgang kan vinden. De gemeenteraad maakt in dat geval een afweging tussen het belang van deze ontwikkeling en de gevolgen die de ontwikkeling heeft.

7. Stappenplan toetsing parkeren

Figuur 7.1 toont samenvattend de stappen die doorlopen moeten worden voor de toetsing van parkeren. In het figuur wordt verwezen naar de relevante paragrafen waar desbetreffende stap verder is toegelicht.



Figuur 7.1: Stappenplan toetsing parkeren

8.Juridisch kader

8.1. Juridische grondslag

De juridische verankering van de parkeernorm is geborgd in het omgevingsplan van gemeente Borne. Deze Parkeernormen vervangt de Parkeernormen uit 2018[11].

De toetsing aan deze Parkeernormen vindt plaats bij een aanvraag Omgevingsvergunning in het geval van nieuwbouw, verbouw (uitbreiding) of functiewijziging. In de Omgevingsvergunning wordt vastgelegd wat de parkeereis is en hoe daar invulling aan wordt gegeven.

8.2. Toetsing aanvraag en vastleggen van afspraken

Het college van burgemeester en wethouders zal de onderbouwing van de initiatiefnemer en diens aangedragen parkeeroplossing toetsen. Daarbij is het aan het college om te beoordelen of het parkeren goed en duurzaam wordt opgelost.

Het vastleggen van parkeerafspraken in de vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit geeft het college de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Dit betekent dat er handhavend kan worden opgetreden. Het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

Bij afspraken kan worden gedacht aan:

- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van het pand te gebruiken zijn.
- Het vastleggen dat parkeergelegenheid bij woningen binnen het plangebied niet mag worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat door het toevoegen van bebouwing de parkeerplaatsen binnen het plangebied verdwijnen.
- Het vastleggen dat eventueel elders gehuurde of gekochte parkeercapaciteit voor de gebruikers van het pand beschikbaar moeten blijven en dat als deze beschikbaarheid wordt beëindigd voor vervangende parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand moet worden gezorgd.
- Het stellen van nadere eisen[12]. Er kan bijvoorbeeld worden bepaald dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd, maar dat binnen de planontwikkeling ruimte wordt gereserveerd die –indien nodig– alsnog als parkeerruimte kan worden ingericht. Deze ruimte kan in eerste instantie bijvoorbeeld als groenvoorziening worden ingericht.

8.3. Overgangsregeling

Voor bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bouwinitiatieven die op het moment van publicatie van de eerste versie van deze Parkeernormen Borne 2026 bij de gemeente bekend waren, nog maximaal één jaar na publicatiedatum hiervan een vergunningsverzoek kunnen indienen op basis van de Parkeernormen uit 2018. Met bekende bouwinitiatieven wordt bedoeld initiatieven waarvoor de aanvraag voor een vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit is ingediend, initiatieven waarvoor een (intentie/anterieure) overeenkomst is gesloten voor de ruimtelijke planontwikkeling en initiatieven waar reeds een principebesluit voor is genomen. Voor beroep- en bezwaarprocedures inzake

[11] 'Besluit van de gemeenteraad van gemeente Borne houdende regels omtrent Parkeernormen', vastgesteld op 12 juli 2018.

[12] De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is beperkt tot eisen die aansluiten bij in het omgevingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende onderwerp of onderdeel.

omgevingsvergunningen die bij de vaststelling van deze Parkeernormen Borne 2026 reeds zijn verleend, geldt het beleid op basis waarvan de omgevingsvergunning is verleend.

Bijlagen

Bijlage 1	Achtergrond bij parkeernormering
Bijlage 2	Lijst met Parkeernormen auto
Bijlage 3	Richtlijnen uitvoeren parkeerdrukmeting
Bijlage 4	Lijst met Parkeernormen fiets
Bijlage 5	Kwaliteitsrichtlijnen stallingen fiets en scooter

Bijlage 1 – Achtergrond bij parkeernormering

In deze bijlage is de achtergrond bij het opstellen van de Parkeernormen opgenomen.

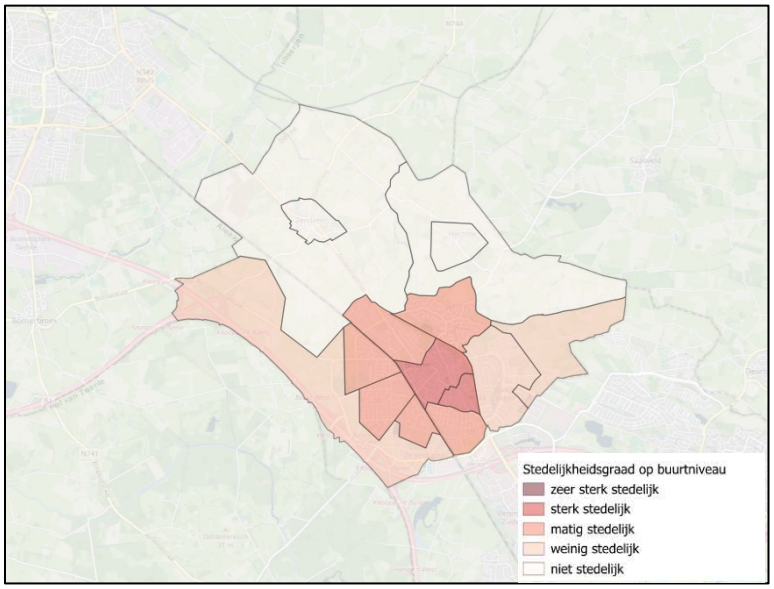
Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheid van een gemeente blijkt van invloed te zijn op het autobezit, autogebruik en fietsgebruik in die gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in de 'omgevingsadressendichtheid', het aantal adressen per vierkante kilometer. CBS onderscheidt hierin vijf klassen, zoals weergegeven in tabel B1.

Stedelijkheidsgraad	aantal adressen per km²
1 (zeer sterk stedelijk)	meer dan 2500
2 (sterk stedelijk)	1500 – 2500
3 (matig stedelijk)	1000 – 1500
4 (weinig stedelijk)	500 – 1000
5 (niet stedelijk)	minder dan 500

Tabel B1: Stedelijkheidsgraad (CBS)

In 2024 kende gemeente Borne een gemiddelde dichtheid van 1.260 adressen per vierkante kilometer en valt daarmee in de categorie 'matig stedelijk'. De verdeling van stedelijkheidsgraden binnen gemeente Borne is opgenomen in figuur B1. Om recht te doen aan deze verschillen in stedelijkheidsgraad binnen de gemeente wordt rekening gehouden met een gebiedsindeling waarin drie verschillende gebieden onderscheiden worden.

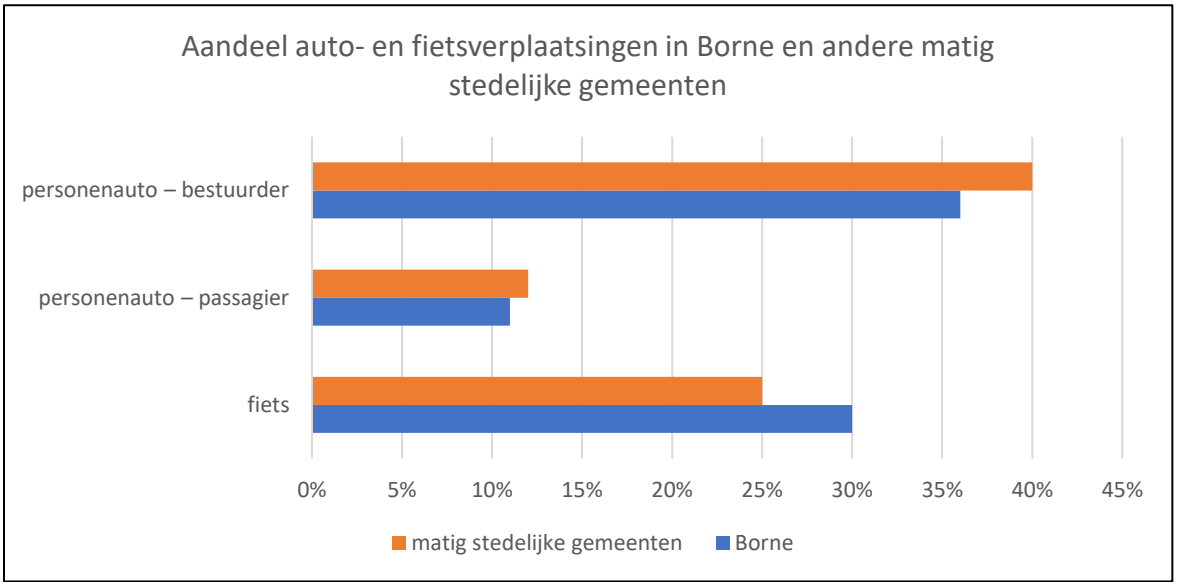


Figuur B1: Stedelijkheidsgraad van buurten in Borne

Autogebruik en fietsgebruik

Als onderbouwing voor de hoogte van de parkeernorm is een analyse uitgevoerd naar het auto- en fietsgebruik in gemeente Borne. Voor niet-woonfuncties is het gebruik van vervoersmiddelen leidend voor het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen bij de functie.

Het auto- en fietsgebruik is geanalyseerd op basis van ODiN-data[13]. Aan de hand van ODiN data is per vervoerswijze het aandeel verplaatsingen op alle verplaatsingen inzichtelijk gemaakt. In figuur B2 is het aandeel verplaatsingen per auto en fiets weergegeven.



Figuur B2: Modal split - alle verplaatsingen (ODiN, 2022 en 2023)

Het autogebruik in Borne is wat lager dan het gemiddelde autogebruik van een matig stedelijke gemeente: 36% ten opzichte van 40% van het aantal verplaatsingen wordt uitgevoerd met de auto (als bestuurder). Deze afwijking is, gegeven de steekproefgrootte, niet afdoende om als substantieel te worden aangemerkt. Dat geldt ook voor het verschil in fietsgebruik. Op basis van het auto- en fietsgebruik kiest gemeente Borne daarom voor het hanteren van het gemiddelde CROW-parkeerkencijfer binnen de bandbreedte als auto- en fietsparkeernorm voor niet-woonfuncties.

[13] ODiN is het Verplaatsingsonderzoek Onderweg in Nederland, waarin het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking is beschreven naar plaats van herkomst en bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en reismotieven voor de verplaatsingen. Daarnaast is aandacht geschonken aan de achtergrondvariabelen voor een bepaald verplaatsingspatroon en de keuze van een vervoermiddel.

Analyse autobezit per woningtype in Borne

Aanpak

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar Parkeernormen in Nederland in relatie tot het autobezit. Om dit verder te onderzoeken heeft Goudappel de beschikking over niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- Eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur).
- Woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement).
- Leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar).
- Oppervlakte (tot 50 m², 50-75 m², 75-100 m², 100-125 m² en groter dan 125 m²).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld kleine sociale huurappartementen (tot 50 m^2) in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De microdata zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om Parkeernormen op te stellen die aansluiten bij het autobezit in een gemeente.

Inhoud van de data

De resultaten uit de data zijn gebaseerd op niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) aangevuld met onderzoeksgegevens van Goudappel.
De data gaan over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat CBS-microdata altijd binnen de volledig afgesloten netwerkomgeving van het CBS blijft, en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden is, worden geëxporteerd. En om in deze gegevens de laatst mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn alle gegevens die betrekking hebben op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op vijftallen en het gemiddelde aantal auto's per huishouden is afgerond op 2 decimalen.
De gebruikte indeling van gemeente, wijk en buurt is conform de CBS-indeling van 2023. De stedelijkheidsgraad (omgevingsaddressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2022'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2023. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2022 en is ook inbegrepen in de data.

De data over autobezit is exclusief bezoekers en exclusief grijze/buitenlandse kentekens. Onder grijze kentekens vallen voornamelijk bedrijfsauto's en -busjes die mee naar huis worden genomen. Denk hierbij aan busjes van schilders en timmerlui die de bedrijfsbussen na afloop mee naar huis nemen en voor de deur parkeren. Het aandeel van grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt. Hiervoor wordt de data opgehoogd met een percentage (zie hierna). Tevens is de data op één decimaal naar boven afgerond om rekening te houden met verschillen tussen individuele woningen en toekomstige ontwikkelingen.

Grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens circa 8% is. Deze 8% dient daarom opgeteld te worden bij het autobezit van bewoners zoals blijkt uit de data.

Autobezit per type woning

Wanneer naar de data wordt gekeken, blijkt dat het autobezit tussen buurten verschilt. Om recht te doen aan deze verschillen is op buurtniveau onderscheid gemaakt naar de drie gedefinieerde zones (centrum, binnen de bebouwde kom en buitengebied). Het autobezit per zone is steeds een gewogen gemiddelde van de buurten die onder deze zones vallen. Om tot slot de cijfers van het autobezit te vertalen naar een parkeernorm is gekeken naar logica in de reeksen, zowel tussen het type woningen, de oppervlakte van woningen als tussen de zones.

Bijlage 2 – Lijst met Parkeernormen (auto)

Woonfuncties

De Parkeernormen voor woonfuncties zijn opgenomen in onderstaande tabel. Voor de woningen wordt onder meer onderscheid gemaakt naar bruto vloeroppervlakte. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Met de oppervlakte van een woning wordt de oppervlakte achter de voordeur bedoeld conform de meetinstructie voor woningen die wordt gebruikt voor de BAG. Deze meetinstructie is ontwikkeld door de Waarderingskamer samen met onder andere makelaars en taxateurs en wijkt op enkele onderdelen af van de NEN2580.
- Bij een grondgebonden woning betekent dit dat een inpandige garage (de ruimte om auto's en fietsen te stallen) geen onderdeel uitmaakt van de oppervlakte als deze ruimte niet binnendoor vanuit de woning bereikbaar is. De oppervlakte op de verdiepingen maakt wel onderdeel uit van de oppervlakte van de woningen, waarbij de oppervlakte onder een deel van schuine wanden niet of gedeeltelijk wordt meegerekend.
- Bij appartementen betreft dit dat de bruto oppervlakte alleen de oppervlakte van het individuele appartement omvat. De galerij en de gezamenlijke entree bijvoorbeeld behoren dus niet tot de oppervlakte van de woning.

woningtype	eigendom	oppervlakte	centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
			bewoner	bezoeker	bewoner	bezoeker	bewoner	bezoeker
grondgebonden	vrije sector	<50 m² bvo	0,9	0,1	1,1	0,2	1,2	0,2
		50-75 m² bvo	1,0	0,1	1,2	0,2	1,3	0,2
		75-100 m² bvo	1,1	0,1	1,3	0,2	1,4	0,2
		100-125 m² bvo	1,3	0,1	1,5	0,2	1,7	0,2
		125-150 m² bvo	1,6	0,1	1,6	0,2	1,8	0,2
		> 150 m² bvo	1,8	0,1	1,8	0,2	2,0	0,2
	sociale huur	<50 m² bvo	0,6	0,1	0,9	0,2	1,0	0,2
		50-75 m² bvo	0,7	0,1	1,0	0,2	1,1	0,2
		75-100 m² bvo	0,8	0,1	1,1	0,2	1,2	0,2
		100-125 m² bvo	0,9	0,1	1,2	0,2	1,3	0,2
		> 125 m² bvo	1,0	0,1	1,3	0,2	1,4	0,2
appartementen	vrije sector	<50 m² bvo	0,7	0,1	0,9	0,2	1,0	0,2
		50-75 m² bvo	0,8	0,1	1,0	0,2	1,1	0,2
		75-100 m² bvo	0,9	0,1	1,1	0,2	1,2	0,2
		100-125 m² bvo	1,0	0,1	1,2	0,2	1,3	0,2
		> 125 m² bvo	1,2	0,1	1,4	0,2	1,5	0,2
	sociale huur	<50 m² bvo	0,4	0,1	0,6	0,2	0,7	0,2
		50-75 m² bvo	0,5	0,1	0,7	0,2	0,8	0,2
		75-100 m² bvo	0,8	0,1	1,0	0,2	1,1	0,2
		100-125 m² bvo	0,9	0,1	1,1	0,2	1,2	0,2
		> 125 m² bvo	1,0	0,1	1,3	0,2	1,4	0,2
studio of tiny house < 30 m²			0,25	0,1	0,4	0,2	0,4	0,2
aanleunwoningen (*)			0,75	0,1	0,8	0,2	0,9	0,2
zorgwoningen (**)			*zie toelichting na tabel*					

(*) Aanleunwoningen

Een aanleunwoning is een gelijkvloerse woning die vooral geschikt is voor bewoners die zorg nodig hebben maar toch zelfstandig willen wonen. De woningen zijn ruim en goed toegankelijk en geschikt voor bewoners die afhankelijk zijn van een rollator of rolstoel. De badkamer in deze woningen is ruim en passend ingericht voor minder mobiele bewoners. Aanleunwoningen liggen nabij (200 meter) of zijn verbonden met een (wijk)zorgcentrum, waardoor de bewoners gemakkelijk gebruik kunnen maken van de voorzieningen daar, zoals een restaurant, het activiteitenaanbod en de huur van ruimten.

(**) Zorgwoningen

Er zijn veel verschillende typen zorgwoningen. Daarom geldt voor deze functie het volgende onderscheid:

- Intramurale zorgwoningen[14] voor mensen met een zwaardere zorgindicatie. Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingstehuis (zie de tabel met Parkeernormen voor zorgfuncties in deze bijlage).
- Zorg- en levensloopgeschikte woningen voor zorgbehoevende bewoners met behoefte aan zorg op afroep. Door de zorgbehoefte van de bewoners valt dit type woning onder de categorie aanleunwoningen.
- Extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Omdat deze bewoners een kleine zorgvraag hebben en vrijwel zelfstandig wonen, gelden voor dit type zorgwoningen de Parkeernormen voor reguliere woningen.

Bij overlap van het type zorgwoning dat wordt gerealiseerd, geldt voor de betreffende zorgwoningen de parkeernorm van de categorie met de hoogste parkeernorm. Dat wil zeggen dat in het geval een zorgwoning zowel het label intramuraal als extramuraal heeft, uitgegaan dient te worden van (in dit geval) extramurale zorgwoningen omdat deze een hogere parkeernorm hebben.

Beroep/bedrijf aan huis

Bij een bedrijf aan huis (eenmanszaken), waar wonen de hoofdfunctie betreft, geldt alleen het bezoekersdeel van de parkeernorm voor het betreffende beroep. De werknemer is namelijk ook de bewoner van het pand en is dus al opgenomen in de norm voor de woning.

Niet-woonfuncties

De Parkeernormen zijn uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen per eenheid. Bij iedere functie is de betreffende eenheid weergegeven.

De afkorting ‘bvo’ staat voor het Bruto-vloeroppervlak. Het Bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw inclusief gevels, bouwmuren, ramen et cetera. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

Functies met een verwijzing hebben onder de tabel een aanvullende toelichting staan. De definitie van de functies is opgenomen in CROW-publicatie 744.

[14] Intramurale zorg is zorg die verleend wordt binnen de muren van een zorginstelling. Denk aan een ziekenhuis, verpleeghuis of instelling voor mensen met een beperking. Intramuraal wonen (of ‘zorg met verblijf’) houdt in dat een persoon niet in staat is om in een reguliere woning te (blijven) wonen, maar verzorgd moet worden in een zorginstelling.

werkfuncties	centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
kantoren (zonder baliefunctie)	1,55	2,05	2,55	5%	pp per 100 m² bvo
commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie) [1)]	2,05	2,85	3,55	20%	pp per 100 m² bvo
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) [2)]	1,55	2,35	2,35	5%	pp per 100 m² bvo
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) [3)]	0,65	1,05	1,05	5%	pp per 100 m² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,85	1,95	5%	pp per 100 m² bvo
opslagruimte (particulier)	maatwerk	10,00	10,00	-	pp per vestiging

1. **commerciële dienstverlening** (kantoor met baliefunctie): hier worden ook functies als een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudie onder beschouwd.
2. **bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief**: bijvoorbeeld industrie, een garagebedrijf, een laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo. De parkeernorm is exclusief het parkeren voor vrachtwagens en andere bedrijfsgerelateerde voertuigen.
3. **bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief**: bedrijven zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m² bvo. De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren.

winkelfuncties	centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
buurtsupermarkt	1,90	3,50	maatwerk	89%	pp per 100 m² bvo
fullservice supermarkt [4)]	3,35	5,20	maatwerk	93%	pp per 100 m² bvo
grote supermarkt (XL)	6,00	7,70	maatwerk	84%	pp per 100 m² bvo
groothandel algemeen	n.v.t.	6,40	maatwerk	80%	pp per 100 m² bvo
groothandel specialist	n.v.t.	5,90	maatwerk	90%	pp per 100 m² bvo
detailhandel	3,45	3,70	maatwerk	96%	pp per 100 m² bvo
weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)	0,20	0,20	maatwerk	85%	pp per 100 m² bvo
kringloopwinkel	1,85	1,85	2,25	89%	pp per 100 m² bvo
bruin- en witgoedzaken	3,95	7,85	9,25	92%	pp per 100 m² bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,85	1,95	91%	pp per 100 m² bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	5,05	5,15	95%	pp per 100 m² bvo
meubelboulevard/ woonboulevard	n.v.t.	2,35	maatwerk	93%	pp per 100 m² bvo
winkelboulevard	n.v.t.	4,15	maatwerk	94%	pp per 100 m² bvo
outletcentrum	n.v.t.	10,10	10,40	94%	pp per 100 m² bvo
bouwmarkt [5)]	n.v.t.	2,35	2,45	87%	pp per 100 m² bvo
tuincentrum [5)]	n.v.t.	2,55	2,85	89%	pp per 100 m² bvo
groencentrum	n.v.t.	2,55	2,85	89%	pp per 100 m² bvo

4. **fullservice-supermarkt:** vloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² wvo.
5. **tuin- en groencentrum:** wanneer in de buitenruimte producten worden verkocht (verkoopruimte) dient deze ruimte te worden meegenomen bij de omvang van de functie.

cultuur en ontspanning	centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
bibliotheek	0,45	1,15	1,35	97%	pp per 100 m² bvo
museum	0,60	1,10	maatwerk	95%	pp per 100 m² bvo
bioscoop [6)]	3,20	11,20	13,70	94%	pp per 100 m² bvo
filmtheater/filmhuis	2,60	7,90	9,90	97%	pp per 100 m² bvo
theater/schouwburg	7,40	9,80	12,00	87%	pp per 100 m² bvo
musicaltheater	2,90	4,00	5,10	86%	pp per 100 m² bvo
casino	5,70	6,50	8,00	86%	pp per 100 m² bvo
bowlingcentrum	1,60	2,80	2,80	89%	pp per baan
biljartcentrum/snookercentrum	0,85	1,35	1,75	87%	pp per tafel
dansstudio	1,60	5,50	7,40	93%	pp per 100 m² bvo
fitnessstudio/sportschool	1,40	4,80	6,50	87%	pp per 100 m² bvo
fitnesscentrum	1,70	6,30	7,40	90%	pp per 100 m² bvo
wellnesscentrum	n.v.t.	9,30	10,30	99%	pp per 100 m² bvo
sauna, hammam	2,50	6,70	7,30	99%	pp per 100 m² bvo
sporthal [7)]	1,55	2,85	3,45	96%	pp per 100 m² bvo
sportzaal [7)]	1,15	2,75	3,55	94%	pp per 100 m² bvo
tennishal	0,30	0,50	0,50	87%	pp per 100 m² bvo
padelhal	0,35	0,65	0,65	87%	pp per 100 m² bvo
squashhal	1,60	2,70	3,20	84%	pp per 100 m² bvo
zwembad overdekt [8)]	n.v.t.	11,50	13,30	97%	pp per 100 m² bassin
zwembad openlucht [8)]	n.v.t.	12,90	15,80	99%	pp per 100 m² bassin
zwemparadijs	n.v.t.	4,00	4,00	99%	pp per 100 m² bassin
sportveld	20,00	20,00	20,00	95%	pp per hectare netto terrein
stadion	0,12	0,12	maatwerk	99%	pp per zitplaats
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,25	1,85	2,05	98%	pp per 100 m² bvo
kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	2,55	2,75	98%	pp per 100 m² bvo
ski- en snowboardhal	n.v.t.	2,55	maatwerk	98%	pp per 100 m² sneeuw (exclusief oefenpistes)
jachthaven	0,60	0,60	0,60	-	pp per ligplaats
golfoefencentrum [9)]	n.v.t.	51,10	56,20	93%	pp per centrum
golfbaan [10)]	n.v.t.	96,00	118,30	98%	pp per 18 holes
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	3,10	4,70	5,10	97%	pp per 100 m² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	3,70	5,60	6,10	98%	pp per 100 m² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	3,90	5,80	6,40	98%	pp per 100 m² bvo
kinderboerderij (stadsboerderij)	3,10	4,70	5,10	97%	pp per boerderij
manege (paardenhouderij)	n.v.t.	maatwerk	0,4	90%	pp per box
dierenpark	8,00	8,00	8,00	99%	pp per ha. netto terrein
attractie- en pretpark	n.v.t.	8,00	8,00	99%	pp per ha. netto terrein
volkstuin	n.v.t.	1,35	1,45	100%	pp per 10 tuinen
plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	10,50	13,50	99%	pp gemiddelde tuin

6. **bioscoop**: 1 zitplaats is circa 3 m² bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%). De parkeernorm is gebaseerd op kengetallen die de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand betreffen.
7. **sporthal en sportzaal**: bij grotere aantallen bezoekers is de parkeernorm te laag.
8. **zwembad overdekt & openlucht:** bij combinatie zwembad overdekt en openlucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van normen overdekt per 100 m² bassin en normen openlucht per 100 m² bassin.
9. **golfoefencentrum (pitch and putt):** uitgaande van een omvang van circa 6 ha.

10. **golfbaan (18 holes):** een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 – 70 ha groot.

horeca en verblijfsrecreatie	centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	1,70	2,10	91%	pp per bungalow
camping (kampeerterrein [11])	n.v.t.	maatwerk	1,20	90%	pp per standplaats
1* hotel	0,40	2,40	4,50	77%	pp per 10 kamers
2* hotel	1,35	4,05	6,25	80%	pp per 10 kamers
3* hotel	2,10	5,00	6,80	77%	pp per 10 kamers
4* hotel	3,40	7,20	9,00	73%	pp per 10 kamers
5* hotel	5,30	10,60	12,60	65%	pp per 10 kamers
discotheek	6,90	20,80	20,80	99%	pp per 100 m² bvo
café/bar/cafetaria	5,00	6,00	maatwerk	90%	pp per 100 m² bvo
restaurant (incl. fastfoodrestaurant)	5,00	6,00	8,00	80%	pp per 100 m² bvo
evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	5,50	8,50	maatwerk	99%	pp per 100 m² bvo

11. **camping**: exclusief 10% voor gasten van bezoekers.

gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	Aandeel bezoek	eenheid
huisartsenpraktijk	2,05	2,95	3,25	57%	pp per behandelkamer
apotheek	2,25	3,15	maatwerk	45%	pp per apotheek
fysiotherapiepraktijk	1,25	1,75	1,95	57%	pp per behandelkamer
consultatiebureau	1,35	1,85	2,15	50%	pp per behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,30	1,90	2,20	38%	pp per behandelkamer
tandartsenpraktijk	1,55	2,35	2,65	47%	pp per behandelkamer
gezondheidscentrum	1,55	2,15	2,45	55%	pp per behandelkamer
ziekenhuis	1,40	1,70	2,00	29%	pp per 100 m2 bvo
crematorium	n.v.t.	30,10	30,10	99%	pp per (deels) gelijktijdige plechtigheid
begraafplaats	n.v.t.	31,60	31,60	97%	pp per (deels) gelijktijdige plechtigheid
penitentiaire inrichting	1,65	3,25	3,65	37%	pp per 10 cellen
religiegebouw	0,15	0,15	maatwerk	-	pp per zitplaats
verpleeg- en verzorgingstehuis	0,60	0,60	maatwerk	60%	pp per wooneenheid

onderwijs	centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	Aandeel bezoek	eenheid
kinderdagverblijf [12]	1,00	1,40	1,50	0%	pp per 100 m² bvo
basisschool [13]	0,75	0,75	0,75	48%	pp per lokaal
middelbare school [14]	3,70	4,90	4,90	11%	pp per 100 leerlingen
ROC [14]	4,70	5,80	5,90	7%	pp per 100 leerlingen
hogeschool [14]	9,30	10,70	10,90	72%	pp per 100 studenten
universiteit [14]	13,20	16,50	16,80	48%	pp per 100 studenten
avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs [14]	4,50	6,80	10,50	95%	pp per 100 m² bvo

12. **K&R kinderdagverblijven: exclusief Kiss & Ride**. Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,2. (indicatief: 50% - 80% wordt met de auto gebracht).

13. **K&R basisschool: exclusief Kiss & Ride**. Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,3 (indicatief: 20% – 60% wordt met de auto gebracht).
14. **onderwijs:** bezoekersdeel betreft leerlingen en studenten.

Bijlage 3 – Richtlijnen uitvoeren parkeerdrukmeting

Parkeeronderzoeken die worden uitgevoerd in verband met de inzet van openbare parkeercapaciteit moeten een representatief beeld geven van de parkeerdruk in de omgeving van een plan. Daarbij moet rekening worden gehouden met het volgende:

- Het onderzoek moet in een representatieve periode worden uitgevoerd (geen vakantie en/of feestdagen).
- Het onderzoek moet de parkeerdruk op maatgevende momenten in beeld brengen (op basis van de aanwezigheidspercentages). De functies binnen de loopafstand van het gebied zijn bepalend voor de maatgevende momenten. Voor een woonomgeving heeft de werkdagnacht doorgaans de hoogste parkeerdruk, bij werklocaties is dat een werkdag overdag en bij winkelfuncties is dat meestal het weekend. Als richtlijn voor een meting kan worden aangehouden: werkdagnacht tussen 23:00 en 01:00 uur, werkdag tussen 10:00 en 16:00 uur en zaterdag tussen 10:00 en 16:00 uur.
- Het gebied waarin het onderzoek moet plaatsvinden, wordt bepaald op basis van de acceptabele loopafstanden, gerekend vanaf de entree(s) (zie tabel 4.2).
- Voor een compleet beeld moet er verspreid over verschillende dagen en op meerdere tijdstippen worden gemeten. Het minimum aantal metingen is vijf, verspreid over minimaal twee dagen, waarvan één weekenddag.
- Een parkeeronderzoek mag niet meer dan twee jaar geleden zijn uitgevoerd.

Een uit te voeren parkeerdrukmeting dient te worden uitgevoerd door een deskundig verkeerskundig adviesbureau en de kosten zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De parkeerdrukmeting kan uitgevoerd worden nadat de gemeente goedkeuring heeft gegeven op het plan van aanpak (de meetmomenten en het onderzoeksgebied).

Bijlage 4 – Lijst met Parkeernormen (fiets)

De fietsParkeernormen voor niet-woonfuncties zijn opgenomen in navolgende tabellen. De Parkeernormen zijn uitgedrukt in aantal fietsparkeerplaatsen per eenheid functie. Bij iedere functie is de eenheid weergegeven. De afkorting 'bvo' staat voor het Bruto-vloeroppervlak. Het Bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw inclusief gevels, bouwmuren, ramen et cetera. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geel deel uit van het bvo. Voor winkels is het bruto-vloeroppervlak gemiddeld 1,25 maal het winkelvloeroppervlak. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

In deze bijlage zijn geen fietsParkeernormen voor woonfuncties opgenomen, aangezien de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving gelden. De Parkeernormen voor bezoekers van woningen zijn opgenomen in paragraaf 5.1.

Functies met een verwijzing hebben onder aan de tabel een aanvullende toelichting staan.

werkfuncties	centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
kantoor (zonder baliefunctie)	1,45	1,05	0,80	5%	fpp per 100 m² bvo
commerciële dienstverlening [1)]	1,95	1,35	1,10	20%	fpp per 100 m² bvo
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief [2)]	1,45	0,95	0,90	5%	fpp per 100 m² bvo
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief [3)]	0,65	0,40	0,40	5%	fpp per 100 m² bvo
opslagruimte	maatwerk	6,00	6,00	100%	fpp per vestiging
bedrijfsverzamelgebouw	1,20	0,80	0,70	100%	fpp per 100 m² bvo

1) **commerciële dienstverlening** (kantoor met baliefunctie): hier worden ook functies als een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudie onder beschouwd.
2) **bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief**: bijvoorbeeld industrie, een garagebedrijf, een laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo. De parkeernorm is exclusief het parkeren voor vrachtwagens en andere bedrijfsgerelateerde voertuigen.
3) **bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief**: bedrijven zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m² bvo. De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren.

winkelfuncties	centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
buurtsupermarkt	3,10	1,70	maatwerk	89%	fpp per 100 m² bvo
fullservice supermarkt [4)]	4,40	2,85	maatwerk	93%	fpp per 100 m² bvo
grote supermarkt (XL)	4,40	2,85	maatwerk	84%	fpp per 100 m² bvo
groothandel algemeen	n.v.t.	1,30	maatwerk	80%	fpp per 100 m² bvo
groothandel specialist	n.v.t.	1,30	maatwerk	90%	fpp per 100 m² bvo
centrum Borne	2,70	maatwerk	maatwerk	96%	fpp per 100 m² bvo
Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)	2,70	2,45	maatwerk	79%	fpp per 100 m² bvo
Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	2,45	maatwerk	94%	fpp per 100 m² bvo
Wijkcentrum (klein)	n.v.t.	2,90	maatwerk	94%	fpp per 100 m² bvo
Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	3,50	maatwerk	94%	fpp per 100 m² bvo
Wijkcentrum (groot)	n.v.t.	3,80	maatwerk	94%	fpp per 100 m² bvo
kringloopwinkel	n.v.t.	1,30	1,05	89%	fpp per 100 m² bvo
bruin- en witgoedzaken	0,30	0,25	0,25	92%	fpp per 100 m² bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	0,30	0,25	0,25	91%	fpp per 100 m² bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	0,25	0,25	95%	fpp per 100 m² bvo
meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	0,30	maatwerk	93%	fpp per 100 m² bvo
winkelboulevard	n.v.t.	0,30	maatwerk	94%	fpp per 100 m² bvo
outletcentrum	n.v.t.	0,30	0,15	94%	fpp per 100 m² bvo
bouwmarkt [5)]	n.v.t.	0,30	0,25	87%	fpp per 100 m² bvo
tuincentrum [5)]	n.v.t.	0,30	0,25	89%	fpp per 100 m² bvo
groencentrum	n.v.t.	0,30	0,25	89%	fpp per 100 m² bvo

4) **fullservice-supermarkt**: vloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m^2 wvo.

5) **tuin- en groencentrum**: wanneer in de buitenruimte producten worden verkocht (verkoopruimte) dient deze ruimte te worden meegenomen bij de omvang van de functie.

cultuur en ontspanning	centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
Bibliotheek	3,50	3,10	2,40	97%	fpp per 100 m² bvo
Museum	1,35	0,70	maatwerk	95%	fpp per 100 m² bvo
Bioscoop [6)]	7,50	2,75	1,65	94%	fpp per 100 m² bvo
Filmtheater/filmhuis	7,50	2,75	1,65	97%	fpp per 100 m² bvo
Theater/schouwburg	23,00	13,00	10,00	87%	fpp per 100 m² bvo
Musicaltheater	23,00	13,00	10,00	86%	fpp per 100 m² bvo
Casino	1,65	1,30	1,30	86%	fpp per 100 m² bvo
Bowlingcentrum	4,45	2,55	2,40	89%	fpp per baan
Biljart-/snookercentrum	2,40	1,50	1,10	87%	fpp per tafel
Dansstudio	5,65	2,85	2,00	93%	fpp per 100 m² bvo
Fitnessstudio/sportschool	5,65	2,85	2,00	87%	fpp per 100 m² bvo
Fitnesscentrum	5,65	2,85	2,00	90%	fpp per 100 m² bvo
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	4,00	4,00	99%	fpp per 100 m² bvo
Sauna, hammam	4,00	4,00	4,00	99%	fpp per 100 m² bvo
Sporthal [7)]	5,30	2,90	2,35	96%	fpp per 100 m² bvo
Sportzaal [7)]	6,50	2,60	2,05	94%	fpp per 100 m² bvo
Tennishal	0,80	0,50	0,50	87%	fpp per 100 m² bvo
Padelhal	1,55	0,95	0,95	87%	fpp per 100 m² bvo
Squashhal	5,10	3,00	2,50	84%	fpp per 100 m² bvo
Zwembad overdekt [8)]	n.v.t.	16,00	9,50	97%	fpp per 100 m² bassin
Zwembad openlucht [8)]	n.v.t.	24,00	17,50	99%	fpp per 100 m² bassin
Zwemparadijs	n.v.t.	9,50	9,50	98%	fpp per 100 m² bassin
Sportveld	57,50	57,50	57,50	95%	fpp per hectare netto terrein
Stadion	0,20	0,20	maatwerk	99%	fpp per zitplaats
Kunstijsbaan (< 400 meter)	2,85	1,90	1,65	98%	fpp per 100 m² bvo
Kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	3,25	2,90	98%	fpp per 100 m² bvo
Ski-/snowboardhal	n.v.t.	3,20	maatwerk	93%	fpp per 100 m² bvo
Jachthaven	0,15	0,15	0,15	98%	fpp per ligplaats
Golfoefencentrum (pitch en putt) [9)]	n.v.t.	17,50	17,50	97%	fpp per centrum
Golfbaan (18 holes) [10)]	n.v.t.	17,50	17,50	98%	fpp per 18 holes, 60 ha
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	1,50	1,00	0,45	98%	fpp per 100 m² bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	1,50	1,00	0,45	97%	fpp per 100 m² bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	1,50	1,00	0,45	99%	fpp per 100 m²
Kinderboerderij (stadsboerderij)	12,50	12,50	12,50	99%	fpp per boerderij
Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	maatwerk	0,55	99%	fpp per box
Dierenpark	10,75	10,75	10,75	100%	fpp per ha netto terrein
Attractie- en pretpark	n.v.t.	10,75	10,75	100%	fpp per ha netto terrein
Volkstuin	n.v.t.	1,80	1,60	100%	fpp per 10 tuinen
Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	14,05	10,95	99%	fpp per gemiddelde tuin

6) **bioscoop**: 1 zitplaats is circa 3 m² bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%). De parkeernorm is gebaseerd op kengetallen die de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand betreffen.

7) **sporthal en sportzaal**: bij grotere aantallen bezoekers is de parkeernorm te laag.

8) **zwembad overdekt & openlucht**: bij combinatie zwembad overdekt en openlucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van normen overdekt per 100 m² bassin en normen openlucht per 100 m² bassin.

9) **golfoefencentrum** (pitch and putt): uitgaande van een omvang van circa 6 ha.

10) **golfbaan** (18 holes): een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 – 70 ha groot.

horeca en (verblijfs)recreatie	centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
camping [11)]	n.v.t.	maatwerk	0,15	90%	fpp per standplaats
bungalowpark	n.v.t.	0,15	0,15	91%	fpp per bungalow
hotel	2,00	2,00	2,00	73%	fpp per 10 kamers
café/bar/cafetaria	11,50	11,50	maatwerk	90%	fpp per 100 m² bvo
restaurant	11,50	6,50	maatwerk	80%	fpp per 100 m² bvo
discotheek	12,50	10,00	5,50	99%	fpp per 100 m² bvo
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	1,00	1,00	maatwerk	99%	fpp per 100m² bvo

11) **camping**: exclusief 10% voor gasten van bezoekers.

gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
Huisartsenpraktijk (-centrum)	1,20	0,90	0,45	89%	fpp per behandelkamer
Apotheek	7,00	7,00	maatwerk	95%	fpp per apotheek
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,20	0,90	0,45	93%	fpp per behandelkamer
Consultatiebureau	1,20	0,90	0,45	86%	fpp per behandelkamer
Consultatiebureau voor ouderen	1,20	0,90	0,45	67%	fpp per behandelkamer
Tandartsenpraktijk (-centrum)	2,50	2,20	1,85	88%	fpp per behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,20	0,90	0,45	90%	fpp per behandelkamer
Verpleegtehuis	0,55	0,75	0,75	60%	fpp per wooneenheid
Ziekenhuis	1,10	0,95	0,70	53%	fpp per 100 m2 bvo
Crematorium	n.v.t.	6,50	6,50	98%	fpp per (deels) gelijktijdige plechtigheid
Begraafplaats	n.v.t.	6,50	6,50	95%	fpp per (deels) gelijktijdige plechtigheid
Penitentiaire inrichting	0,45	0,45	0,45	30%	fpp per 10 cellen
Religiegebouw	0,35	0,35	maatwerk	-	fpp per zitplaats

onderwijs	centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
Kinderdagverblijf (crèche)	1,00	0,75	0,75	0%	fpp per 100 m² bvo
Basisschool	13,00	13,00	13,00	48%	fpp per leslokaal
Middelbare school	80,00	80,00	80,00	11%	fpp per 100 leerlingen
ROC	48,00	48,00	48,00	7%	fpp per 100 leerlingen
Hogeschool	64,00	64,00	64,00	72%	fpp per 100 studenten
Universiteit	64,00	64,00	64,00	48%	fpp per 100 aanwezige studenten
Avondonderwijs [12)]	3,75	3,75	3,75	95%	fpp per 10 studenten

12) **Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs**: bezoekers zijn studenten en overig is personeel.

Bijlage 5 – Kwaliteitseisen stallingen fiets en scooter

Het gebruik van een fietsenstalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de (on)mogelijkheid om fietsen met afwijkende afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 741), het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173) en Fietsparkeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitsrichtlijnen voor het ontwerpen van een stalling opgenomen.

De fiets staat op de best mogelijke locatie

Om actieve mobiliteit te stimuleren moet de fiets de eerste vervoerskeuze zijn die gebruikers tegenkomen bij vertrek en moet de fiets ten opzichte van andere vervoersmiddelen op de beste plek staan bij aankomst. In de situatie dat de fietsparkeervoorziening niet direct bij de entree geplaatst kan worden, is de voorziening eenvoudig vindbaar en bereikbaar voor alle gebruikers.

Dit kan worden bereikt door fietsparkeervoorzieningen dichter bij de entree van de functie te plaatsen dan parkeervoorzieningen voor andere voertuigen. Het is belangrijk dat de fietsparkeervoorziening op een logische locatie ligt ten opzichte van de aanrijroute(s) voor fietsers. Dat betekent ook dat fietsers zo min mogelijk moeten omlopen om van en naar de fietsparkeervoorziening te komen. Met name bij bezoekersfuncties draagt een goede zichtbaarheid en herkenbaarheid van de voorziening bij aan het gebruik. Ook kan met duidelijke bewegwijzering op de loop- en fietsroutes van en naar de voorziening het gebruik worden gestimuleerd.

Een eenvoudig toegankelijke voorziening voor alle doelgroepen

Fietsparkeervoorzieningen zijn voor alle mogelijke gebruikers zeer eenvoudig en veilig toegankelijk. Fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers en voor bakfietsen of aangepaste fietsen (voor mindervaliden) zijn altijd op maaiveldniveau. Ook voor vaste gebruikers zijn fietsparkeervoorzieningen in principe op maaiveldniveau, zeker als de specifieke doelgroep anders geen of weinig gebruik zal maken van de voorziening (bijvoorbeeld ouderen). Waar het overbruggen van een hoogteverschil met een fiets onvermijdelijk is, is het belangrijk dat dit zo comfortabel mogelijk wordt ingericht.

In de praktijk is het overbruggen van een hoogteverschil altijd oncomfortabel met de fiets. Daarom is het belangrijk dat een eventuele hellingbaan of fietstrap voldoende breed is en niet te steil. Bij een fietstrap zijn fietsgoten met de juiste afmetingen aanwezig, eventueel voorzien van elektrische ondersteuning om het gebruik van de fietstrap te vereenvoudigen. Leidraad fietsparkeren van CROW bevat uitgebreide informatie over maatvoering en ontwerprichtlijnen voor fietsparkeervoorzieningen.

Een ander aandachtspunt voor ontwerp is het aantal deuren, de draairichting en het type deur dat wordt toegepast bij afgesloten fietsparkeervoorzieningen. Deuren zorgen namelijk voor een drempel en vertragen het stallingsproces. Deze vertraging kan worden verminderd door zo min mogelijk deuren toe te passen, deuren met de juiste draairichting te plaatsen of gebruik te maken van een automatische toegangsdeur. Deuren zijn met name een aandachtspunt onder- en bovenaan een fietstrap of hellingbaan.

Verder is het voor een veilige toegang van belang dat bij alle fietsparkeervoorzieningen een veilige plek is om op- en af te kunnen stappen.

De belangrijkste richtlijnen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

1. Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
2. De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
3. De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, et cetera).
4. Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft idealiter een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
5. Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden. Voor de hellingspercentages wordt verwezen naar CROW Leidraad fietsparkeren 2023.
6. Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Passende, kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor iedereen

De fietsparkeervoorziening is passend bij de doelgroepen die gebruik maken van de fietsparkeervoorziening en het type fiets dat deze doelgroep gebruikt. Dat betekent in de eerste plaats dat de fietsparkeervoorzieningen voldoen aan het kwaliteitsniveau gesteld door Fietsparkeur. Ook is het type fietsparkeervoorziening afgestemd op de doelgroep en worden indien nodig meerdere soorten voorzieningen toegepast. Zodat bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met voldoende, passende voorzieningen voor buitenmodelfietsen.

Bij het ontwerpen van een fietsparkeervoorziening is het belangrijk om twee vragen te stellen: wie gaat hier mogelijk zijn/haar fiets stallen en is het realistisch dat zij met genoegen gebruik gaan maken van deze fietsparkeervoorziening. Voor ouderen, kinderen en gebruikers van zware fietsen is een etagerek bijvoorbeeld geen optie. En bij gezinnen, scholen en winkels is de kans groot dat er plek nodig is voor fietsen met krat voorop of een bakfiets. Daar moeten passende voorzieningen voor worden gerealiseerd. Indien bij gezamenlijke fietsparkeervoorzieningen voor bewoners etagerekken worden toegepast, is het wenselijk om de plekken te nummeren en te koppelen aan een woning. Zo worden de gunstige plekken onderin eerlijk verdeeld. Hierbij is per woning tenminste één van de plekken onderin beschikbaar. Naast de etagerekken dient er ook ruimte te zijn voor fietsen met afwijkende maten.

In sommige situaties zijn aanvullende voorzieningen nodig om fietsgebruik goed te faciliteren, zoals stroompunten of kluisjes voor het opladen van accu's van elektrische fietsen (en scooters) in een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening. Bij zakelijke functies neemt de aanwezigheid van omkleedmogelijkheid en/of douches een drempel weg voor werknemers om met de fiets van en naar werk te gaan.

Een ander belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp van de fietsparkeervoorziening is de verwachte parkeerduur van de doelgroep. Met name voor kortparkeerders (< 60 minuten) mag de actie van de fiets in het rek plaatsen hooguit enkele seconden in beslag nemen, voordat zij het hinderlijk vinden. Voor veel bezoekers is bovenin een etagerek parkeren dus geen (aantrekkelijke) optie. Op de website

van Stichting Fietsparkeur staat de laatste versie van het normstellende document met geschikte systemen. Deze website bevat een keuzewijzer waarmee de juiste fietsparkeervoorziening geselecteerd kan worden voor een specifieke situatie en doelgroep.

De belangrijkste richtlijnen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

1. De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
2. Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
3. De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
4. Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
5. Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
6. De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaagse rekken te kunnen plaatsen, voor enkellaagse rekken bedraagt de minimale vrije hoogte 2300 mm.
7. De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm.
8. De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter.
9. Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, et cetera. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
10. De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
11. De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed en 1800 mm lang.