

# Nota parkeernormen 2021

Gemeente Roermond

**Spark**

Nieuwstraat 4  
2266 AD Leidschendam

+31 (0)70 317 70 05

[info@spark-parkeren.nl](mailto:info@spark-parkeren.nl)

[www.spark-parkeren.nl](http://www.spark-parkeren.nl)

[www.linkedin.com/company/spark-parking](http://www.linkedin.com/company/spark-parking)

## Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Roermond
Titel	Nota parkeernormen 2021
Versie	1.22
Datum	18 oktober 2021
Projectteam gemeente Roermond	Paul Hamaekers Kees Tielen Wendy Tintjens Rob Kaizo-Jansen e.a..
Projectteam Spark	Pieter Delleman Edwin van der Gracht
Projectleider Spark	Pieter Delleman

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Waarom een actualisatie?	5
1.2	Welke onderdelen zijn geactualiseerd?	5
1.3	Leeswijzer	6
<b>2</b>	<b>Juridisch kader</b>	<b>7</b>
2.1	Bestemmingsplannen en het omgevingsplan	7
2.2	De omgevingsvergunning	7
2.3	Hardheidsclausule	7
2.4	Overgangsregeling	8
<b>3</b>	<b>Autoparkeernormen</b>	<b>9</b>
3.1	Totstandkoming van de autoparkeernormen	9
3.1.1	Stedelijkheidsgraad	9
3.1.2	Gebiedsindeling	9
3.1.3	Keuzes binnen de CROW bandbreedtes	9
3.1.4	Autoparkeernormen voor verschillende functies	10
<b>4</b>	<b>Fietsparkeernormen</b>	<b>12</b>
4.1	Totstandkoming fietsparkeernormen en streefwaarden	12
4.2	Toepassing van de fietsparkeernormen	12
<b>5</b>	<b>Toepassingskader</b>	<b>13</b>
5.1	Van parkeerbehoefte naar parkeereis	13
5.2	Uitgangspunten toepassingskader	13
5.2.1	Maximale loopafstanden	13
5.2.2	Omrekenfactoren Parkeren Op Eigen Terrein (POET)	14
5.2.3	Afrondingsregel	14
5.2.4	Vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen	14
5.2.5	Dubbelgebruik	14
5.3	Stappenplan	15
5.3.1	Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen	15
5.3.2	Stap 2: toepassing van een mobiliteitscorrectie	16
5.3.3	Stap 3: vaststelling parkeerbehoefte	16
5.3.4	Stap 4: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein of in de openbare ruimte	16
5.3.5	Stap 5: gebruik bestaande private parkeercapaciteit	17
5.3.6	Stap 6: gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit	17

5.4	Consequenties niet voldoen aan de parkeereis	18
<b>6</b>	<b>Het borgen van de parkeeroplossing</b>	<b>19</b>
6.1	POET helder vastgelegd	19
6.2	Uitwerking in omgevingsvergunning en privaatrechtelijk	19
6.3	Communicatie naar (eind)gebruikers	20
	<b>Bijlage 1 Begrippenlijst</b>	<b>21</b>
	<b>Bijlage 2 Gebiedsindeling</b>	<b>22</b>
	<b>Bijlage 3 Autoparkeernormen</b>	<b>23</b>
	<b>Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages</b>	<b>28</b>
	<b>Bijlage 5 Omrekenfactoren POET</b>	<b>29</b>
	<b>Bijlage 6 Fietsparkeernormen</b>	<b>30</b>
	<b>Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren</b>	<b>32</b>
	<b>Bijlage 8 Rekenvoorbeelden</b>	<b>33</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Waarom een actualisatie?

Roermond werkt al bijna 8 jaar met de Nota Parkeernormen 2014 voor de bepaling van het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen in ruimtelijke ontwikkelingen. Een aantal factoren hebben voor de gemeente aanleiding gevormd om haar parkeernormenkader te actualiseren. In de eerste plaats heeft Roermond een aangescherpte visie op parkeren. De parkeervisie geeft op een hoger abstractieniveau kaders voor auto- en fietsparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen. Deze nota bevat de concrete uitwerking van die kaders.

In een door gemeenteraadsfracties ingediende motie<sup>1</sup>, ingebracht tijdens de bespreking van de parkeervisie, staat dat de woonfunctie in de binnenstad een grotere rol gaat spelen (ombouw van winkels tot woningen, woningsplitsing). Het parkeernormenbeleid moet de flexibiliteit in zich hebben om deze ontwikkelingen mogelijk te maken. Ook volgt Roermond met deze actualisatie de in 2018 door het CROW<sup>2</sup> uitgebrachte parkeerkencijfers (publicatie 381). Op deze manier sluit Roermond met de hoogte van haar parkeernormen aan bij de actuele richtlijnen van dit moment.

## 1.2 Welke onderdelen zijn geactualiseerd?

In de bovengenoemde motie van de gemeenteraad worden, gezien vanuit de transformatieopgave in de binnenstad en gebiedsontwikkelingen, enkele onderdelen van het normenkader benoemd waar expliciete aandacht naar uit moest gaan. Dit zijn de volgende aspecten:

- In het normenkader uit 2014 was voor de functie wonen (zowel bewoners als bezoekers) in heel Roermond een maximale loopafstand van 200 meter opgenomen. Onderzocht is of het verantwoord en realistisch is om deze loopafstand specifiek voor de binnenstad te verruimen. Hierbij is ook een alternatief spoor uitgezet waarbij niet lopen maar fietsen als uitgangspunt gehanteerd is voor de verplaatsing tussen de parkeerplaats en de bestemmingslocatie.
- Maximaliseren van de parkeernormen voor woonfuncties in het centrum tot 1 parkeerplaats per nieuw te realiseren woning voor bewoners.
- In hoeverre in het nieuwe normenkader deugdelijke afwijkingsbevoegdheden opgenomen konden worden voor andere functies (mobiliteitsconcepten) die als alternatief een rol kunnen spelen bij de transformatieopgave in de binnenstad.

<sup>1</sup> Gemeenteraad Roermond, 17 december 2020 (<https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/Roermond/0fbf7bee-059d-44d2-b021-4015ddb35a>).

<sup>2</sup> CROW is een eigenaam voor een kennisplatform op het gebied van mobiliteit en infrastructuur. Voor het bepalen van parkeernormen wordt in veel gemeenten aansluiting gezocht met de parkeerkencijfers van het CROW.

Naast bovenstaande onderwerpen, heeft het college in dit normenkader aanpassingen gedaan op de volgende onderdelen:

- Introductie van de mobiliteitscorrectie waarmee op basis van een mobiliteitsconcept een onderbouwde correctie kan worden gedaan op de normatieve parkeerbehoefte.
- Geactualiseerde aanwezigheidspercentages voor de berekening van dubbelgebruik.

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridisch kader opgenomen dat op deze nota van toepassing is. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens een toelichting gegeven op de totstandkoming van de autoparkeernormen. Dit gebeurt in hoofdstuk 4 voor de fietsparkeernormen. Het toepassingskader op basis waarvan de auto- en fietsparkeernormen worden toegepast, is vervolgens opgenomen in hoofdstuk 5. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 stilgestaan bij het borgen van de gekozen parkeeroplossing.

Bijlagennummer	Omschrijving
Bijlage 1	Begrippenlijst
Bijlage 2	Gebiedsindeling
Bijlage 3	Autoparkeernormen
Bijlage 4	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 5	Omrekenfactoren POET
Bijlage 6	Fietsparkeernormen
Bijlage 7	Kwaliteitseisen fietsparkeren
Bijlage 8	Rekenvoorbeelden

*Tabel 1 Overzicht met bijlagen.*

## 2 Juridisch kader

### 2.1 Bestemmingsplannen en het omgevingsplan

Voorliggende nota parkeernormen heeft een directe relatie met bestemmingsplannen en het latere omgevingsplan. In deze ruimtelijke kaders wordt standaard een verwijzing opgenomen naar de nota parkeernormen.

### 2.2 De omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt opgenomen welke parkeereis toebehoort tot de te realiseren functies. In de omgevingsvergunning dient te worden gemotiveerd hoe de parkeereis tot stand is gekomen. Dit is met name van belang indien wordt afgeweken van de normatieve parkeerbehoefte (functie \* parkeernorm). Ten aanzien van parkeren worden in ieder geval de volgende aspecten benoemd:

- Het aantal te realiseren parkeerplaatsen;
- De ligging van de parkeerlocatie(s) waar de benodigde parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld (in een private parkeervoorziening, op eigen terrein en/of in de openbare ruimte).

In een voorschrift bij de omgevingsvergunning kunnen de voorwaarden voor bereikbaarheid van de parkeerplaatsen worden opgenomen:

- Hoe deze parkeerplaatsen door de verschillende doelgroepen kunnen worden gebruikt (fysieke toegankelijkheid);
- Wanneer deze voorzieningen worden gerealiseerd (beschikbaarheid).

Op het moment dat ervoor wordt gekozen om een doelgroep in een private parkeervoorziening te laten parkeren, dan moeten zij ook daadwerkelijk van deze voorziening gebruik kunnen maken.

Een van de vragen die moet worden gesteld is: hoe wordt de fysieke toegang tot de parkeervoorziening gegarandeerd? In de gebruiksfase zal worden gecontroleerd of hetgeen in de omgevingsvergunning is vastgelegd ook op dezelfde manier in de praktijk is georganiseerd.

### 2.3 Hardheidsclausule

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (awb) is de inherente afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarover een bestuursorgaan beschikt. Omdat deze afwijkingsbevoegdheid alleen van toepassing is op situaties waarin één of meerdere belanghebbenden door toepassing van het beleid onevenredig worden benadeeld, bevat deze nota een extra afwijkingsbevoegdheid:

*'Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk afwijken van de auto- en fietsparkeereis, als het voldoen aan de parkeereis op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.'*

## 2.4 Overgangsregeling

In voorliggende nota parkeernormen is geen overgangsregeling opgenomen. Dit betekent dat de Nota Parkeernormen 2021 na vaststelling geldt voor iedere aanvraag die wordt ingediend voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

Wanneer door de raad vastgestelde stedenbouwkundige of planologische kaders, waaronder een stedenbouwkundig programma van eisen, een stedenbouwkundige visie, een beeldregieplan, een masterplan, een kadernota en/of een bestemmingsplan of daaraan gelijk te stellen kaders, reeds afgewogen parkeernormen bevatten, blijven deze als toetsingskader gelden voor de bepaling van de parkeerbehoefte.



## 3 Autoparkeernormen

### 3.1 Totstandkoming van de autoparkeernormen

Als basis voor haar autoparkeernormen kiest Roermond voor de meest recente parkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren', uitgebracht in december 2018. Omdat kencijfers geen parkeernormen zijn, zijn een aantal stappen doorlopen om de kencijfers te kalibreren tot autoparkeernormen.

#### 3.1.1 Stedelijkheidsgraad

De eerste stap binnen het kalibreren van de kencijfers is bepaling van de stedelijkheidsgraad. Over de gehele gemeente gezien heeft Roermond met 1.505 adressen per vierkante kilometer een sterk stedelijk karakter. Dit betekent dat Roermond, ten opzichte van de nota parkeernormen 2013, meer is verstedelijkt. In 2013 was Roermond nog een matig stedelijke gemeente met gemiddeld 1.200 adressen per vierkante kilometer. Voor de bepaling van de hoogte van de parkeernormen is in deze nota voor alle vier de gebieden (centrum, schil, rest bebouwde kom en buiten bebouwde kom) als stedelijkheidsgraad sterk stedelijk aangehouden.

#### 3.1.2 Gebiedsindeling

Roermond is in deze nota ingedeeld in vier verschillende gebieden. Ten opzichte van de nota parkeernormen 2013 is een extra onderscheid gemaakt tussen rest bebouwde kom en buiten bebouwde kom. In onderstaande tabel is een beschrijving opgenomen per gebied. In bijlage 2 is de gebiedsindeling op kaart ingetekend.

Gebied	Wijken/buurtten (indicatief)	Toelichting
Centrum	Binnenstad	Het centrum bestaat feitelijk uit het gebied binnen de singels, met een uitbreiding richting het spoor.
Schil	Vrijveld en noordwestelijk deel Roermondse Veld, Designer Outlet, Arlo, Roerzicht-Voorstad.	In het gebied schil is het parkeren, net als in het centrum, gereguleerd. De normhoogte is afgestemd op het relatief lage autobezit (gemiddeld 0,8 auto's per huishouden).
Rest bebouwde kom Roermond	Hammerveld, Roer-Zuid, zuidoostelijk deel Roermondse Veld, Maasniel, Kastelenbuurt, Donderberg, Hoogvonderen, Kapel in 't Zand, Kemp en Kitskensberg.	In het gebied rest bebouwde kom zijn de resterende wijken gelegen binnen de bebouwde kom van Roermond. Dit zijn over het algemeen wijken waar de woonfunctie het meest dominant aanwezig is.
Overige kernen en buitengebied	Asenray, Boukoul, Herten, Merum, Ool, Swalmen, Asselt, Maasplassen, bedrijventerreinen en buitengebied.	De overige kernen vallen onder het gebied buiten bebouwde kom. In dit gebied is het autobezit relatief hoog.

Tabel 2 Gebiedsindeling.

### 3.1.3 Keuzes binnen de CROW bandbreedtes

Nadat stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling zijn bepaald, is de volgende stap het maken van een keuze binnen de bandbreedtes. Roermond kiest ervoor om voor alle vier gebieden dezelfde keuze te maken, namelijk het hanteren van de gemiddelde bandbreedte binnen de CROW kencijfers als parkeernorm. Het autobezit ligt in Roermond gemiddeld tussen de 0,8 (centrum) en 1,5 (Asenray) personenauto's per huishouden. Gemiddeld in Roermond ligt het autobezit op 1,0 personenauto's per huishouden. Met de gehanteerde gebiedsindeling wordt voldoende maatwerk geboden voor de vier gedefinieerde gebieden. Er is geen noodzaak aanwezig om voor de gebieden met een hoger autobezit een andere keuze te maken binnen de bandbreedtes van het CROW.

#### **Specifieke parkeernorm voor woonfuncties in het centrum**

Gemeente Roermond kiest in dit normenkader voor het instellen van een specifieke parkeernorm in het centrum. Voor woonfuncties geldt in het centrum dat voor bewoners 1 parkeerplaats per woning wordt aangelegd. Omdat de autoparkeernormen in bijlage 3 inclusief bezoekersaandeel zijn en in het centrum een bezoekersaandeel van 0,2 parkeerplaats per woning geldt, is de parkeernorm 1,2 parkeerplaats per woning. Deze keuze is verantwoord vanwege de nabijheid van voorzieningen en kwaliteit van de fiets- en openbaar vervoersverbindingen.

### 3.1.4 Autoparkeernormen voor verschillende functies

Roermond maakt in deze nota onderscheid tussen verschillende soorten functies. Het kan voorkomen dat voor een te realiseren functie geen passende parkeernorm is opgenomen. In dat geval dient de parkeernorm te worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Wanneer dit op zwaarwegende bezwaren stuit, worden initiatiefnemers verzocht contact op te nemen met de gemeente. De gemeente zal in overleg met de initiatiefnemer de afweging maken hoe de parkeerbehoefte het beste kan worden bepaald.

#### **Wonen**

Roermond maakt in deze nota onderscheid tussen verschillende soorten woonfuncties. Voor sociale huurwoningen geldt de huurliberalisatiegrens (in 2021: € 752,33) als criterium. Voor woonfuncties wordt het woningtype (vrijstaand, twee-onder-een-kap, tussen/hoek, et cetera) als uitgangspunt gehanteerd, met uitzondering van appartement. Appartementen zijn ingedeeld naar oppervlakte en niet naar prijsklasse. Als oppervlaktemaat wordt het bruto vloeroppervlak van de woning aangehouden (bvo).

## Bezoekersnorm

Bij woningen dienen parkeerplaatsen voor de bewoners en parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners (visite) te worden aangelegd. Alle autoparkeernormen voor woningen zijn inclusief deze bezoekersnorm. In het centrum geldt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per woning, buiten het centrum is deze norm vastgesteld op 0,3 parkeerplaats per woning.

Zoals opgenomen in paragraaf 5.3.4 geldt als uitgangspunt dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost. Dit geldt ook voor het bezoekersparkeren. Uitgangspunt in het centrum is dat de benodigde bezoekersparkeerplaatsen op de relevante tijdstippen beschikbaar zijn in de openbare parkeergarages.

---

### Overzicht woonfuncties

---

Woningen en appartementen  
Woning, vrijstaand  
Woning, twee-onder-een-kap  
Woning, tussen/hoek  
Appartement, groter dan 160 m<sup>2</sup>  
Appartement, tussen 100 en 160 m<sup>2</sup>  
Appartement, tussen 60 en 100 m<sup>2</sup>  
Appartement, kleiner dan 60 m<sup>2</sup>  
Sociale huur (huurliberalisatiegrens)  
Kamerverhuur en zorgwoningen  
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)  
Kamerverhuur, studenten (niet-zelfstandig)  
Aanleunwoning en serviceflat  
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)

---

*Tabel 3 Overzicht woonfuncties.*

## Overige functies

In bijlage 3 zijn voor een groot aantal functies autoparkeernormen opgenomen. Onder andere voor winkelfuncties, gezondheidsfuncties en onderwijsfuncties. Parkeernormen voor dit soort functies zijn vaak geënt op relevante eenheden. De parkeernorm voor de functie 'huisartsenpraktijk' gaat bijvoorbeeld uit van het aantal behandelkamers.

## Kwaliteitseisen autoparkeren

Autoparkeerplaatsen die worden aangelegd ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen dienen te voldoen aan bepaalde eisen. Deze eisen waarborgen de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen. Bij toetsing van de omgevingsvergunning wordt beoordeeld of alle ingetekende parkeerplaatsen op eigen terrein voldoen aan de NEN 2443<sup>3</sup> of de opvolger hiervan.

---

<sup>3</sup> NEN 2443, parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages, uitgebracht in maart 2013.

## 4 Fietsparkeernormen

### 4.1 Totstandkoming fietsparkeernormen en streefwaarden

De fietsparkeernormen in voorliggende nota zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in de publicatie Fietsparkeerkencijfers 2019, uitgebracht in maart 2020. De kencijfers bevatten, net als de autoparkeerkencijfers, bepaalde bandbreedtes. De minimum bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een relatief laag fietsgebruik, de maximum bandbreedte past bij gemeenten met een hoog fietsgebruik. Roermond heeft een laag fietsgebruik. Om deze reden zijn de minimum kencijfers van toepassing verklaard als fietsparkeernormen. Het niet voldoen aan de fietsparkeernorm vormt een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

### 4.2 Toepassing van de fietsparkeernormen

Uitgangspunt bij de toepassing van fietsparkeernormen is dat de benodigde fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Indien dit niet mogelijk blijkt te zijn, kan door de initiatiefnemer onderzocht worden of gebruik van bestaande openbare fietsparkeerplaatsen mogelijk is. Indien hier geen mogelijkheden toe zijn, kunnen eventueel nieuwe fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd in de openbare ruimte. De initiatiefnemer voorziet in de kosten die hiermee gemoeid zijn. Het oordeel van de gemeente Roermond is altijd leidend ten aanzien van de mogelijkheden om in de openbare ruimte fietsparkeerplaatsen te realiseren.

#### **Kwaliteitseisen fietsparkeren**

Bij aan te leggen fietsparkeerplaatsen is van belang dat deze van voldoende kwaliteit zijn. Om deze reden bevat deze nota parkeernormen naast fietsparkeernormen, kwaliteitseisen waar nieuw aan te leggen fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen. Het overzicht met kwaliteitseisen is opgenomen in bijlage 7. De kwaliteitseisen zijn in aanvulling op de Technische Inrichtingseisen Roermond (TIR) waarin eisen en richtlijnen zijn opgenomen voor inrichting en onderhoud van de openbare ruimte.

Het niet voldoen aan de kwaliteitseisen vormt net zo goed een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning als het niet voldoen aan de fietsparkeernorm. Een uitzondering op bovenstaande regel wordt gevormd door transformatieontwikkelingen in het centrum. In dit type ontwikkelingen gelden de kwaliteitseisen als richtlijnen.

## 5 Toepassingskader

### 5.1 Van parkeerbehoefte naar parkeereis

Met het toepassingskader wordt de parkeerbehoefte, die op basis van de parkeernormen wordt berekend, vertaald naar de parkeereis. De parkeereis staat voor het aantal parkeerplaatsen dat fysiek dient te worden gerealiseerd.

In de onderstaande figuur wordt het toepassingskader schematisch weergegeven. In paragraaf 5.2 wordt een toelichting gegeven op enkele bovenliggende uitgangspunten (maximale loopafstanden, omrekenfactoren voor parkeren op eigen terrein, de afrondingsregel). In paragraaf 5.3 wordt per stap van het toepassingskader een toelichting gegeven.



Figuur 1 Schematische weergave toepassingskader.

### 5.2 Uitgangspunten toepassingskader

#### 5.2.1 Maximale loopafstanden

Om te waarborgen dat parkeerplaatsen in ruimtelijke ontwikkelingen ook daadwerkelijk worden gebruikt, gelden maximale loopafstanden tussen dwe parkeerplaats en het bestemmingsadres. In onderstaande tabel zijn deze loopafstanden opgenomen, uitgesplitst naar gebied en naar functie. Dit betreffen werkelijke loopafstanden (dus niet hemelsbreed).

Gebied	Wonen	Werken	Overige functies
Centrum	400 meter	600 meter	300 meter
Schil	200 meter	400 meter	200 meter
Rest bebouwde kom	200 meter	200 meter	200 meter
Buiten bebouwde kom	100 meter	200 meter	100 meter

Tabel 4 Maximale loopafstanden.

### 5.2.2 Omrekenfactoren Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

Zoals beschreven in paragraaf 5.3.4 is het primaire uitgangspunt in het toepassingskader dat de parkeerbehoefte van ruimtelijke ontwikkelingen op eigen terrein wordt opgelost. Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn er in allerlei verschillende soorten en maten. Voorbeelden zijn: een parkeergarage voor vaste gebruikers en/of bezoekers, een oprit of niet aan de woning verbonden garagebox. In de praktijk blijkt dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van de auto. Om die reden bevat deze nota omrekenfactoren (zie bijlage 5). De omrekenfactoren geven per type parkeervoorziening een theoretisch aantal en berekeningsaantal.

### 5.2.3 Afrondingsregel

In de lijn van het toepassingskader dienen verschillende berekeningen te worden uitgevoerd. Bij de vaststelling van de normatieve parkeerbehoefte wordt naar boven afgerond. Hiermee wordt (met name in kleinschalige ontwikkelingen) voorkomen dat de wijze van afronden in de praktijk leidt tot een tekort aan parkeerplaatsen.

### 5.2.4 Vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen

Deze nota bevat een vrijstelling voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen. De vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen waarin woonfuncties worden gerealiseerd. Een ontwikkeling is kleinschalig op het moment dat de normatieve parkeerbehoefte kleiner of gelijk is aan drie parkeerplaatsen. Omdat bij verlening van de vrijstelling er geen parkeerplaatsen worden aangelegd, zijn vaste gebruikers en bezoekers aangewezen op bestaande parkeerplaatsen in het gebied rondom de ontwikkellocatie. Om te voorkomen dat de parkeerdruk toeneemt tot een ongewenste hoogte, houdt de gemeente bij het verlenen van de vrijstelling rekening met de bestaande parkeerdruk in de openbare ruimte (maximaal 85% na afwenteling).

### 5.2.5 Dubbelgebruik

Ruimtelijke ontwikkelingen richten zich vaak op meer dan één doelgroep. Bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers, bezoekers van winkels; iedere doelgroep heeft zijn eigen aanwezigheid. Ongeveer de helft van de bewoners is overdag thuis (50% aanwezigheid), voor een kantoorfunctie

geldt dat deze overdag 100% van zijn parkeerbehoefte genereert. In sommige ontwikkelingen is het om deze reden mogelijk om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken. Als gevolg hiervan hoeven er in totaliteit minder parkeerplaatsen te worden aangelegd.

Om de mogelijkheden op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken, zijn in bijlage 4 voor verschillende soorten functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze aanwezigheidspercentages wordt gezocht naar het moment van de dag/week waarop de parkeerbehoefte maximaal is. De dubbelgebruik toets wordt uitgevoerd per stap 4 t/m 6. Voor iedere parkeeraanbod (parkeerplaatsen op eigen terrein, privaat en openbaar) dient in beeld te worden gebracht welke doelgroepen er zullen parkeren en welk dubbelgebruik er op basis van diens aanwezigheid over de dag/week kan plaatsvinden. Zie ook het rekenvoorbeeld in bijlage 8.

## 5.3 Stappenplan

### 5.3.1 Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

De normatieve parkeerbehoefte vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de autoparkeernormen in bijlage 3 en de fietsparkeernormen in bijlage 6. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere te realiseren functie de berekening omvang \* parkeernorm te worden uitgevoerd. Nadat deze berekening is uitgevoerd, wordt een eventuele bestaande parkeerbehoefte gesalderd. Na saldering kan de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling nul of negatief zijn. In dat geval hoeven geen parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Als de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling na saldering niet meer dan 3 parkeerplaatsen bedraagt, geldt er ook geen parkeereis. In alle andere gevallen wordt overgegaan tot stap 2 (de mobiliteitscorrectie).

#### **Saldering bij functiewijziging of langdurige leegstand**

Bij een functiewijziging of bij langdurige leegstand leidde de oorspronkelijke functie veelal ook tot een parkeerbehoefte. De parkeerplaatsen bedoeld om in deze parkeerbehoefte te voorzien, kunnen worden hergebruikt om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit principe wordt salderen genoemd. Het salderen van een bestaande parkeerbehoefte is mogelijk tot maximaal 5 jaar na het laatste vergunde gebruik.

Een aandachtspunt bij salderen is een mogelijke verschuiving van het moment waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert. Met de werkwijze die de gemeente Roermond hanteert, wordt zo veel mogelijk voorkomen dat onjuiste verrekeningen van de oude parkeerbehoefte worden gedaan. De oude en nieuwe parkeerbehoefte wordt voor ieder dagdeel gesaldeerd. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking stonden van de oude functie (veelal gelegen op eigen terrein), kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerd. Zie ook het rekenvoorbeeld in bijlage 8.

### 5.3.2 Stap 2: toepassing van een mobiliteitscorrectie

Dit normenkader biedt de mogelijkheid om op basis van een mobiliteitsconcept een correctie te doen op de hoogte van de normatieve parkeerbehoefte. Omdat mobiliteitsconcepten nog relatief nieuw zijn, hanteert Roermond het uitgangspunt dat maximaal 20% van de parkeerbehoefte met een mobiliteitsconcept kan worden ingevuld.

Het mobiliteitsconcept kent in principe geen beperkingen of vormvereisten. De gemeente toetst of sprake is van een duurzaam en toekomstbestendig concept, waarvan voldoende aangetoond is dat het concept leidt tot de gestelde afname van de parkeerbehoefte. Het mobiliteitsconcept dient zo concreet mogelijk te zijn uitgewerkt. In geval van de inzet van bijvoorbeeld deelauto's betekent dit: hoeveel deelauto's worden ingezet, welke partij wordt hiervoor gecontracteerd, hoe is geborgd dat de deelauto's langjarig beschikbaar zullen zijn, et cetera.

### 5.3.3 Stap 3: vaststelling parkeerbehoefte

Nadat eventuele mobiliteitscorrectie(s) zijn toegepast, wordt de parkeerbehoefte vastgesteld. Dit is het aantal benodigde parkeerplaatsen. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte is geen rekening gehouden met dubbelgebruik, deze berekening vindt plaats per stap 4 t/m 6. Nadat is vastgesteld hoeveel parkeerplaatsen er zijn benodigd, wordt in stap 4 t/m 6 bepaald welk type aanbod (eigen terrein, parkeerplaatsen privaat) beschikbaar wordt gesteld om de parkeerbehoefte te faciliteren.

### 5.3.4 Stap 4: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein of in de openbare ruimte

In de eerste plaats vindt de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein plaats. Het uitgangspunt is dat de vastgestelde parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost. Dit geldt voor het aantal benodigde parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, kantoormedewerkers et cetera) en voor het aantal bezoekersparkeerplaatsen.



### 5.3.5 Stap 5: gebruik bestaande private parkeercapaciteit

In de directe omgeving van een ontwikkellocatie kan, op het moment dat de geplande functies hun parkeerbehoefte genereren, (gedeeltelijk) ongebruikte private parkeercapaciteit aanwezig zijn. Op het moment dat de vastgestelde parkeerbehoefte niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, wordt onderzocht of gebruik gemaakt kan worden van nabijgelegen parkeercapaciteit in private parkeervoorzieningen. Deze parkeercapaciteit moet binnen de maximale loopafstanden van de ontwikkellocatie liggen (zie paragraaf 5.2.1).

Het gebruik van eventuele private parkeerplaatsen dient voor ten minste tien jaar contractueel te worden vastgelegd. De initiatiefnemer dient te onderbouwen dat parkeerders ook daadwerkelijk toegang hebben tot de betreffende parkeervoorziening op de vereiste momenten van de dag/week.

### 5.3.6 Stap 6: gebruik bestaande openbare parkeercapaciteit

De situatie kan zich voordoen dat, wanneer stap 4 en stap 5 zijn doorlopen, nog niet de volledige parkeerbehoefte is opgelost. Wanneer dit het geval is kan gebruik worden gemaakt van bestaande openbare parkeerplaatsen (binnen een acceptabele loopafstand, zie paragraaf 5.2.1). Als uitgangspunt hanteert de gemeente dat na afwenteling van (het resterende gedeelte van) de parkeerbehoefte, de parkeerdruk niet hoger mag zijn dan 85%. Om aan te tonen of dit wel of niet het geval is, is inzicht nodig in de bestaande parkeerdruk. Deze parkeerdruk dient door de initiatiefnemer inzichtelijk te worden gemaakt met behulp van een parkeertelling.

Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een parkeertelling uit te laten voeren, dient contact met de gemeente opgenomen te worden. In de eerste plaats omdat de gemeente met enige regelmaat zelf parkeertellingen laat uitvoeren en mogelijk gebruik gemaakt kan worden van deze gegevens. Als deze gegevens niet beschikbaar zijn, dient de parkeerdruk door de initiatiefnemer te worden onderzocht. De gemeente stelt als eis dat het onderzoek wordt uitgevoerd door een gecertificeerd onderzoeksbureau. Per situatie wordt in onderling overleg tussen gemeente en initiatiefnemer het volgende bepaald:

- De omvang van het onderzoeksgebied; in welke straten gaat worden geteld?
- Op welke momenten van de dag/week gaat worden geteld?
- Eventuele bijzondere omstandigheden waar rekening mee gehouden dient te worden tijdens de uitvoering van het parkeeronderzoek.

## 5.4 Consequenties niet voldoen aan de parkeereis

De situatie kan zich voordoen dat, nadat het stappenplan uit paragraaf 5.3 volledig is doorlopen, de parkeerbehoefte nog niet (volledig) is opgelost. Deze situatie kan verschillende consequenties hebben voor het initiatief. De mogelijke scenario's zijn in volgorde:

1. Voor initiatieven gelegen in het reeds gereguleerde gebied, op voldoende loopafstand van het ongereguleerde gebied (400 meter werkelijke loopafstand), verklaart de initiatiefnemer niet aan de parkeereis te voldoen en stemt ermee in dat toekomstige gebruikers nooit en te nimmer in aanmerking komen voor parkeerrechten in de openbare ruimte. Dit geldt voor de gebruiker (eigen auto) als voor bezoek aan de functie. Dit gegeven wordt door initiatiefnemer/vergunninghouder expliciet vermeld in koop- en huurcontracten en gecommuniceerd via verkoopbrochures en andere te gebruiken communicatiekanalen.
2. Het niet voldoen aan auto- of fietsparkeereis vormt een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning of;
3. Het bevoegd gezag maakt gebruik van haar afwijkingsbevoegdheid en verleent vrijstelling aan het betreffende initiatief van het (volledig) voldoen aan de auto- of fietsparkeereis.

## 6 Het borgen van de parkeeroplossing

### 6.1 POET helder vastgelegd

Uitgangspunt in ruimtelijke ontwikkelingen is dat de parkeerbehoefte wordt gefaciliteerd op eigen terrein. Voor adressen die beschikken over eigen parkeergelegenheid, geldt de POET regeling. POET staat voor Parkeren Op Eigen Terrein. Adressen waarvoor de POET-regeling geldt komen niet of verminderd in aanmerking voor bewoners- en bezoekersparkeervergunningen. Dit wordt tot op huisnummerniveau vastgelegd.

#### **Gedeeltelijke POET regeling is mogelijk**

Zoals beschreven in het stappenplan (paragraaf 5.3) kan de parkeerbehoefte gedeeltelijk op eigen terrein, gedeeltelijk gebruik makend van private parkeercapaciteit en gedeeltelijk in de openbare ruimte worden opgelost. Dit betekent dat de POET regeling op een gedeelte van de huisadressen van toepassing kan zijn. In het geval dat de parkeerbehoefte geheel of gedeeltelijk wordt opgelost in de openbare ruimte, zal de gemeente dit zodanig registreren dat in gereguleerd gebied op deze huisadressen een parkeervergunning kan worden aangevraagd.

### 6.2 Uitwerking in omgevingsvergunning en privaatrechtelijk

Gemaakte parkeerafspraken worden zo concreet mogelijk uitgewerkt ten behoeve van de aanvraag van de omgevingsvergunning. Dit om de werking van het parkeerconcept, ook op de lange termijn, zo goed mogelijk te borgen. Dan wordt bijvoorbeeld inzichtelijk of het dubbelgebruik ook zo werkt als bedoeld. Naast een parkeerbalans in de vorm van een berekening is het daarom zaak dat de parkeeroplossing ook visueel (op kaart) wordt uitgewerkt.

#### **In de omgevingsvergunning**

In de omgevingsvergunning zal, al dan niet via nadere aanwijzingen, worden aangegeven:

- Hoeveel parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waar deze in of buiten de ontwikkeling liggen en wanneer deze worden gerealiseerd;
- Welke doelgroepen van welke parkeerplaatsen gebruik gaan maken (bewoners, bezoekers, werknemers etc.).

### **In koop- en huurovereenkomsten**

Waar mogelijk worden afspraken met betrekking tot gebruik en instandhouding van parkeerplaatsen door middel van kettingsbepalingen contractueel vastgelegd in koop- en huurovereenkomsten.

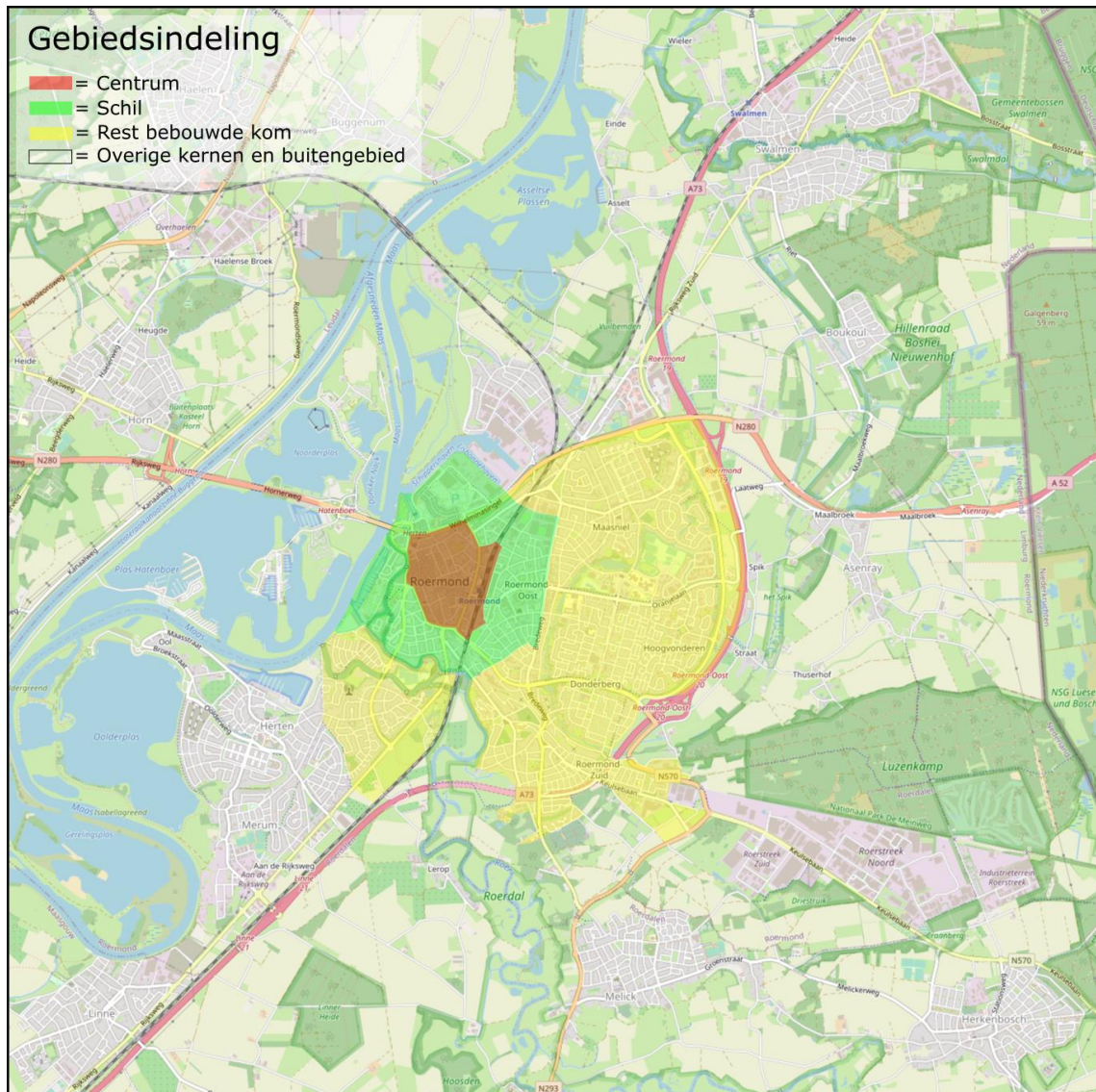
## **6.3 Communicatie naar (eind)gebruikers**

Uiteindelijk is het zaak dat iedere koper of huurder de afspraken kent die er gemaakt zijn ten aanzien van parkeren en de toepassing van de POET-regeling. De plicht ligt bij de initiatiefnemer/vergunninghouder om deze in een vroegtijdig stadium bekend te maken aan de koper/huurder.

## Bijlage 1 Begrippenlijst

- a Aanwezigheidspercentage: een percentage waarmee voor een functie, per dagdeel, de aanwezigheid van de bijbehorende doelgroepen wordt aangegeven. Een overzicht met aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage 4.
- b Autoparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo).
- c Bezoekersaandeel: het deel van de parkeervraag dat bestaat uit bezoekers.
- d Bruto vloer oppervlak (bvo): het vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten, van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.
- e CROW: een eigenaam voor een kennisplatform op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.
- f Eigen terrein: grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling danwel in de directe nabijheid binnen de in paragraaf 5.2.1 genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke ontwikkeling.
- g Fietsparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo).
- h Gebruikersaandeel: het deel dat voortkomt uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers.
- i Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstellen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend.
- j Loopafstand: de kortst mogelijke looproute tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres.
- k Parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld moet worden ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling.
- l Ruimtelijke ontwikkeling: een ontwikkeling zijnde nieuwbouw, transformatie en/of functiewijziging.

## Bijlage 2 Gebiedsindeling



## Bijlage 3 Autoparkeernormen

### Wonen (inclusief bezoekersnorm)

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Overige kernen en buitengebied
Woning, vrijstaand	Per woning	1,2	1,8	2,1	2,4
Woning, twee-onder-een kap	Per woning	1,2	1,7	2,0	2,2
Woning, tussen/hoek	Per woning	1,2	1,6	1,8	2,0
Appartement, groter dan 160 m <sup>2</sup>	Per woning	1,2	1,6	1,9	2,1
Appartement, tussen 100 en 160 m <sup>2</sup>	Per woning	1,2	1,5	1,7	1,9
Appartement, tussen 60 en 100 m <sup>2</sup>	Per woning	1,2	1,3	1,5	1,6
Appartement, kleiner dan 60 m <sup>2</sup>	Per woning	0,9	1,1	1,3	1,4
Sociale huur (huurliberalisatiegrens)	Per woning	1,2	1,3	1,5	1,6
Kamerverhuur, zelfstandig*	Per kamer	0,5	0,6	0,7	0,7
Kamerverhuur, onzelfstandig*	Per kamer	0,3	0,3	0,3	0,3
Kleine eenpersoonswoning (tiny house)	Per woning	0,4	1,1	1,1	1,2
Aanleunwoning en serviceflat	Per woning	0,3	0,6	0,7	0,7

\*Voor de functies kamerverhuur zelfstandig/onzelfstandig geldt in heel Roermond een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per kamer.

### Werken

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Overige kernen en buitengebied	% bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	1,6	1,7	2,6	5%
Commerciële dienstverlening	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	1,9	2,3	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	1,8	2,2	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,7	0,8	1,0	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,1	1,4	1,6	2,0	5%

## Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Overige kernen en buitengebied	% bezoekers
Buurtsupermarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,9	2,7	3,4	3,4	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,3	4,3	5,2	5,2	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,9	6,8	7,7	7,7	84%
Groothandel specialist	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	5,7	5,9	5,9	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	6,4	6,4	6,4	80%
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	3,1	3,7	3,7	72%
Wijkcentrum (klein)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	3,7	4,5	4,5	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	4,3	5,1	5,1	79%
Wijkcentrum (groot)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	4,8	5,7	5,7	81%
Stadsdeelcentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	5,2	6,3	6,3	85%
Woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,8	4,8	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	1,9	2,3	2,3	93%
Winkelboulevard	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	3,5	4,0	4,0	94%
Outletcentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	8,8	9,6	9,6	94%
Bouwmarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	1,8	2,3	2,3	87%
Tuincentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,3	2,6	2,6	89%
Groencentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,3	2,6	2,6	89%

## Ontspanning

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Overige kernen en buitengebied	% bezoekers
Bibliotheek	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,5	0,8	1,1	1,4	97%
Museum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	0,6	1,0	n.v.t.	95%
Bioscoop	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,2	7,9	11,0	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,6	5,2	7,7	9,9	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	7,3	7,9	9,8	12,0	87%



Musicaltheater	Per 100 m² bvo	2,9	3,4	3,9	5,1	86%
Casino	Per 100 m² bvo	5,7	6,1	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,6	2,2	2,8	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,9	1,1	1,4	1,8	87%
Dansstudio	Per 100 m² bvo	1,5	3,8	5,4	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m² bvo	1,4	3,4	4,7	6,5	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m² bvo	1,7	4,4	6,2	7,4	90%
Wellnesscentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	Per 100 m² bvo	2,5	4,6	6,6	7,3	99%
Sporthal	Per 100 m² bvo	1,5	2,1	2,7	3,5	96%
Sportzaal	Per 100 m² bvo	1,1	1,9	2,7	3,6	94%
Tennishal	Per 100 m² bvo	0,3	0,4	0,5	0,5	87%
Squashhal	Per 100 m² bvo	1,6	2,4	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m² bvo	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m² bvo	n.v.t.	10,1	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	99%
Sportveld	Per ha. netto terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion	Per zitplaats	0,1	0,1	0,1	n.v.t.	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m² bvo	1,2	1,4	1,7	2,1	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	2,1	2,4	2,8	98%
Jachthaven	Per ligplaats	n.v.t.	n.v.t.	2,4	n.v.t.	99%
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	0,6	0,6	0,6	0,6	93%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	50,7	56,2	98%
Indoorspeeltuin, gemiddeld en kleiner	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	95,6	5,1	97%
Indoorspeeltuin, groot	Per 100 m² bvo	2,9	3,7	4,4	6,1	98%
Indoorspeeltuin, zeer groot	Per 100 m² bvo	3,5	4,3	5,3	6,4	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per boerderij	3,7	4,6	5,5	5,1	97%
Manege (paardenhouderij)	Per box	2,9	3,7	4,4	0,4	90%

Dierenpark	Per ha. netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
Attractie- en pretpark	Per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,0	8,0	99%
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,3	1,4	1,5	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	7,5	10,5	13,5	99%

#### Horeca

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Overige kernen en buitengebied	% bezoekers
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	91%
1* hotel	Per 10 kamers	0,4	0,8	2,3	4,5	77%
2* hotel	Per 10 kamers	1,4	2,2	3,9	6,3	80%
3* hotel	Per 10 kamers	2,0	3,1	4,7	6,8	77%
4* hotel	Per 10 kamers	3,2	4,9	6,8	9,0	73%
5* hotel	Per 10 kamers	5,0	7,6	10,1	12,6	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m² bvo	5,0	5,0	6,0	n.v.t.	90%
Restaurant	Per 100 m² bvo	9,0	9,0	13,0	n.v.t.	80%
Discotheek	Per 100 m² bvo	6,1	12,3	18,4	20,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw	Per 100 m² bvo	4,0	5,5	7,5	n.v.t.	99%

## Gezondheid

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Overige kernen en buitengebied	% bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,1	2,5	3,0	3,3	57%
Apotheek	Per apotheek	2,3	2,8	3,2	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,3	1,5	1,8	2,0	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,3	1,6	1,9	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,3	1,6	1,9	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,6	2,0	2,4	2,7	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,6	1,9	2,2	2,5	55%
Ziekenhuis	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	1,6	1,7	2,0	29%
Crematorium	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	97%
Begraafplaats	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	37%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,7	2,2	3,3	3,7	97%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	60%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	57%

## Onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Overige kernen en buitengebied	% bezoekers
Kinderdagverblijf (exclusief Kiss & ride)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,9	1,1	1,2	1,5	0%
Basisonderwijs (exclusief kiss & ride)	Per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	0%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	3,3	4,0	4,3	4,9	11%
ROC	Per 100 leerlingen	4,2	4,8	5,2	5,9	7%
Hogeschool	Per 100 leerlingen	8,3	8,9	9,5	10,9	72%
Universiteit	Per 100 leerlingen	11,7	13,5	14,7	16,8	48%
Avondonderwijs	Per 10 leerlingen	4,0	5,0	6,0	10,5	95%

## Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

Houd bij de toepassing van aanwezigheidspercentages rekening met de (commerciële) openingstijden van winkelfuncties.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	75%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	40%	0%
Horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	50%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal-medisch arts/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- en verzorgingshuis/aanleunwoning	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten (inclusief bezoekers)	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 5 Aanwezigheidspercentages.

## Bijlage 5 Omrekenfactoren POET

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Minimaal 4,75 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Minimaal 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Minimaal 5 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	
Garage met enkele oprit	2	1,2	Minimaal 5 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,5	
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Minimaal 5 meter breed

Tabel 6 Omrekenfactoren POET.

## Bijlage 6 Fietsparkeernormen

### Diverse functies (1/2)

Functie	Eenheid	Heel Roermond
Rij- en vrijstaande woning	Per kamer	1,0
Appartement (met fietsenberging)	Per kamer	0,75
Appartement (zonder fietsenberging)	Per kamer	0,25
Studentenhuis	Per kamer	1,0
Woningen bezoekers	Per woning	0,5
Kantoor (personeel)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,7
Kantoor met balie (bezoekers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,0
Winkelcentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,5
Supermarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6
Bouwmarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,1
Tuincentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,1
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,0
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,5
Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	4,3
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,2
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	10,0
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,2
ROC (leerlingen)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	8,0
ROC (medewerkers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	4,0
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	2,0
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	3,0
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,0
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,3
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	22,0
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,3
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,2
Bibliotheek	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,0
Bioscoop	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,8
Fitness	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,1
Museum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,5
Sporthal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4
Sportveld	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	33,0
Sportzaal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,2
Stadion	Per 100 zitplaatsen	5,0
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	18,0
Theater	Per 100 zitplaatsen	10,0
Zwembad (openlucht)	Per 100 m <sup>2</sup> bassin	15,0
Zwembad (overdekt)	Per 100 m <sup>2</sup> bassin	11,0

#### Diverse functies (2/2)

Functie	Eenheid	Heel Roermond
Fastfoodrestaurant	Per locatie	5,0
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	8,0
Restaurant (luke)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,0
Busstation	Per halterende buslijn	23,0
Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	0,2

## Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Functie	Kwaliteitseis	Toelichting
Alle functies	Alle fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de eisen van het FietsParKeur.	<a href="http://fietsparkeur.nl/uploads/normstellend_document_fietsparkeur_2.1.pdf">http://fietsparkeur.nl/uploads/normstellend_document_fietsparkeur_2.1.pdf</a>
Alle functies	Fietsstellingen of -trappen voldoen aan de maximale voorschriften uit de Leidraad fietsparkeren van CROW	Te bestellen via: <a href="https://www.crow.nl/publicaties/leidraad-fietsparkeren-(1)">https://www.crow.nl/publicaties/leidraad-fietsparkeren-(1)</a>
Alle functies	Indien in een openbare parkeervoorziening een parkeergedeelte voor fietsen wordt opgenomen, moet de toegang daarvan altijd fysiek gescheiden zijn van die van het autoverkeer.	In niet-openbare parkeergarages en stallinggarages geldt de eis niet.
Alle functies	De ingang van de bergruimte ligt binnen loopafstand van de hoofdingang van het gebouw.	-
Alle functies	In het ontwerp van de bergruimte dient rekening gehouden te worden met (brom- en snor)fietsen met afwijkende maten.	-
Alle functies	In een bergruimte dient rekening gehouden te worden met oplaadmogelijkheden voor (brom- en snor)fietsen.	-
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte moet ten minste over een vloeroppervlakte van 5 m <sup>2</sup> beschikken, bij een breedte van ten minste 1,8 meter en een hoogte van ten minste 2,3 meter.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. <a href="https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31">https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31</a>
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte is afsluitbaar.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. <a href="https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31">https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31</a>
Woningen	Een bergruimte is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. <a href="https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31">https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31</a>



## Bijlage 8 Rekenvoorbeelden

### Rekenvoorbeeld: salderen

In dit rekenvoorbeeld wordt de parkeerbehoefte van een voormalige kantoorfunctie gesaldeerd. Het gebouw krijg een nieuwe bestemming als woonfunctie. In dit voorbeeld wordt voor beide functies een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen aangehouden. Omwille van eenvoud wordt slechts voor een aantal dagdelen de parkeerbehoefte bepaald. Ook wordt het bezoekersaandeel niet apart berekend.

Uit de onderstaande tabel kunnen verschillende conclusies worden getrokken. Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte van de nieuwe woonfunctie, op de werkdagochtend- en middag lager ligt dan de parkeerbehoefte van de oude kantoorfunctie. Kantoren leiden namelijk op werkdagen overdag tot hun maximale parkeerbehoefte (100% aanwezigheid), voor woningen geldt dat doorgaans ongeveer de helft van de bewoners thuis is (50% aanwezigheid).

Een andere conclusie is, dat het moment waarop de parkeerbehoefte maximaal is, kan verschillen tussen de oude en nieuwe functie. Dit blijkt ook uit de onderstaande tabel. In de werkdagnacht leidt een kantoorfunctie tot geen parkeerbehoefte (0% aanwezigheid), dit terwijl alle bewoners in de nieuwe situatie thuis zullen zijn (100% aanwezigheid). Dit betekent dat bij de transformatie van een kantoorgebouw naar woningen, de volledige parkeerbehoefte moet worden gefaciliteerd. In dit voorbeeld dienen 20 parkeerplaatsen te worden aangelegd. Het uitgangspunt is namelijk dat de parkeerplaatsen voor het kantoor, in de nacht niet beschikbaar zijn. De parkeerplaatsen kunnen in de praktijk wel degelijk (gedeeltelijk) beschikbaar zijn. Als dit de inschatting is, dient dit te worden aangetoond door middel van een parkeertelling (zie paragraaf 5.2.4).

Berekening	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Zaterdag- avond
Aanw. percentage kantoor	100%	100%	0%	0%
Aanw. percentage woningen bewoners	50%	50%	100%	80%
Parkeerbehoefte kantoor (huidig)	20,0	20,0	0,0	0,0
Parkeerbehoefte wonen (toekomstig)	10,0	10,0	20,0	16,0
<b>Resultaat (oud – nieuw)</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>-20</b>	<b>-16</b>

### Rekenvoorbeeld: dubbelgebruik

In dit rekenvoorbeeld bestaat het programma uit 10 tussen/hoek woningen en 1.000 m<sup>2</sup> bvo kantoor (zonder baliefunctie). De ontwikkeling is gelegen in het 'rest bebouwde kom'. Het rekenvoorbeeld is vereenvoudigd. Uit het voorbeeld volgt dat het programma een normatieve parkeerbehoefte heeft van 35 parkeerplaatsen, rekening houdend met dubbelgebruik hoeven er 25 parkeerplaatsen te worden aangelegd. Kantoormedewerkers maken overdag gebruik van de parkeerplaatsen waar in de avond en nacht bewoners staan geparkeerd.

Gehanteerde parkeernormen in dit rekenvoorbeeld:

- Koop, appartement midden: bewonersnorm 1,5, bezoekersnorm 0,3 parkeerplaats per woning.
- Kantoor (zonder baliefunctie): 1,7 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo.

Berekening	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Zaterdag- avond
Aanw. percentage woningen bewoners	50%	90%	100%	80%
Aanw. percentage woningen bezoekers	20%	80%	0%	100%
Aanw. percentage kantoor	100%	5%	0%	0%
Parkeerbehoefte woningen bewoners	7,5	13,5	15,0	12,0
Parkeerbehoefte woningen bezoekers	0,6	2,4	0,0	3,0
Parkeerbehoefte kantoor	17,0	0,9	0,0	0,0
<b>Parkeerbehoefte totaal</b>	<b>25,1</b>	<b>16,8</b>	<b>15,0</b>	<b>15,0</b>