



# Nota Parkeernormen Amersfoort 2009

Sector Stedelijke Ontwikkeling en Beheer  
Afdeling Verkeer en Vervoer



# Nota Parkeernormen Amersfoort 2009

## Colofon

### Samensteller

Walter Prot

Met dank aan alle externen en collega's die een bijdrage hebben geleverd aan de inhoud van deze nota.

### Drukwerk

© Dit is een uitgave van de Gemeente Amersfoort

Stadhuisplein 1

3811 LM Amersfoort

Postbus 4000

3800 EA Amersfoort

Telefoon (033) 469 51 11

Fax (033) 469 54 54

Info\_gemeente@amersfoort.nl

www.amersfoort.nl

februari 2009

januari 2013, bijgesteld op de parkeernormen zoals vastgesteld bij raadsbesluit van 3 juli 2012.

1.	Bestuurlijke Samenvatting	5
2.	Voorstel voor nieuwe parkeernormen en beleidsregels en vastlegging daarvan	7
2.1	Voorstel voor nieuwe normen en regels	7
2.2	Parkeernormen in de bouwverordening	7
2.3	Beleidsregels	7
3	Achtergronden Parkeernormen	21
3.1	Aanleiding voor deze nota.....	21
3.2	Achtergrond parkeernormen.....	21
3.3	Beleidskader en rol van parkeernormen.....	22
3.3.1	Beleidskader	22
3.3.2	Rol van parkeernormen	24
3.4	Herzieningsfrequentie.....	25
	Bijlage 1: Verantwoording voor de voorgestelde parkeernormen	30
	Bijlage 2: Overzicht parkeernormen 2001	33
	Bijlage 3: Bereikbaarheidskaart	43

## **Leeswijzer**

In deze nota wordt in hoofdstuk 1 een bestuurlijke samenvatting gegeven op de nota, waarin onder andere de aanleiding voor de nota en de belangrijkste wijzigingen zijn genoemd. In hoofdstuk 2 zijn de voorstellen voor de nieuwe parkeernormen en de beleidsregels opgenomen, en is aangegeven hoe deze juridisch worden vastgelegd. Een nadere inleiding op het thema 'parkeernormen' met het beleidskader is te vinden in hoofdstuk 3.

In bijlage 1 is opgenomen hoe de vereenvoudiging van de normen is vormgegeven en welke praktische wijzigingen en aanvullingen de grondslag zijn geweest voor die normen. Bijlage 2 geeft de huidige parkeernormen weer en in bijlage 3 vindt u de kaart met Bereikbaarheidslocaties.



## 1. Bestuurlijke Samenvatting

### *Aanleiding voor nieuwe parkeernormen*

De huidige parkeernormen zijn in 2001 vastgesteld met de ‘Nota Toepassing Parkeernormen Amersfoort 2001’ en verankerd in de Bouwverordening. De redenen voor het opstellen van deze nieuwe parkeernormennota zijn de volgende:

- de normen moeten geactualiseerd worden, omdat de ontwikkelingen in het autobezit en autogebruik dat noodzakelijk maken;
- het college heeft in het collegeprogramma onderzoek aangekondigd naar de wijze waarop parkeernormen gebruikt moeten worden, ten gunste van de leef- en woonomgeving;
- het college heeft aangegeven dat het aantal parkeernormen mogelijk verminderd kan worden en ook vereenvoudigd;
- het is gebleken dat de parkeernormen zoals die op dit moment in de Bouwverordening zijn vastgelegd, in een aantal situaties niet of onvoldoende antwoord geven op de wijze waarop de parkeervraag moet worden berekend.

### *Wat is een parkeernorm?*

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een functie nodig zijn bij een bepaalde eenheid: voor woningen bijvoorbeeld kan een norm 1,7 parkeerplaats per woning zijn. Parkeernormen worden alleen gebruikt voor de berekening van de parkeervraag bij bouwaanvragen voor nieuwe ontwikkelingen of bij functiewijzigingen waarvoor een bouwvergunning of een vrijstellings-procedure is vereist. De parkeernormen die in deze nota worden voorgesteld bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort. Volgens de Bouwverordening dient degene die een bouwaanvraag indient, dit aantal parkeerplaatsen in eerste instantie aan te leggen op eigen terrein.

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen, en met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

### *Belangrijkste wijzigingen*

Met de vaststelling van deze nota worden de volgende belangrijke wijzigingen doorgevoerd, die zijn verwerkt in de tabellen met parkeernormen op bladzijde 10 en verder, en in de daarbij behorende tekst onder ‘Gebruik van de tabellen’.

- er wordt voor de meeste parkeernormen een aansluiting gemaakt bij landelijke kencijfers van het CROW (het Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte). De normen worden hierdoor geactualiseerd en zijn door de uniformiteit op een later moment eenvoudig te herzien. Ook het aantal normen en de verschillende soorten normen sluiten met het gebruik van de CROW-systematiek aan op wat landelijk gebruikelijk is. Zo zijn bijvoorbeeld de verschillende woningnormen per wijk vervangen door normen, die alleen nog een onderscheid maken in goedkope en dure woningen en de ligging van de woning (binnenstad, schil of rest bebouwde kom). De parkeernormen voor woningen worden verhoogd om aansluiting te houden met het autobezit en om parkeeroverlast te voorkomen.
- het rekenen met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen wordt met het gebruik van aanwezigheidspercentages mogelijk. Door uit te gaan van meervoudig gebruik, kunnen parkeergelegenheden mogelijk efficiënter gebruikt worden en is er minder ruimtebeslag op het openbare gebied;

- er worden duidelijke regels gesteld voor het niet op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeereis, een situatie die zich met name in de binnenstad voordoet. Het college kan ontheffing verlenen van de parkeereis die volgt uit de parkeernormen in de bouwverordening en daarvoor een financiële vergoeding vragen. Die vergoeding gebruikt de gemeente om vervolgens de te compenseren parkeerplaatsen aan te leggen;
- de wijze waarop omgegaan moet worden met de parkeernormen is beschreven in de toelichtingen en in de Beleidsregels Parkeernormen. Deze regels worden door het college vastgesteld.

#### *Wat zijn de gevolgen van de wijzigingen?*

Met het vaststellen van de voorstellen kunnen:

- de bouwaanvragen beoordeeld worden op basis van actuele parkeergegevens;
- is een efficiënte benutting mogelijk van parkeerplaatsen;
- kan in bepaalde situaties aan aanvragers een mogelijkheid worden geboden een ontheffing van de parkeereis te krijgen, en
- is duidelijk beschreven hoe de berekening van de parkeereis verloopt voor veel voorkomende situaties.

Het volgen van de landelijk veel gebruikte systematiek van het CROW maakt dat de berekening voor hen die zich bezighouden met planontwikkelingen helder is. Ook zal de gemeente zich met de nieuwe regels nog meer kunnen gaan richten op een goede benutting van de bestaande en nieuwe parkeergelegenheden in de stad.

#### *Periodieke herziening van de normen en beleidsregels*

De uitgangspunten van deze nota dienen iedere vijf jaar onderzocht te worden. Het gaat dan met name om de ontwikkelingen in het autobezit, die de hoogte van de parkeernormen voor woningen grotendeels bepalen. Zolang de parkeernormen blijven aansluiten bij de werkelijke situatie, is er geen herziening noodzakelijk. Een landelijke herziening van de CROW-parkeercijfers kan aanleiding zijn de normen te actualiseren. Nieuwe inzichten bij het gebruik van de parkeernormen kunnen via een aanpassing van de Beleidsregels geregeld worden. Jaarlijks zal door het college worden bezien of de beleidsregels aangepast of aangevuld moeten worden. Twee jaar na de vaststelling van de nota worden de wijzigingen in het beleid geëvalueerd, en dan met name op de beleidsregels en de effecten die die regels hebben in de dagelijkse praktijk.

#### *Financiële consequenties*

De financiële consequenties voor het oplossen van de parkeereis liggen primair bij de aanvrager; deze moet immers de parkeereis op eigen terrein zien op te lossen. Pas wanneer dit niet mogelijk is, zijn er financiële consequenties, zoals de financiële vergoeding aan de gemeente bij een ontheffing, en gemeentelijke uitgaven voor de aanleg van plaatsen door de gemeente.

Daarnaast is te stellen dat de financiële haalbaarheid van projecten afhankelijk is van meerdere aspecten, waaronder de kosten van het parkeren en allerlei andere kwalitatieve en functionele aspecten. Recent is gebleken dat bij een aantal projecten de discussie zich met name toespitste op de op te lossen parkeereis, zoals bij de Hogeschool Utrecht en de Hogewegzone. Wij hanteren het uitgangspunt dat de parkeereis zoveel mogelijk overeenkomt met de te verwachten parkeerdruk. Dit om te voorkomen dat een toekomstig parkeerprobleem veroorzaakt door een te lage parkeereis een probleem van de gemeente wordt.

Deze in steek zal de financiële haalbaarheid van –binnenstedelijke- projecten verder kunnen bemoeilijken. De consequentie van het voorgestelde uitgangspunt is mogelijk dat andere beleidsdoelen minder haalbaar worden, dan wel er een extra financiële bijdrage nodig is om projecten te kunnen realiseren.

## 2. Voorstel voor nieuwe parkeernormen en beleidsregels en vastlegging daarvan

### 2.1 Voorstel voor nieuwe normen en regels

In dit hoofdstuk zijn de voorstellen voor de nieuwe normen en regels opgenomen. De basis is de parkeernormentabel op pagina 10 en verder, en het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. De voorstellen zullen na vaststelling worden opgenomen in de bouwverordening, in beleidsregels en de parkeerverordening. Hieronder wordt per document aangegeven hoe de regels daarin opgenomen gaan worden.

In augustus/september 2008 zijn 25 partijen in Amersfoort, die belang hebben bij parkeernormen, gevraagd hun advies op de conceptnota te geven. Het gaat daarbij om projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, Kamer van Koophandel, Koninklijke Horeca Nederland, vereniging van binnenstadbewoners en de binnenstadondernemers. Van negen van hen hebben wij een advies gekregen. Hun adviezen en de reactie van de gemeente daarop zijn aan het raadsvoorstel bij deze nota gevoegd. Na het besluit van de gemeenteraad over deze nota neemt het college een besluit over de beleidsregels. De achtergronden en kaders bij de voorstellen staan in hoofdstuk 3.

### 2.2 Parkeernormen in de bouwverordening

De parkeernormen zijn op dit moment nog opgenomen in de Bouwverordening en in een klein aantal bestemmingsplannen. Hoewel het de bedoeling was in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) stedenbouwkundige bepalingen (waaronder de parkeernormen) in de Bouwverordening onmogelijk te maken, is dit nog niet doorgevoerd. Dat betekent dat de parkeernormen voorlopig nog in de bouwverordening blijven opgenomen. De ontheffingsbevoegdheden van het college op de parkeernormen worden ook in de bouwverordening opgenomen; voor de wijze waarop van die bevoegdheden gebruikt wordt gemaakt, worden beleidsregels gemaakt.

Het is de verwachting dat in de toekomst door de Wro alsnog de parkeernormen in de bestemmingsplannen moeten worden opgenomen.

### 2.3 Beleidsregels

Het college is bevoegd beleidsregels vast te stellen over de wijze waarop wordt omgegaan met de parkeernormen. Deze beleidsregels staan niet open voor inspraak of bezwaar en beroep. Het voornemen is de volgende beleidsregels door het college vast te laten stellen na de raadsvaststelling van de Nota Parkeernormen 2009:

#### *1. Aanvrager kan niet (voldoende) voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein*

Indien de aanvrager niet kan voorzien in (voldoende) parkeerplaatsen op eigen terrein, zijn de volgende situaties onderscheiden in vergunninggebieden en niet-vergunningsgebieden mogelijk:

binnen vergunninggebieden:

- a. De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op. Als vervangende parkeerruimte wordt gezien een parkeergelegenheid die gelegen is op een kortere loopafstand dan de loopafstand tot de meest dichtstbijzijnde grens van het reguleringsgebied, waarbij de loopafstanden via logische looproutes wordt gemeten. De vervangende parkeerruimte is voor de functie in voldoende

aantal aanwezig op de juiste momenten. De beschikbaarheid van de plaatsen dient schriftelijk aangetoond te worden voor de duur van de betreffende functie. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de in de bouwverordening gestelde afmetingen. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen.

- b. Als vervangende parkeerruimte wordt ook gezien een parkeerruimte in het openbaar gebied. Als er extra parkeerplaatsen in het openbare gebied – binnen of buiten het reguleringsgebied - aangelegd kunnen worden, moeten deze minimaal voldoen aan de afmetingen van parkeerplaatsen zoals die in de bouwverordening zijn aangegeven. De plaatsen moeten bereikbaar zijn op een verkeersveilige wijze. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden te allen tijde een openbaar karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie. De plaatsen worden op kosten van de aanvrager aangelegd. Bij het vervallen van de functie, blijven de plaatsen behouden, zonder dat daarbij de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheden in het openbaar gebied kan alleen plaatsvinden in overleg met en goedkeuring van de gemeente. Door de aanleg van parkeerplaatsen in een vergunninghouderszone ontstaat er geen recht op parkeervergunningen voor dat aantal plaatsen: het recht op parkeervergunningen is geregeld in de parkeerverordening en in de parkeerbesluiten.
- c. Bij woningbouw: als de aanleg van (een deel van de) parkeerplaatsen volgens de bovenstaande situaties onmogelijk is, kan mogelijk toch een bouwvergunning worden verleend. In een nadere uitwerking moet bekeken worden of het recht op een parkeervergunning kan komen te vervallen. Een voorwaarde kan zijn dat de woning dan wel gelegen is in de binnenstad (zie Definities voor de begrenzing) én op een loopafstand van minimaal 200 m van de meest dichtbijzijnde grens van het reguleringsgebied. Juridisch wordt nog bekeken hoe dit kan worden vormgegeven.
- d. Als de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op één van de bovengenoemde wijzen, kan het college op basis van de bouwverordening ontheffing verlenen van de parkeereis en daarvoor een financiële vergoeding verlangen. Die vergoeding is gebaseerd op reële stichtingskosten van de te compenseren parkeerplaatsen, waarbij de omvang, locatie en realisatietermijn bekend dienen te zijn. Ook al aanwezige restcapaciteit aan openbare parkeerplaatsen kan hiervoor ingezet worden.
- e. Voor de onder a t/m d beschreven gevallen beslist het college.
- f. Als er geen voldoende vervangende parkeervoorzieningen voor de betreffende functie door de aanvrager aangeboden worden, of als het college op een aanvraag negatief beslist voor de onder a t/m d beschreven situaties, wordt de aanvraag afgewezen.

Voor de binnenstad geldt dat de parkeereis bij voorkeur niet op eigen terrein gerealiseerd wordt, maar in bestaande parkeergarages of in nieuwe parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad. Het hierboven onder a t/m c gestelde is dan primair aan de orde. Als daarmee niet aan de parkeereis kan worden voldaan, kan de parkeereis ook op eigen terrein worden opgelost. Is dat niet mogelijk, dan geldt het verder hierbovengestelde onder d t/m f.

buiten vergunninggebieden:

- a. De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op. Als vervangende parkeerruimte wordt gezien een nabijgelegen parkeergelegenheid in de onmiddellijke omgeving waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat gebruikers van de betreffende functie er gebruik van zullen maken. De vervangende parkeerruimte is voor de functie in voldoende aantal aanwezig op de juiste momenten. De beschikbaarheid van de plaatsen dient schriftelijk aangetoond te worden voor de duur van de betreffende functie. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de in de bouwverordening gestelde afmetingen. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen.
- b. Als vervangende parkeerruimte kan ook bestaande parkeerruimte in het openbaar gebied dienen. Deze mogelijkheid kan pas bestaan als parkeerruimte in het niet-openbare gebied niet mogelijk is



en de vervangende parkeerruimte alleen nog in het openbare gebied moet worden gevonden. Dergelijke plaatsen kunnen als vervangende parkeerruimte worden aangemerkt, zolang de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen ter plaatse en in de nabije omgeving niet boven de 80% komt. Voor de berekening hiervan wordt een parkeerbalans opgesteld en wordt rekening gehouden met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen hebben of krijgen geen verwijzing naar de betreffende functie. Als er meerdere aanvragen op deze situatie

tegelijktijd beoordeeld moeten worden, worden deze in volgorde van binnenkomst afgehandeld tot een maximale bezettingsgraad van 80%.

- c. Als er extra parkeerplaatsen in het openbare gebied aangelegd kunnen worden, moeten deze minimaal voldoen aan de afmetingen van parkeerplaatsen zoals die in de bouwverordening zijn vermeld. De plaatsen moeten bereikbaar zijn op een verkeersveilige wijze. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden te allen tijde een openbaar karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie. De plaatsen worden op kosten van de aanvrager aangelegd. Bij het vervallen van de functie, blijven de plaatsen behouden, zonder dat daarbij de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheid in het openbaar gebied kan alleen plaatsvinden in overleg met en goedkeuring van de gemeente.
- d. Voor de onder a t/m c beschreven gevallen beslist het college.
- e. Als er geen voldoende vervangende parkeervoorzieningen voor de betreffende functie door de aanvrager aangeboden worden, of als het college op een aanvraag negatief beslist voor de onder a t/m c beschreven situaties, wordt de aanvraag afgewezen.

## 2. Aanvrager wil meer plaatsen realiseren dan de norm toestaat

- a. De Gemeente Amersfoort biedt in de meeste gevallen mogelijkheden om meer parkeerplaatsen aan te leggen dan de norm (zie daarvoor de tabellen van de Parkeernormen Amersfoort 2009). Voordat hiervan gebruik gemaakt kan worden, dient de aanvrager een Mobiliteitsprofiel ter goedkeuring aan de gemeente te overhandigen, volgens het formulier in de bijlagen. Via dit Mobiliteitsprofiel wordt ook met de parkeernormen inhoud gegeven aan een bewust gebruik van vervoermiddelen. Met het formulier verantwoordt de aanvrager het gewenste aantal parkeerplaatsen; de gemeente toetst daarbij of de aanvrager beleid voert op het gebruik van andere vervoermiddelen dan de auto in het woon-werkverkeer. Als blijkt dat er geen of onvoldoende beleid hierin is, kan dat aanleiding zijn om geen parkeerplaatsen boven de norm toe te staan. Voor meer parkeerplaatsen bij woningen wordt dit Mobiliteitsprofiel niet verlangd.
- b. Het college kan op basis van de bouwverordening ontheffing verlenen voor de aanleg van parkeerplaatsen boven de hoge norm en vereist daarvoor een financiële bijdrage voor kantoren en detailhandel op intercity- en knooppuntlocaties. Deze bijdrage is bedoeld voor het nemen van bereikbaarheidsmaatregelen en bedraagt per parkeerplaats die boven de norm en tot de hoge norm wordt aangelegd € 6.850,- op intercitylocaties en € 3.350,- op knooppuntlocaties (prijsspeil 2008 met vervolgens jaarlijkse indexering volgens de Consumenten Prijsindex van het CBS). De bijdrage dient te worden betaald binnen drie maanden na de start van de bouwwerkzaamheden. De besteding van deze gelden worden in de Jaarrekening verantwoord.
- c. Als de aanvrager meer parkeerplaatsen wil aanleggen of gebruiken dan de hoge norm voorschrijft, kan het college hiervoor toestemming verlenen, als daarmee tegelijk een algemeen belang kan worden gediend. Ook moet uit onderzoek blijken dat het extra te verwachten autoverkeer niet leidt tot (extra) doorstromingsproblemen op de drukke stadswegen. Bij een positief besluit hierin, geldt wat onder 2a en 2b is vermeld, en tevens dienen de voor het bedrijf op de koopavonden en in de weekeinden niet-benodigde parkeerplaatsen beschikbaar te zijn voor openbaar gebruik. Deze plaatsen worden voor dat gebruik zo mogelijk opgenomen in het gemeentelijke parkeerroute-systeem. Over de wijze van openstelling van de plaatsen en de voorwaarden daarbij dienen met de gemeente afspraken te worden gemaakt en vastgelegd in een parkeerovereenkomst. Eventuele aanleg- en beheerkosten voor de openstelling van de parkeerplaatsen komen ten laste van de

aanvrager, onder aftrek van de kosten die gemaakt moeten worden in het kader van veiligheid. Deze kosten zijn voor rekening van de gemeente.

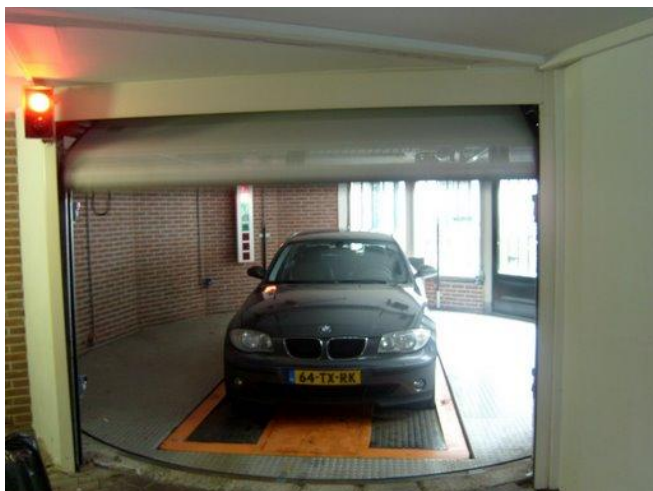
### 3. Tijdelijke beleidsregel Horecaparkeren binnenstad

In 2007 is een tijdelijke beleidsregel opgesteld voor het parkeren voor de horeca in de binnenstad, omdat uitbreiding van de horeca als gewenst hoger beleidsdoel wordt gezien. Deze tijdelijke maatregel wordt omgezet in een vaste beleidsregel. Bij voldoende restcapaciteit in de garages kunnen aanvragers voor een horecavoorziening in de binnenstad een ontheffing van de parkeereis krijgen, zonder financiële vergoeding: bedacht moet worden dat wanneer op enig moment de parkeergarages geen restcapaciteit meer hebben, de aanvragers een ontheffing kunnen aanvragen, waarbij wel een financiële vergoeding verlangd wordt, omdat daarmee immers parkeerplaatsen moeten worden aangelegd.

### 4. Beleidsregel Beroep aan huis

Bij beroepsuitoefening aan huis is over het algemeen sprake van een beperkte vraag naar parkeerplaatsen. Daarbij is het ook vaak onmogelijk om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Ter stimulering van de beroepsuitoefening aan huis, zal een beleidsregel worden opgesteld voor een ontheffing van de parkeereis, voor een parkeertekort tot maximaal drie plaatsen op de openbare weg. Voorwaarde daarbij is dat die parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is op de voor de functie relevante momenten, en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving niet boven de 80% uitkomt.

Op de volgende pagina's zijn de nieuwe parkeernormen opgenomen en wordt aangegeven hoe met de normen moet worden omgegaan.



*Foto: mechanische parkeergarage voor 14 auto's aan het Havik.*

## Parkeernormen Amersfoort, vastgesteld bij raadsbesluit op 3 juli 2012

### Parkeernormen woningen<sup>1</sup>

functie [eenheid]	norm			aandeel bezoekers	opmerkingen
	binnenstad	schil	rest bebouwde kom		
woning duur [per woning]	1,30 (2,00)	1,70 (3,00)	2,00 (3,00)	0,30	het openbare bezoekersaandeel geldt niet voor de binnenstad
woning goedkoop/middelduur en starterswoning [per woning]	1,20 (2,00)	1,50 (3,00)	1,70 (3,00)	0,30	het openbare bezoekersaandeel geldt niet voor de binnenstad
serviceflat/aanleunwoning [per woning]	0,80 (0,80)	0,80 (3,00)	0,80 (3,00)	0,30	1. zelfstandige woonvorm met zorgfaciliteiten, bestemd voor ouderen met een zorgindicatie <sup>2</sup> 2. het openbare bezoekersaandeel geldt niet voor de binnenstad
verpleeghuis/verzorgingstehuis [per wooneenheid]	0,20 (0,50)	0,20 (3,00)	0,20 (3,00)	0,20	1. groepswoningen voor bewoners met een zorgindicatie (bijvoorbeeld gehandicapten/dementeren) 2. het openbare bezoekersaandeel geldt niet voor de binnenstad
kamerverhuur [per wooneenheid]	0,60 (2,00)	0,60 (3,00)	0,60 (3,00)	0,20	het openbare bezoekersaandeel geldt niet voor de binnenstad
zelfstandige 1-kamerwoningen tot 45 m <sup>2</sup> GBO <sup>3</sup> [per woning]	1,00 (2,00)	1,00 (3,00)	1,00 (3,00)	0,30	bijv. studio's Het openbare bezoekersaandeel geldt niet voor de binnenstad
studentenwoning of studentenkamer [per wooneenheid]	0,60 (0,60)	0,60 (3,00)	0,60 (3,00)	0,20	het openbare bezoekersaandeel geldt niet voor de binnenstad
'woningen/ruimten zonder parkeerplaats' (conform omschrijving in de Parkeerverordening)	0,00	nvt	nvt	nvt	

<sup>1</sup> Geldt zowel voor koop- als huurwoningen. Zie verder: 'Gebruik van de tabellen'.

<sup>2</sup> Als de wooneenheid slechts bewoond kan worden door één bewoner met zorgindicatie, is de parkeernorm 0,45 voor alle locaties.

<sup>3</sup> Bij de berekening van het gebruiksooppervlak (GBO) telt de oppervlakte van alle niet dragende binnenmuren en stijgpunten mee en dragende muren en schachtruimte niet mee. GBO wordt gemeten binnen de buitenwanden, waarbij al het vrije vloerooppervlakte moet worden meegerekend met een netto hoogte > 1,5 m. Alle verkeersruimten incl. trapgaten worden meegerekend.

## Parkeernormen kantoren en winkels

functie [eenheid]	norm				aandeel bezoekers	opmerkingen
	intercitylocaties	knooppuntlocaties	snelweglocaties	overige locaties		
kantoorgedeelte [100 m <sup>2</sup> bvo]	0,40 (0,80)	0,80 (1,60)	2,00 (2,80)	2,00 (2,40)	5%	
baliegedeelte klanten [balie]	2,00 (4,00)	2,00 (4,00)	2,00 (4,00)	2,00 (4,00)	100%	
detailhandel binnenstad (alleen bij nieuwbouw) [100 m <sup>2</sup> bvo]	-	2,80	-	-	85%	
detailhandel stadsdeelcentra [100 m <sup>2</sup> bvo]	2,80	3,30	3,50 (4,00)	3,30 (4,00)	85%	
wijk-, buurt- en dorpscentra [100 m <sup>2</sup> bvo]	3,30	3,30	3,30 (4,00)	3,30 (4,00)	85%	
grootschalige detailhandel [100 m <sup>2</sup> bvo]	4,50	4,50	5,50 (7,50)	5,50 (7,50)	85%	Het betreft hier grote publiekstrekkingen (bijv. Ikea)
'Standaard' bouwmarkten [100 m <sup>2</sup> bvo]	2,20	2,20	2,70	2,70	85%	Bijv. bouwmarkten en tuincentra
showroom (auto's, boten etc.) [100 m <sup>2</sup> bvo]	0,70	0,70	1,20 (1,40)	1,20 (1,40)	35%	
(week)markt [100 m <sup>2</sup> bvo]	2,50	2,50	2,50	2,50	85%	1 m <sup>1</sup> = 6 m <sup>2</sup> (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder)

Indicatie voor de winkeltypen: stadsdeelcentra > 15.000 m<sup>2</sup> vvo, wijk-, buurt- en dorpscentra < 15.000 m<sup>2</sup> vvo

## Parkeernormen overige werkgelegenheid

functie [eenheid]	norm			aandeel bezoekers	opmerkingen
	binnenstad	schil	rest bebouwde kom		
arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.) [100 m <sup>2</sup> bvo]	0,40 (0,50)	0,50 (0,60)	0,70 (0,80)	5%	
arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.) [100 m <sup>2</sup> bvo]	1,00 (1,50)	1,50 (2,00)	2,00 (2,50)	5%	
bedrijfsverzamelgebouw [100 m <sup>2</sup> bvo]	0,80 (1,70)	0,80 (1,70)	0,80 (1,70)	10%	

## Parkeernormen horecagelegenheden

functie [eenheid]	norm			aandeel bezoekers	opmerkingen
	binnenstad	schil	rest bebouwde kom		
café / bar/ discotheek/cafetaria [100 m <sup>2</sup> bvo]	4,00 (6,00)	4,00 (6,00)	5,00 (7,00)	90%	
restaurant [100 m <sup>2</sup> bvo]	8,00 (10,00)	8,00 (10,00)	12,00 (14,00)	80%	
hotel [kamer]	0,50 (1,50)	0,50 (1,50)	0,50 (1,50)		

## Parkeernormen sociaal culturele voorzieningen

functie [eenheid]	norm			aandeel bezoekers	opmerkingen
	binnenstad	schil	rest bebouwde kom		
museum/bibliotheek [100 m <sup>2</sup> bvo]	0,30 (0,50)	0,50 (0,70)	0,90 (1,00)	95%	
bioscoop / theater / schouwburg [zitplaats]	0,10 (0,20)	0,10 (0,20)	0,20 (0,30)	95%	
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw [100 m <sup>2</sup> bvo]	3,00 (4,00)	4,00 (6,00)	5,00 (7,00)	99%	
sociaal cultureel centrum / wijkgebouw [100 m <sup>2</sup> bvo]	1,00 (3,00)	1,00 (3,00)	1,00 (3,00)	90%	

## Parkeernormen sportvoorzieningen

functie [eenheid]	norm			aandeel bezoekers	opmerkingen
	binnenstad	schil	rest bebouwde kom		
sporthal (binnen) [100 m <sup>2</sup> bvo] <sup>4</sup>	1,50 (2,00)	1,70 (2,20)	2,00 (2,50)	95%	Gymlokalen met alleen een schoolfunctie hebben geen parkeervraag; bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,15 pp per bezoekersplaats
sportveld (buiten) [ha. netto terrein]	27,00	27,00	27,00	95%	Alleen het oppervlak van het sportveld nemen, dus exclusief kleedruimtes, toiletten, etc.
dansstudio / sportschool [100 m <sup>2</sup> bvo]	2,00 (3,00)	2,00 (3,00)	3,00 (4,00)	95%	
squashbanen [baan]	1,00 (1,50)	1,00 (1,50)	1,00 (1,50)	90%	
tennisbanen [baan]	2,00 (3,00)	2,00 (3,00)	2,00 (3,00)	90%	
golfbaan [hole]			6,00 (8,00)	95%	
bowlingbaan / biljartzaal [baan/tafel]	1,50 (2,50)	1,50 (2,50)	1,50 (2,50)	95%	
stadion [zitplaats]	0,12 (0,20)	0,12 (0,20)	0,12 (0,20)	99%	
zwembad [100 m <sup>2</sup> opp. bassin]	7,00 (9,00)	8,00 (10,00)	9,00 (11,00)	90%	
manege [box]			0,30 (0,50)	90%	

## Parkeernormen zorgvoorzieningen

functie [eenheid]	norm			aandeel bezoekers	opmerkingen
	binnenstad	schil	rest bebouwde kom		
ziekenhuis [bed]	1,70 (1,90)	1,70 (1,90)	1,70 (1,90)		Bij gespreide bezoektijden norm 1,50 (1,70) gebruiken.
verpleeg- verzorgingstehuis [wooneenheid]	0,50 (0,70)	0,50 (0,70)	0,50 (0,70)	60%	
arts / maatschap / therapeut / consultatiebureau [behandelkamer]	1,50 (2,00)	1,50 (onbegrensd)	1,50 (onbegrensd)	65%	eerste 2 behandelkamers 4 pp/behandelkamer; voor iedere volgende behandelkamer 1,5 pp/behandelkamer.

<sup>4</sup> bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,15 pp per bezoekersplaats

## Parkeernormen onderwijsvoorzieningen

functie [eenheid]	norm			aandeel bezoekers	opmerkingen
	binnenstad	schil	rest bebouwde kom		
beroepsonderwijs dag (WO, HBO) [collegezaal]	20,00	20,00	20,00		totale parkeervraag is collegezalen + leslokalen; collegezaal is circa 150 zitplaatsen
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO) [leslokaal]	5,00 (7,00)	5,00 (7,00)	5,00 (7,00)		totale parkeervraag is collegezalen + leslokalen; leslokaal is circa 30 zitplaatsen
voorbereidend beroepsonderwijs (dagonderwijs Vwo, Havo, Vmbo) [leslokaal]	0,50 (1,00)	0,50 (1,00)	0,50 (1,00)		leslokaal is circa 30 zitplaatsen
avondonderwijs [student]	0,50 (1,00)	0,50 (1,00)	0,50 (1,00)		
basisonderwijs [leslokaal]	0,50 (1,00)	0,50 (1,00)	0,50 (1,00)		exclusief Kiss&Ride; leslokaal is circa 30 zitplaatsen
creche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf [arbeidsplaats]	0,60 (0,80)	0,60 (0,80)	0,60 (0,80)		exclusief Kiss&Ride; arbeidsplaats = het gelijktijdig aanwezige aantal werknemers

## Parkeernormen overige voorzieningen

functie [eenheid]	norm			aandeel bezoekers	opmerkingen
	binnenstad	schil	rest bebouwde kom		
themapark / pretpark [ha. netto terrein]	8,00 (12,00)	8,00 (12,00)	8,00 (12,00)	99%	
overdekte speeltuin/hal [100 m <sup>2</sup> bvo]	7,50 (12,00)	7,50 (12,00)	7,50 (12,00)	90%	
volkstuintuin [perceel]			0,30 (0,30)		
religiegebouw (kerk, moskee, etcetera) [per zitplaats]	0,10 (0,20)	0,10 (0,20)	0,10 (0,20)	100%	
sauna	4,00 (12,00)	4,00 (12,00)	4,00 (12,00)	99%	
begraafplaats/crematorium [gelijktijdige begrafenissen/crematie]	22,50 (30,00)	22,50 (30,00)	22,50 (30,00)		

### Algemene opmerkingen/definitie:

bvo	bruto vloeroppervlak
vvo	verkoop netto vloeroppervlak
grootschalige detailhandel	winkelformules die vanwege de omvang en aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben en welke bij voorkeur gelegen zijn op perifere locaties (bijvoorbeeld grote publiekstreckende tuin/meubelcentra met (boven)regionale functie)
perifeer	Het gaat niet om standaard bouwmarkten of tuincentra. alle terreinen of locaties binnen de bebouwde kom die niet binnen of nabij een bestaand of gepland winkelgebied liggen.

## Kiss & Ride

Het brengen en halen bij basisscholen en kinderdagverblijven is geen onderdeel van de parkeernormensystematiek. Voor het aantal parkeerplaatsen voor brengen en halen met de auto bij kinderdagverblijven en basisscholen geldt een rekenregel (zie CROW-publicatie 182) die uitgaat van het aantal leerlingen vermenigvuldigd met het aandeel brengen/halen vermenigvuldigd met reductiefactoren voor de parkeerduur en het voor het aantal kinderen per auto.

Samengevat: rekenregel basisscholen en kinderdagverblijven:

$$\text{parkeereis} = \text{aantal leerlingen} \times \% \text{-brengen/halen} \times \text{reductiefactor parkeerduur} \times \text{aantal kinderen per auto}$$

Voor de verschillende groepen kunnen andere factoren gebruikt worden. Hieronder de uitwerking conform CROW publicatie:

### **Basisscholen**

*groepen 1 t/m 3*

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75

Reductiefactor parkeerduur \* 0,5, omdat de parkeerduur bij groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in perioden van 20 minuten bedraagt;

Reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,75 voor groepen 1 t/m 3.

*groepen 4 t/m 8*

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85

Reductiefactor parkeerduur = 0,25, omdat de parkeerduur bij groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuut in perioden van 10 minuten bedraagt;

Reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,85 voor groepen 4 t/m 8.

### **Kinderdagverblijf**

$$\text{parkeereis} = \text{aantal leerlingen} \times \% \text{ leerlingen met de auto} \times 0,25 \times 0,75$$

Reductiefactor parkeerduur = 0,25, omdat parkeerduur bij kinderdagverblijven gemiddeld 15 minuten in perioden van 60 minuten bedraagt;

Reductie factor aantal kinderen per auto = 0,75 voor kinderdagverblijf.

Deze rekenmethode kan ook toegepast worden voor vergelijkbare instellingen, waar breng- en haalvoorzieningen gewenst zijn.

Voor beide voorzieningen geldt dat het percentage leerlingen dat met de auto gebracht en gehaald wordt tussen de 1% en 60% ligt. Dit is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de locatie (binnenstad, schil, rest bebouwde kom), en de gemiddelde afstand naar school. Gemiddeld ligt het percentage op:

- Groepen 1 t/m 3: 30 – 60 %
- Groepen 4 t/m 8: 5 – 40 %
- Kinderdagverblijf: 50 – 80 %.

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijden van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

## Gehandicaptenparkeren

Voor het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen bij gemengde functies op openbare parkeerterreinen en in openbare parkeergarages wordt een percentage van 2% op het totaal aantal beschikbare plaatsen gehanteerd. Bij openbare voorzieningen is er minimaal 1 gehandicaptenparkeerplaats aanwezig.

## Aanwezigheidspercentages voor berekening meervoudig gebruik

Let op 'Gebruik van de tabellen' onder b.

	werkdag			koopavond	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond		middag	avond	middag
woningen	50	60	100	90	60	60	70
detailhandel (food)	30	70	20	100	100	0	0
detailhandel (non-food)	30	70	0	100	100	0	0
kantoren	100	100	5	10	5	0	0
commerciële ruimte aan huis	100	100	80	80	80	80	80
bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
consumentgerichte bedrijvigheid <sup>1</sup>	30	75	5	100	100	0	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
ziekenhuis	85	100	40	25	25	40	40
dagonderwijs <sup>2</sup>	100	100	0	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	0	0	0	0
bibliotheek	30	70	100	75	75	0	0
museum	20	45	0	100	100	0	90
restaurant	10	40	90	70	70	100	40
café	10	40	90	75	75	100	45
bioscoop, theater	15	30	90	60	60	100	60
zwembad	100	80	100	100	100	100	100
sport <sup>3</sup>	30	50	100	100	100	90	85

1) Tuincentra, Doe-het-zelf- en bouwmarkten, autoshowroom.

2) Inclusief crèche, kinderdagverblijf, peuterspeelzaal.

3) Inclusief sporthal, dansschool.

Tabel: Aanwezigheidspercentages (bron: CROW)

## Reductiefactoren

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal	opmerking
Enkele oprit/carport zonder garage	1	0,8	oprit min. 6,0 meter diep en 2,5 meter breed
Lange oprit/carport zonder garage	2	1,0	oprit min. 10,5 meter diep en 2,5 meter breed
Dubbele oprit/carport zonder garage	2	1,7	oprit min. 5,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	garage min. 5,0 meter diep en 2,80 meter breed
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,5 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 5,5 meter breed

Een garage wordt pas meegerekend als er tevens een schuur/opslagruimte aanwezig is op het betreffende perceel.

Tabel: Reductiefactoren parkeervoorzieningen op eigen terrein



## Acceptabele loopafstanden

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden (in meter)
Wonen	200 – 400 m (binnenstad eerste auto), 150 m (overig)
Winkelen	200-600
Werken	200-800
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100

Tabel: Acceptabele loopafstanden (bron: CROW en Parkeerbeleidsplan 'Kiezen of Delen', 2005)

## Gebruik van de tabellen

- Parkeernormen worden alleen voorschrijvend gehanteerd voor een nieuwbouw- en uitbreidingsontwikkeling en voor een functiewijziging, waar een bouwvergunning voor afgegeven moet worden of waarvoor een vrijstellingsprocedure moet worden gevolgd. Voor alle overige situaties kunnen de normen alleen ter indicatie van de parkeervraag worden gehanteerd.
- De vraag naar parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van de parkeernormen, en aan de hand van rekenwaarden/-methoden voor meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, voor Kiss&Rideplaatsen, voor reductiefactoren en voor gehandicaptenplaatsen. Als rekenregel bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen geldt dat de parkeereis gelijk is aan het berekende aantal parkeerplaatsen bij meervoudig gebruik + 25% van het verschil tussen de berekening bij stapeling en bij meervoudig gebruik.
- De parkeernormen maken onderscheid in de locatie voor woningen naar:
  - binnenstad (het gebied binnen de Stadsring en het Plantsoen Noord, Oost en West, en het Eempleingebied tussen de Eem, de Eemlaan en de Nieuwe Poort);
  - schil (de parkeerreguleringsgebieden direct rondom de binnenstad, zoals vastgelegd in de Verordening Parkeerbelastingen);
  - rest bebouwde kom (alle overige locaties).

Voorts zijn er de volgende locaties:

- intercitylocaties: locaties binnen een maximale loopafstand<sup>5</sup> (vanaf de hoofdentree van het gebouw) van 800 meter tot de noord-, dan wel de zuidingang van Amersfoort CS;

<sup>5</sup> loopafstand = werkelijk af te leggen afstand

- knooppuntlocaties:
  - a. locaties (niet zijnde intercitylocaties) binnen een maximale loopafstand van 600 meter tot de noord-, dan wel de zuidingang van een NS-station enerzijds én binnen een maximale rijafstand van 2.000 meter tot een op- / afrit van een autosnelweg of 500 meter tot een gebiedsontsluitingsweg anderzijds;
  - b. locaties (niet zijnde intercitylocaties) voor zover gelegen binnen het gebied dat overeenkomt met tariefzone A zoals opgenomen in de Verordening Parkeerbelastingen van de gemeente Amersfoort;
- snelweglocaties: locaties (niet zijnde intercitylocaties of knooppuntlocaties) binnen een maximale rijafstand<sup>6</sup> van 2.000 meter tot een op- / afrit van een autosnelweg;
- overige locaties: locaties, niet zijnde intercitylocaties, knooppuntlocaties of snelweglocaties.

Op de bijbehorende Bereikbaarheidskaart (bijlage 3) zijn deze gebieden en locaties nader aangeduid. De grenzen zoals deze op de kaart zijn aangegeven, zijn maatgevend voor het vaststellen van de soort locatie.

- d. Voor woningen wordt in de parkeernormen een onderscheid gemaakt in goedkope/middeldure (verkoopwaarde v.o.n. t/m € 260.000,- in prijspeiljaar 2008) en dure koopwoningen. Deze waarde wordt voor het eerst in 2009 jaarlijks geïndexeerd en volgt de jaarlijkse indexeringen van het woningbouwprogramma Vathorst (volgens de GREX-Vathorst). Voor huurwoningen wordt uitgegaan van de stichtingskosten van de woningen.
  - e. De tussen haakjes aangegeven waarden betreffen de ‘hoge norm’. Als er geen waarden tussen haakjes zijn vermeld, is er geen hogere norm dan de norm toegestaan. Bij het gebruik van parkeernormen kunnen zich de volgende situaties voordoen:
    - Er is sprake van één vaste parkeernorm (er is geen hoge norm).
    - Er is sprake van een parkeernorm en een hoge norm die tussen haakjes is vermeld (een parkeernorm of ‘onbegrensd’). Een eventueel hogere te hanteren norm dan de parkeernorm is beperkt tot de hoge norm. Om in deze situatie een hogere parkeernorm te gebruiken gelden voor bepaalde functies op een aantal locaties een aantal voorwaarden: er wordt een bijdrage per extra gerealiseerde parkeerplaats tussen de norm en de hoge norm vereist, evenals een mobiliteitsprofiel van de aanvrager. De financiële bijdrage geldt alleen voor kantoren en detailhandel op intercity- en knooppuntlocaties. Het overleggen van een mobiliteitsprofiel is vereist voor kantoren op alle locaties en voor detailhandel op intercity- en knooppuntlocaties.
- De aanleg van minder parkeerplaatsen dan de norm voorschrijft en de aanleg van meer parkeerplaatsen dan de hoge norm voorschrijft wordt behandeld volgens de door het college vastgestelde beleidsregels.
- f. De norm is inclusief het bezoekersparkeren. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn. Het aantal bezoekersplaatsen kan bepaald worden met de waarden in de kolom ‘aandeel bezoekers’.
  - g. De (som van de) berekende parkeervraag wordt in gehele getallen naar boven afgerond.
  - h. Een parkeergarage die aan de woning is gebouwd, telt in nieuwe situaties alleen mee voor het parkeren op eigen terrein, als de woning is voorzien van een schuur of andere opslagruimte, die in omvang geschikt is voor de opslag van gebruikelijke huishoudelijke goederen (ca. 10% van de vloeroppervlakte van de woning). De ruimte op eigen terrein vóór de garage en de woning wordt alleen dan meegeteld als die voldoende ruimte biedt voor het opstellen van een auto en zolang naast de geparkeerde auto nog voldoende loopruimte aanwezig blijft.

---

<sup>6</sup> rijafstand = werkelijk af te leggen afstand

- i. De totale parkeernorm voor kantoren bestaat uit een bedrijfsgericht deel, waarin een aandeel voor bezoekersparkeren is opgenomen. Wanneer er balies zijn, komt daar de norm voor het baliegedeelte bovenop; ten minste die plaatsen moeten openbaar toegankelijk zijn.
- j. Woningen voor ouderen en gehandicaptenhuisvesting zijn altijd zelfstandige woningen. Als de woningen zijn gelegen nabij zorgcomplexen zal een gedeelte van deze woningen bewoond worden door mensen met een zorgindicatie. In complexen met appartementen die bestemd zijn voor senioren zal ook bij de start van de bewoning een gemengde leeftijdsopbouw worden nagestreefd. Als het duidelijk is dat een appartementencomplex bewoond zal worden door een mix van mensen met een zorgindicatie, mensen van 75 + en jongere ouderen zal de parkeernorm hierop aangepast kunnen worden. Hierbij wordt ervan uit gegaan dat de senioren van 75+ en de senioren met een zorgindicatie een lagere parkeernorm hebben (norm van de functie serviceflat/aanleunwoning). Voor een deel van de flat zal de algemene parkeernorm worden aangehouden. Bij clusterwonen en beschermd wonen waarbij geen sprake is van zelfstandig wonen gelden de normen van serviceflat/aanleunwoning. Dit betekent dat er steeds gekeken moet worden voor wie een complex seniorenappartementen is bedoeld. In de startnotitie die wordt opgesteld voordat een project van start gaat moet duidelijk zijn aangegeven voor welke doelgroepen deze appartementen zijn bedoeld. Bij twijfel geldt altijd de normale parkeernorm gebaseerd op de prijs van de woning.
- k. Bij woningen met een commerciële ruimte aan huis kan het gaan om verschillende doeleinden zoals zakelijke dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en aan huis gebonden beroepen, zoals bijvoorbeeld een kapper, een accountant, een schoonheidssalon of een ambachtelijk bedrijfje. Een belangrijk kenmerk van deze ruimten is dat ze kleinschalig zijn en dat het moet passen binnen het woonmilieu. Afhankelijk van de mogelijkheden die het bestemmingsplan voorschrijft, zal per situatie maatwerk geleverd moeten worden wat de parkeernorm betreft. Dat betekent dat de gemeente de te verwachten parkeervraag moet beoordelen op de beschikbare ruimte in het openbaar gebied, wanneer parkeren op eigen terrein niet mogelijk is. In dat geval is beleidsregel 1 aan de orde. Ter stimulering van de beroepsuitoefening aan huis, is er een beleidsregel voor een ontheffing van de parkeereis, voor een parkeertekort tot maximaal drie plaatsen op de openbare weg. Voorwaarde daarbij is dat die parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is, zonder daarbij de grens van 80% bezettingsgraad te overschrijden.
- l. Nieuw-voor-oud-regel: bij functiewijziging (waarbij het pand blijft staan) kan worden afgeweken van de parkeernorm op eigen terrein, als de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, lager of gelijk is aan de parkeervraag (op basis van de parkeernorm die gold bij de bouwaanvraag) van de oude functie. In dat geval hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Als de norm voor de nieuwe functie hoger is, moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen de nieuwe parkeereis en de bestaande (aan de oude functie toe te wijzen plaatsen) extra worden aangelegd.
- m. Wanneer niet vooraf bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, wordt per aanvraag bekeken welke parkeereis gesteld moet worden, daarbij rekening houdend met de volgens het bestemmingsplan toegestane functies.
- n. In bijzondere gevallen en in gevallen waarin de beleidsregels of de parkeernormen niet voorzien, is het college bevoegd bij gemotiveerd besluit van de beleidsregels en/of de normen af te wijken. Bij voorkeur wordt daarbij in een nieuwe of een gewijzigde beleidsregel, of een parkeernorm voorzien.

## **Rekenvoorbeelden**

### *Voorbeeld 1*

In de binnenstad wordt voor een locatie waar eerder een winkel gevestigd is geweest, een bouwaanvraag ingediend voor de vestiging van een restaurant. Bij de winkel waren er op eigen terrein geen parkeerplaatsen beschikbaar. Het totale oppervlak is 150 m<sup>2</sup> bvo groot. Welke parkeereis dient gesteld te worden en hoe kan die worden opgelost?

In dit geval dient gekeken te worden naar de parkeervraag van de winkel en van het restaurant, omdat hier de ‘nieuw-voor-oud’-regeling geldt. Voor de winkel gold destijds een norm van 2,0 plaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo, en daarmee waren dus drie plaatsen benodigd. Deze plaatsen werden geacht in de openbare ruimte beschikbaar te zijn. Voor het restaurant geldt nu een norm van 8,0 plaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo: voor deze nieuwe functie zijn dus in totaal (werknemers en bezoekers) 12 plaatsen benodigd. Door de functiewijziging dient de aanvrager dus 9 plaatsen extra te realiseren; de overige drie plaatsen worden namelijk geacht reeds beschikbaar te zijn.

Gezien de ruimtelijke beperkingen in de binnenstad, kan de aanvrager deze plaatsen niet op eigen terrein aanleggen. Volgens de beleidsregel Horecaparkeren Binnenstad kan een vrijstelling verleend worden van de parkeereis, als de 9 plaatsen in de openbare garages beschikbaar zijn. Wanneer die plaatsen er niet zijn, geldt de regel dat de gemeente ontheffing kan verlenen van de parkeereis tegen een financiële vergoeding, en zal de gemeente de 9 plaatsen binnen een afgesproken termijn op een afgesproken locatie in de nabijheid realiseren. Gezien de ruimtelijke beperkingen in de binnenstad is die optie echter meestal niet aanwezig.

#### Voorbeeld 2

Bij een herontwikkeling op een snelweglocatie buiten de reguleringsgebieden worden met nieuwbouw 30 luxe woningen, 8000 m<sup>2</sup> bvo detailhandel, 3000 m<sup>2</sup> kantoor, een artspraktijk met twee huisartsen en een sociaal cultureel centrum met 500 m<sup>2</sup> bvo gerealiseerd. De woningen krijgen een gereserveerde parkeerplaats en het bezoek parkeert op de openbaar toegankelijke weg. Met welke parkeervraag moet rekening gehouden worden?

Op basis van de parkeernorm per functie zou de volgende (gestapelde) parkeervraag bestaan:

30 woningen	2,00 pp/won	60 pp
8.000 m <sup>2</sup> detailhandel	3,00 pp/100 m <sup>2</sup> bvo	240 pp
3000 m <sup>2</sup> kantoor	2,00 pp/100 m <sup>2</sup> bvo	60 pp
artspraktijk (2 behandelkamers)	4 pp per behandelkamer	8 pp
500 m <sup>2</sup> sociaal cultuur centrum	1,00 pp/100 m <sup>2</sup>	5 pp
<b>totaal</b>		<b>373 pp</b>

Volgens het parkeerbeleid is het gewenst uit te gaan van meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Op basis van de aanwezigheidspercentages is de volgende parkeervraag berekend:

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	zaterdagmiddag
30 woningen	51	51	51	51	51
bezoekers woningen	4	5	9	8	5
8.000 m <sup>2</sup> detailhandel	72	168	48	240	240
3.000 m <sup>2</sup> kantoor	60	60	3	6	3
artspraktijk	4	4	2	1	1
500 m <sup>2</sup> sociaal cultureel centrum	1	2	5	5	3
<b>totaal</b>	<b>192</b>	<b>290</b>	<b>118</b>	<b>311</b>	<b>303</b>

Rekening houdend met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen is de maatgevende parkeervraag te verwachten op de koopavond. Volgens de rekenregel onder 2, moet hier dus een parkeereis gesteld worden van  $311 + 0,25 (373-311) = 327$  plaatsen.

### 3 Achtergronden Parkeernormen

In dit hoofdstuk vindt u de achtergronden en meer uitgebreide toelichtingen bij de parkeernormen en de voorstellen, zoals die in hoofdstuk 2 zijn verwoord.

#### 3.1 Aanleiding voor deze nota

De belangrijkste redenen voor een nieuwe parkeernormennota zijn het actualiseren van de normen, het collegeprogramma waarin herziening van de normen en van het gebruik genoemd staan, de gewenste vermindering van het aantal normen, en het toevoegen van normen en regels om de meest voorkomende situaties te beschrijven.

Deze vier redenen om de in 2001 vastgestelde parkeernormen te herzien worden als volgt toegelicht:

1. De normen zijn met name bij de woningen te laag. In de praktijk leidt dat in nieuwbouwggebieden al tot veel parkeeroverlast.
2. Het collegeprogramma 2006-2010 stelt ten aanzien van het parkeren: ‘zowel in nieuwe wijken als in bestaande wijken streven wij naar oplossingen voor het parkeren die enerzijds voorzien in de behoefte aan parkeren en anderzijds geen afbreuk doen aan de kwaliteit en het gebruik van de leef- en woonomgeving. Wij vinden dat er voldoende plaats voor parkeren moet zijn en gebruiken daarvoor parkeernormen. Wij willen die normen niet zomaar verhogen, maar wel onderzoeken hoe parkeeroverlast door het nemen van maatregelen in het openbaar gebied kan worden teruggedrongen. Opbrengsten uit gemeentelijk parkeerbeleid moeten tenminste kostendekkend zijn.’ Dit programmapunt vraagt om een herijking van de huidige parkeernormen.
3. Bestuurlijk is tevens aangegeven dat de huidige parkeernormen vereenvoudigd dienen te worden door een vermindering van het aantal normen.
4. Het is gebleken dat de manier waarop de parkeernormen in de Bouwverordening zijn vastgelegd in een aantal situaties niet of onvoldoende antwoord geven op de te verwachten parkeervraag. Deze situaties zijn geïnventariseerd en hebben geleid tot diverse voorstellen voor wijzigingen en aanvullingen op de parkeernormen en de wijze waarop de normen gehanteerd worden.

#### 3.2 Achtergrond parkeernormen

Begin 2005 is het parkeerbeleidsplan ‘Kiezen of delen’ vastgesteld. Dit beleidsplan schetst de ambitie om bijdragen te leveren aan een bereikbare, veilige en economische vitale stad met een positief imago, waar het goed verblijven is. Daarbij zijn strategische keuzes gemaakt voor de komende jaren (tot 2015) zodat de uitvoeringsrichting van het parkeerbeleid duidelijk is voor belanghebbenden, gebruikers, bestuurders en ambtenaren. Enkele van de hoofddoelstellingen van het parkeerbeleid zijn het bijdragen aan een bewuster mobiliteitsgedrag en vervoerwijzekeuze en het bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid. Een onderdeel hierin is het sturen in aanbod van parkeerplaatsen voor voorzieningen als bijvoorbeeld winkels en horeca, en voor kantoren en woningen. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen wordt bepaald aan de hand van door de gemeenteraad vastgestelde parkeernormen.

Parkeernormen geven een indicatie van het aantal auto's dat bij een bepaalde functie geparkeerd wordt in een bepaalde tijdsperiode (bijvoorbeeld overdag/'s avonds/'s nachts). De normen worden gebruikt voor nieuwbouwsituaties of bij functiewijzigingen (op kleine én grote schaal) waarvoor een bouwvergunning of vrijstelling dient te worden afgegeven. In de parkeernormen wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen in het autobezit.

In 2001 is de 'Nota Toepassing Parkeernormen Amersfoort 2001' vastgesteld, waarvan de normen in 2005 in de Bouwverordening zijn opgenomen. Deze nu voorliggende nota betreft een actualisatie van deze autoparkeernormennota.

### **3.3 Beleidskader en rol van parkeernormen**

#### **3.3.1 Beleidskader**

##### *Landelijk en provinciaal parkeerbeleid*

Op landelijk niveau geven de 'Nota Ruimte' en de 'Nota Mobiliteit' de nieuwe beleidslijn aan: 'Mobiliteit mag en hoort bij de samenleving', is de centrale gedachte achter de plannen. Het beleid is veranderd van sturend en gericht op het terugdringen van automobiliteit naar een meer voorwaarden-scheppend beleid dat gericht is op het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. De landelijke waargenomen trend is dat het autobezit per huishouden de komende jaren blijft groeien.

De Nota Mobiliteit stelt ten aanzien van het parkeren het volgende: 'Parkeernormen leveren een bijdrage aan de lokale bereikbaarheid, de economie en de leefomgeving. In beginsel is het aan de gemeenten om daaraan in hun plannen invulling te geven. Indien gemeenten in een regio niet tot overeenstemming komen over parkeernormen per locatie, leggen provincies en WGR-plusregio's via de essentiële onderdelen in de PVVP's essentiële onderdelen van beleid en RVVP's bandbreedtes vast voor locatiegerichte parkeernormen, waarbinnen gemeenten uiteindelijk per locatie de bijbehorende parkeernormen vaststellen. Gemeenten voeren een actief onderling afgestemd parkeerbeleid dat gericht is op een goede parkeerregulering en het tegengaan van parkeeroverlast.'

De Provincie Utrecht heeft in het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004 - 2015 hieraan (nog) geen verdere concrete uitwerking gegeven.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat ziet geen taken voor de rijksoverheid om via wetgeving sturend op te treden in parkeerbeleid: het ministerie ziet dit als een gemeentelijke aangelegenheid.

##### *Gemeentelijk beleid*

Vanuit de hoofddoelstelling uit het parkeerbeleidsplan 'bijdragen aan het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid' is het van belang dat er strikte bepalingen worden gehanteerd ten aanzien van parkeren. Parkeren moet zoveel mogelijk op eigen terrein plaatsvinden zodat een ontwikkeling niet of zo min mogelijk zorgt voor extra parkeerdruk in het openbaar gebied. De belangrijkste voorwaarde is dan ook dat het aantal parkeerplaatsen volgens de norm moet worden aangelegd op eigen terrein. Hiervoor zijn in deze nota normen opgenomen per type voorziening (kantoren, detailhandel, onderwijs, gezondheidszorg, overige openbare gebouwen en voorzieningen, industrie, bouw en transport en wonen). In het parkeerbeleidsplan is tevens aangegeven dat de normen worden uitgebreid met normen voor het parkeren bij golfbanen, bowling/poolcentra, overdekte speeltuinen en scholen, en dat bij het opstellen van parkeerbalansen rekening wordt gehouden met de mogelijkheid tot meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Tot slot is in het beleidsplan aangegeven dat de verplichting van aanleg van parkeerplaatsen in een vergunninggebied kan komen te vervallen, als afgezien wordt van het recht op een parkeervergunning op straat. De bewoner met een auto moet dan gebruik maken van een parkeergarage via een aan te schaffen abonnement. Deze maatregel zou vooralsnog alleen toepasbaar zijn in een gedeelte van vergunninggebied A1, omdat anders de kans groot is dat de auto buiten de vergunninggebieden wordt geparkeerd en daar extra parkeerdruk ontstaat. De juridische houdbaarheid van dit voornemen wordt momenteel nog onderzocht en wordt in de verankering van de voorstellen verwerkt.

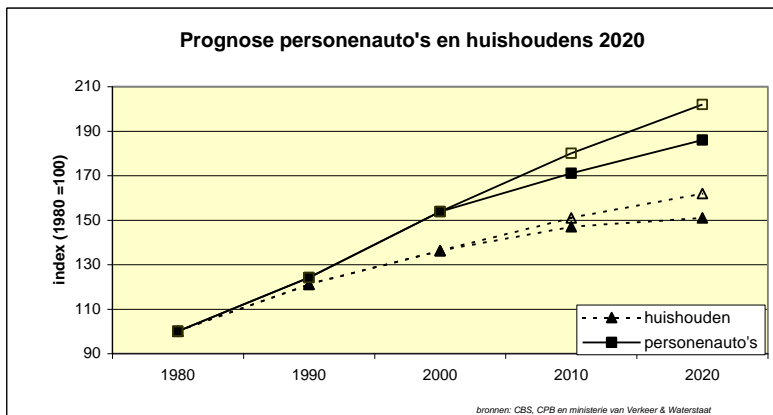
In artikel 2.5.30, lid 1 van de Bouwverordening is aangegeven dat voor een nieuwe ontwikkeling op eigen terrein voorzien moet worden in de parkeervraag, en dat voor het aantal aan te leggen plaatsen de vastgestelde parkeernormen moeten worden gehanteerd (lid 2).

Het college heeft in haar collegeprogramma verder aangegeven dat er voldoende parkeergelegenheid moet zijn, maar dat dat niet ten koste mag gaan van de kwaliteit en het gebruik van de leef- en woonomgeving. Tevens dienen de opbrengsten uit het parkeerbeleid kostendekkend te zijn.

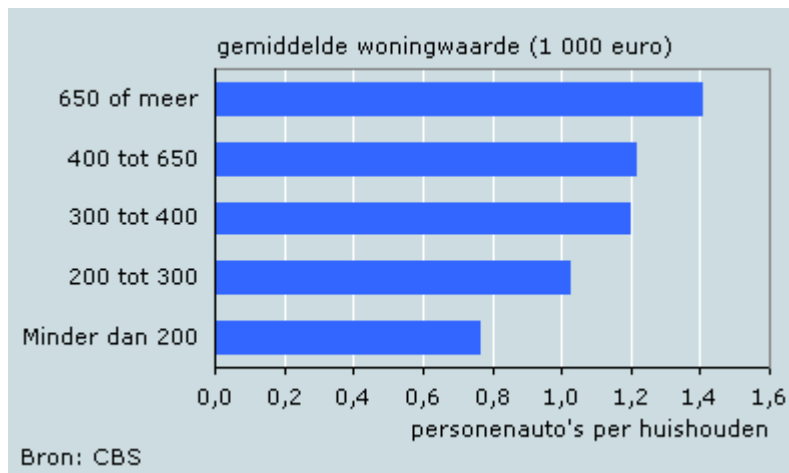
#### Statistische gegevens en toekomstverwachting

Het bezit van een auto hangt sterk samen met de inkomenspositie van huishoudens. Bij huishoudens met een hoog inkomen is het autobezit aanmerkelijk hoger dan bij huishoudens met een laag inkomen. Eén op de vier huishoudens in de hoogste inkomensklasse heeft zelfs twee of meer auto's. Bij eenpersoonshuishoudens in de laagste inkomensgroep, daarentegen, is het autobezit bijzonder laag: slechts 23 procent heeft een auto. Deze groep telt veel studenten en 65-plussers. Jonge mensen bezitten minder vaak een auto dan mensen van 35 jaar en ouder. (Bron: CBS)

Al geruime tijd weten we dat het aantal auto's toeneemt. De laatste jaren is het aantal personenauto's veel sterker gestegen dan het aantal huishoudens. Het landelijk gemiddelde autobezit per huishouden is toegenomen, van 0,82 auto's per huishouden in 1980 tot 0,97 auto's in 2003. Bij de Stadspeiling in 2004 is gebleken dat in Amersfoort men gemiddeld beschikt over ruim 1,1 auto per huishouden, waarbij het gemiddeld varieert van 0,6 auto's in de binnenstad tot 1,4 auto's in Nieuwland en Vathorst. Deze sterke toename betekent een extra vraag naar parkeerplaatsen.



Het CBS geeft een verdere indicatie van het aantal auto's per prijsklasse van de woning:



Het ingezette landelijke mobiliteitsbeleid zal naar verwachting leiden tot een blijvende stijging van het autobezit per huishouden. Nog meer huishoudens nemen een tweede of zelfs derde auto. Verklaringen hiervoor zijn:

- Het gebruik van de auto wordt weliswaar duurder gemaakt door eventueel kilometerheffing of rekeningrijden, maar het autobezit wordt goedkoper.
- Naast door de werkgever ter beschikking gestelde bedrijfsauto's, heeft een partner soms ook een auto beschikbaar.
- Het fiscale klimaat voor lease-auto's: het maken van privé-kilometers met een lease-auto is duurder geworden. In een aantal gevallen is het dan zelfs voordeliger een tweede auto aan te schaffen voor de privé-kilometers en de lease-auto alleen te gebruiken voor de zakelijke kilometers. Ook deze auto's staan veelal bij de woning geparkeerd, waardoor de parkeerdruk in de wijk nog verder stijgt.

Het aantal huishoudens zal in 2020 naar verwachting stijgen met 4 tot 20% ten opzichte van 2005, en mogelijk 29% in 2030, afhankelijk van de economische ontwikkeling. Het aantal auto's stijgt tot 2030 met 9% tot 50%. Deze beide gegevens samen zorgen voor een stijging in het gemiddeld autobezit per huishouden van circa 0,99 in 2005 tot circa 1,09 in 2020 en mogelijk zelfs 1,15 in 2030. De prognoses zijn gebaseerd op landelijke recent verschenen cijfers van het Planbureau voor de Leefomgeving.

### 3.3.2 Rol van parkeernormen

Het gebruik van parkeernormen heeft tot doel een zodanig aantal parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen (of bij uitbreidingen) voor te schrijven, dat de plaatsen voorzien in de vooraf in te schatten parkeervraag, en dat voorkomen wordt dat door aanleg van te veel plaatsen de automobieliteit gestimuleerd wordt en de leefbaarheid nadelig beïnvloed wordt. De parkeernormen sluiten dan ook aan op het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid. De normen zijn alleen van toepassing op nieuwe ontwikkelingen waarvoor een bouwvergunning vereist is, zoals nieuwbouwprojecten, uitbreidingen van bestaande bebouwing en functiewijzigingen. Bij bestaande situaties (bestaande bebouwing) spelen parkeernormen geen rol: bestaande situaties worden niet getoetst aan de bouwverordening of het bestemmingsplan. Het is niet zo dat wanneer er parkeerproblemen zijn in een bepaald gebied, via een parkeerbalans met nieuwe normen bepaald kan worden dat in het gebied een bepaalde hoeveelheid parkeerplaatsen bijgemaakt moet worden. Wel geeft het een indicatie van een mogelijk tekort aan parkeerplaatsen.

De parkeernormennota wordt ook gebruikt als kader voor externe partijen als bijvoorbeeld projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enzovoort. De normen zijn van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en bouw- en verbouwprojecten in de gemeente.



De in deze nota aangegeven nieuwe parkeernormen gelden voor nieuwe ontwikkelingen, waarbij het moment van de bouwaanvraag of het vrijstellingsverzoek feitelijk bepalend is voor de dan geldende parkeernorm. Voor ontwikkelingen die reeds langdurig lopen en waarbij het onredelijk is in de eindfase – na vaststelling van de nieuwe normen - andere



parkeernormen te stellen, kan het college bij wijze van overgangsregeling afwijken van de normen. Voorts is planschade niet aan de orde: planschade is het nadelige financiële verschil tussen een nieuwe onvoorzien situatie en een oude planologische situatie. Planschade kan men lijden ten gevolge van een artikel-19 procedure of een bestemmingsplanwijziging: zaken in de omgeving van de belanghebbenden kunnen zodanig veranderen dat zij hierdoor benadeeld worden. Het wijzigen van parkeernormen valt hier niet onder. Bij het indienen van bouwaanvragen wordt de dan geldende parkeernorm gehanteerd, welke nadien niet meer voor dat betreffende plan worden gewijzigd. Ontwikkelaars worden derhalve niet geconfronteerd met gewijzigde parkeernormen die zij zouden moeten gebruiken.

De nota kent een algemene strekking. Dit zal in de praktijk betekenen dat de nota niet in alle gevallen direct toepasbaar is, omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. In deze gevallen zal in de geest van de nota gehandeld worden.

Het toepassen van parkeernormen is geen vrijblijvende aangelegenheid. Voor de gemeente zijn er diverse juridische instrumenten beschikbaar om parkeernormen dwingend en handhavend te kunnen opleggen. Zie daarvoor hoofdstuk 2.

Als er in het bestemmingsplan parkeernormen zijn opgenomen, gelden wettelijk de parkeernormen uit het bestemmingsplan. Als in een bestemmingsplan geen parkeernormen zijn opgenomen, is de Bouwverordening van toepassing.

### **3.4 Herzieningsfrequentie**

De uitgangspunten van deze nota dienen iedere vijf jaar onderzocht te worden. Het gaat dan met name om de ontwikkelingen in het autobezit, die de hoogte van de parkeernormen voor woningen grotendeels bepalen. Zolang de parkeernormen blijven aansluiten bij de werkelijke situatie, is er geen herziening noodzakelijk. Tussentijds kunnen de normen op basis van nieuwe beleids- en politieke inzichten vanzelfsprekend aangepast worden. Voor een wijziging van de wijze waarop met de normen omgegaan moet worden (zoals beschreven in de Beleidsregels), is op ieder gewenst moment het aanpassen van die Beleidsregels op snelle wijze via een collegebesluit mogelijk. Het college zal jaarlijks de Beleidsregels toetsen op actualiteit.





## Formulier Mobiliteitsprofiel

Bedrijf/Instelling:

Invuller: Dhr./Mw.

Telefoon:

E-mail:

Datum:

### Vraag 1

Hoeveel werknemers gaan gelijktijdig op de betreffende locatie werken?

### Vraag 2 (voor bestaande bedrijven/instellingen)

Hoe komen uw werknemers nu naar het werk? (% lopend/fiets/openbaar vervoer/auto)

### Vraag 3

Op welke wijze worden werknemers gestimuleerd in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer gebruik te maken van de fiets?

*(meerdere antwoorden mogelijk)*

- met een reiskostenvergoeding voor de fiets
- met een aanschafregeling voor een fiets
- met een gratis abonnement voor een fietsenstalling
- met een goede afgesloten fietsenstalling
- door geen autoparkeerplaats aan te bieden
- door geen vergoeding te geven voor gereden autokilometers in het woon-werkverkeer
- anders, namelijk .....

### Vraag 4

Op welke wijze worden werknemers gestimuleerd in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer gebruik te maken van het openbaar vervoer (bus, trein)?

*(meerdere antwoorden mogelijk)*

- met een reiskostenvergoeding voor de het openbaar vervoer
- met de inzet van personeelsvervoer
- door geen autoparkeerplaats aan te bieden
- door geen vergoeding te geven voor gereden autokilometers in het woon-werkverkeer
- anders, namelijk .....

**Vraag 5**

Op welke wijze worden bezoekers gestimuleerd gebruik te maken van de fiets?

*(meerdere antwoorden mogelijk)*

- met een routebeschrijving per fiets
- met een reiskostenvergoeding voor de fiets
- door geen autoparkeerplaats aan te bieden
- met goede fietsparkeervoorzieningen
- met een gratis fietsenstalling
- anders, namelijk .....

**Vraag 6**

Op welke wijze worden bezoekers gestimuleerd gebruik te maken van het openbaar vervoer (bus, trein)?

*(meerdere antwoorden mogelijk)*

- met een routebeschrijving per openbaar vervoer
- met een reiskostenvergoeding voor het openbaar vervoer
- door geen autoparkeerplaats aan te bieden
- met de inzet van consumentenvervoer
- anders, namelijk .....

**Vraag 7**

Heeft u een carpoolregeling? Zo ja, wat houdt die in?

**Vraag 8**

Is er meervoudig gebruik (verschillende groepen parkeeders maken op verschillende tijden gebruik van de parkeerplaatsen, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn) van parkeerplaatsen mogelijk?

ja, want .....

nee, want .....

**Vraag 9**

Hoeveel parkeerplaatsen wilt u realiseren?

*(Geeft u a.u.b. apart uw berekening aan.)*

Uw eventuele verdere toelichting:

---

in te vullen door de gemeente:

Huidige bereikbaarheidslocatie:      intercity/knooppunt/snelweg/overig

Toekomstige bereikbaarheidslocatie:      intercity/knooppunt/snelweg/overig

Aantal parkeerplaatsen volgens norm:      .....

..... parkeerplaatsen

Maximum aantal parkeerplaatsen volgens de hoge norm (indien van toepassing):      .....

..... parkeerplaatsen

Door bedrijf/instelling gewenste aantal parkeerplaatsen:      .....

..... parkeerplaatsen

Toe te staan aantal te realiseren parkeerplaatsen:

..... parkeerplaatsen

## Definities gebruikte termen

### *Autosnelweg*

Een openbare weg voorzien van een autosnelwegbebording.

### *Bestemmingsplan*

Een bestemmingsplan als bedoeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening dan wel een stadsvernieuwingsplan als bedoeld in de Wet op de stads- en dorpsvernieuwing.

### *Bouwverordening*

Een verordening als bedoeld in artikel 8 van de Woningwet.

### *Klantparkeren*

Alle parkeren bij een voorziening, anders dan door bewoners/bezoek en werknemers.

### *Gebiedsontsluitingsweg*

Een openbare weg die als gebiedsontsluitingsweg is aangewezen in een verkeer- en vervoerplan, wegategoriseringsplan of een ander door de gemeenteraad vastgesteld beleidsplan.

### *Locaties*

- intercitylocaties: locaties binnen een maximale loopafstand (vanaf de hoofdentree van het gebouw) van 800 meter tot de noord-, dan wel de zuidingang van Amersfoort CS;
- knooppuntlocaties:
  - o locaties (niet zijnde intercitylocaties) binnen een maximale loopafstand van 600 meter tot de noord-, dan wel de zuidingang van een NS-station enerzijds én binnen een maximale rijafstand van 2.000 meter tot een op- / afrit van een autosnelweg of 500 meter tot een gebiedsontsluitingsweg anderzijds;
  - o locaties (niet zijnde intercitylocaties) voor zover gelegen binnen het gebied dat overeenkomt met tariefzone A zoals opgenomen in de Verordening Parkeerbelastingen van de gemeente Amersfoort;
- snelweglocaties: locaties (niet zijnde intercitylocaties of knooppuntlocaties) binnen een maximale rijafstand van 2.000 meter tot een op- / afrit van een autosnelweg;
- overige locaties: locaties, niet zijnde intercitylocaties, knooppuntlocaties of snelweglocaties.

### *Loopafstand*

De afstand zoals door een voetganger af te leggen via een voor voetgangers toegankelijke, gebruikelijke en logische route.

### *Maximumparkeernorm*

Maximaal toegestane parkeernorm vanuit parkeer- en mobiliteitsoogpunt voor een nieuw ruimtelijk project/plan op een bepaalde locatie.

### *Mobiliteitsprofiel*

Een mobiliteitsprofiel biedt inzicht in de te verwachten mobiliteit naar modaliteit, de wijze van beïnvloeding van deze modaliteit (bijvoorbeeld door vervoersmanagement) en het aantal benodigde parkeerplaatsen.

### *Mobiliteitstoets*

Een gemeentelijke toets van het door een initiatiefnemer ingediende mobiliteitsprofiel.

### *Norm*

Vereiste parkeernorm vanuit parkeer- en mobiliteitsoogpunt voor een nieuw ruimtelijk project/plan op een bepaalde locatie.

### *Parkeerbilans*

Een parkeerbilans geeft op diverse momenten de balans in beeld van de vraag naar parkeerplaatsen en het aanbod aan parkeerplaatsen.

### *Parkeerbeleid*

Parkeerbeleid is een bewuste inzet van parkeerinstrumenten, gericht op vooraf gestelde doelen.

### *Parkeereis/Parkeerplaatsverplichting*

Het aantal parkeerplaatsen dat een initiatiefnemer moet realiseren op grond van de te gebruiken parkeernorm. Deze parkeerplaatsverplichting wordt opgenomen in de bouwvergunning.

### *Parkeerkcijfers*

Parkeerkcijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers die kunnen worden gebruikt als hulpmiddel bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen voor een (aantal) functie(s).

### *Parkeernormen*

Parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen voor een bepaalde functie of groep functies aan dat niet mag worden over- of onderschreden. Gemeenten stellen hun eigen parkeernormen vast, normaliter op basis van parkeerkcijfers en eigen parkeer- en locatiebeleid.

### *Rijafstand*

De afstand zoals door een automobilist af te leggen via een voor auto's toegankelijke, gebruikelijke en logische route.

### *Vervoermanagement*

Vervoermanagement is de zorg van het management van bedrijven en instellingen voor personenvervoer gericht op een selectief autogebruik.

## Bijlage 1: Verantwoording voor de voorgestelde parkeernormen

### Gehanteerde verstedelijkingsgraad

Amersfoort kende in 2004 een omgevingsadressendichtheid van 2158 (bron: CBS, 'Amersfoort in Beeld, 2004) en daarmee is de verstedelijkingsgraad bepaald op 'sterk stedelijk'.

### Gehanteerde minimale en maximale norm

De CROW-kencijfers hebben een minimum- en een maximumwaarde, met bijvoorbeeld voor woningen een bandbreedte van circa 0,2 pp/woning. Echter, het gebruiken van een vaste norm (zoals nu ook in Amersfoort gebruikelijk is) geeft duidelijkheid en voorkomt discussies.

#### Woningen

Het autobezit in een gemeente is een graadmeter bij de bepaling van de parkeernormen in woongebieden. In gemeenten met een laag autobezit kan een lagere parkeernorm per woning worden gehanteerd dan in gemeenten met een hoog autobezit. Het autobezit zoals dat bij het CBS voor Amersfoort bekend is, is als volgt:

	Amersfoort	Provincie Utrecht	Nederland
Aantal personenauto's	415	463	434

Tabel B1.1: autobezit per 1.000 inwoners in 2006 (bron: CBS)

	Amersfoort	Provincie Utrecht	Nederland
Aantal personenauto's	0,99	1,13	1,03

Tabel B1.2: autobezit per huishouden in 2006 (bron: CBS)

De waarde voor het Amersfoortse autobezit per huishouden wijkt af van de waarde van ruim 1,1 auto per huishouden zoals die uit de Stadspeiling 2004 is gebleken. Een nadere verklaring hiervoor is niet onderzocht. In beide waarden zijn de bedrijfs- en leasevoertuigen opgenomen. Feit is dat het Amersfoortse autobezit iets onder het landelijk gemiddelde ligt. Toch wordt voor woningen in de schil en in de rest van de bebouwde kom het maximumkencijfer als minimale norm gehanteerd, om daarmee een toekomstvast aanbod van parkeerplaatsen in woongebieden te creëren en parkeerproblemen in woonwijken zoveel mogelijk te voorkomen. Voor woningen in de binnenstad wordt het minimumkencijfer aangehouden, om net als voor kantoren en winkels op die locatie het huidige sturende beleid voort te zetten; het gaat om een verhoging van 0,2 pp/woning ten opzichte van de huidige woningnorm op intercity- en knooppuntlocaties. De hoge norm bij woningen is vastgesteld op 3,00 parkeerplaatsen per woning voor alle woningtypen.

#### Kantoren

Voor kantoren wordt het bestaande sturende beleid met lage parkeernormen voortgezet om daarmee het autogebruik in de stad te beïnvloeden.

#### Overige voorzieningen

Voor de overige voorzieningen wordt de minimumwaarde van de CROW-kencijfers als norm gehanteerd, met het maximumkencijfer als hoge norm. Voor een aantal voorzieningen is door het CROW een tamelijk grote bandbreedte aangegeven, omdat plaatselijke omstandigheden van grote invloed zijn. Het hierbij hanteren van de minimumwaarde van de bandbreedte als norm is voor de Amersfoortse situatie niet realistisch, en daarom wordt uitgegaan van de gemiddelde bandbreedte als norm, en de maximale bandbreedte als hoge norm. Het gaat om de functies sportveld (buiten), stadion, themapark/pret-park, overdekte speeltuin/hal, en begraafplaats/crematorium.

Daar waar in de tabellen naast de norm ook een hoge norm tussen haakjes is vermeld, kan het college een hoger aantal parkeerplaatsen toestaan, met voor kantoren en detailhandel op intercity- en knooppuntlocaties als voorwaarde een financiële bijdrage per parkeerplaats tussen de norm en de hoge norm, voor het kunnen treffen van bereikbaarheidsmaatregelen.

### **Onderscheid in prijsklassen woningen**

Voor de woningen in Amersfoort wordt uit gegaan van de prijsklassen ‘goedkoop/middelduur’ en ‘duur’, met als grenswaarde van de verkoopprijs goedkoop t/m € 260.000,- op het prijspeiljaar 2008. Deze waarde wordt voor het eerst in 2009 jaarlijks geïndexeerd en volgt de jaarlijkse indexeringen van het woningbouwprogramma Vathorst (volgens de GREX-Vathorst).

### **Onderscheid naar locaties**

Vanuit de hoofddoelstelling ‘het bijdragen aan een bewuster mobiliteitsgedrag en vervoerwijzekeuze’ zijn de parkeernormen afhankelijk gesteld van de plaats waar de ontwikkeling plaatsvindt in relatie tot de loopafstand tot OV-punt of rijafstand tot autosnelweg en gebiedsontsluitingsweg. Er worden intercity-, knooppunt-, snelweg- en overige locaties onderscheiden; op locaties dicht bij een OV-knooppunt mogen minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan op locaties dicht bij een autosnelweg, om zo het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Voor de intercity- en snelweglocaties geldt alleen de norm; er mogen niet meer plaatsen aangelegd worden dan de norm aangeeft.

Bij woningen geldt als locatieindeling binnenstad, schil en rest bebouwde kom:

Binnenstad:	het gebied binnen de stadsring, en de Eempleinlokatie
Schil:	de parkeerreguleringsgebieden direct rondom de binnenstad
Rest bebouwde kom:	alle overige locaties.

Deze indeling wijkt af van de bereikbaarheidslocaties. Dit komt voort uit de CROW-aanbevelingen, die alleen de indeling in binnenstad/schil en rest bebouwde kom kent. Het gebruik van beide locatietyperingen is mogelijk als bedacht wordt dat de normen voor woningen gebaseerd zijn op autobezit en er in een stadskern een lager autobezit is, en dat normen voor voorzieningen gebaseerd zijn op autogebruik. De specifiek voor Amersfoort gemaakte bereikbaarheidslocaties en –kaart sluit meer aan op het autogebruik bij voorzieningen dan de algemene CROW-locatieindeling.

### **Gebiedsgerichte aanpak**

Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen is een gebiedsgerichte aanpak. De ervaring leert dat veel bestaande parkeerproblemen zijn veroorzaakt doordat juist niet gekozen is voor een gebiedsgerichte aanpak. In plaats van afzonderlijke functies te beschouwen wordt de parkeervraag van verschillende functies met elkaar in verband gebracht.

Een gebiedsgerichte aanpak kan leiden tot een efficiëntere benutting van parkeercapaciteit. Een parkeerplaats voor een winkelvoorziening kan bijvoorbeeld in de avonduren worden benut door bewoners of bezoekers van horeca. Bij een gebiedsgerichte aanpak moet rekening worden gehouden met bestaande aanwezige parkeercapaciteit en/of parkeerdruk. De wijze waarop wordt omgegaan met parkeervoorziening op eigen terrein (woningbouw) en de aanwezigheidspercentages (mogelijkheden meervoudig gebruik) zijn dan van belang.

Een parkeerbalans is een goed instrument om de benodigde parkeerruimte in een gebied te achterhalen en/ of te prognosticeren. Voor het opstellen van een parkeerbalans dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

- afbakening van het onderzoeksgebied en het gebied eventueel opdelen in deelgebieden;
- bepalen parkeernormen;
- inventarisatie aanbod van beschikbare parkeerplaatsen;
- berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen, hierbij wordt rekening gehouden met mogelijkheden van meervoudig gebruik volgens de rekenregel onder 'Gebruik van de tabellen' onder 2.
- bepalen van de (on)balans.

### **Gehandicaptenparkeren**

Gehandicapten vormen een aparte doelgroep bij parkeren. Als het gaat om algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is in de CROW-aanbevelingen opgenomen dat twee procent van het totaal aantal openbare parkeerplaatsen beschikbaar moet zijn voor gehandicapten. Bij openbare gebouwen, functies die voor gehandicapten toegankelijk zijn en aangepaste woningen dient ten minste 1 gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd te worden. Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of een parkeergarage moet er per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd. Deze plaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van het gebouw te liggen. De algemene richtlijn van twee procent is opgenomen in de parkeernormen. De maximale afstand tot de ingang bedraagt 50 m. Voor de maatvoering van deze parkeerplaatsen wordt verwezen naar CROW richtlijnen (ASVV en publicatie 177).

Iedereen die in het bezit is van een algemene gehandicaptenparkeerkaart (conform Europese regelgeving) mag gebruik maken van deze specifiek aangegeven parkeerplaatsen, mits zij de kaart gebruiken.



Voor specifiek gereserveerde parkeerplaatsen op kenteken voor gehandicapten gelden in principe dezelfde maatvoeringrichtlijnen als voor de normale openbare plaatsen. Echter vindt vooraf een toetsing plaats op basis van het gehandicaptenparkeerbeleid of de persoon in kwestie recht heeft op een dergelijke parkeerplaats. Bij deze toetsing kan een specifieke parkeerlocatie worden gezocht die voldoet aan de behoefte van de gehandicapte. Dit betekent dat de parkeerplaats wordt aangepast aan de persoon en dat dit niet hoeft te betekenen dat de parkeerplaats groter of breder moet zijn. Daarnaast speelt de locatiekeuze van de parkeerplaats een belangrijke rol. Al deze criteria maken onderdeel uit van een toetsingskader.



## Bijlage 2: Overzicht parkeernormen 2001

Hieronder zijn de parkeernormen opgenomen uit de ‘Nota Toepassing Parkeernormen Amersfoort 2001’. Deze normen zijn opgenomen voor het kunnen toepassen van de nieuw-voor-oudregeling (regel 12 onder ‘Gebruik van de tabellen’, bladzijde 18.

### Bouwverordening 2005, Bijlage 15 Autoparkeernormen

Behorende bij artikel 2.5.30

#### KANTOREN

##### Intercitylocaties

Functie	Autoparkeren	
Bedrijfgericht	Consumptief	
Kantoorgedeelte	0,1 pp/arb.pl. (maximum: 0,2 pp/arb.pl.)	n.v.t.
of		
0,4 pp/100 m2 bvo (maximum: 0,8 pp/100 m2 bvo)	n.v.t.	
Baliegedeelte	0,1 pp/arb.pl. (maximum: 0,2 pp/arb.pl.)	2 pp/balie (maximum: 4 pp/balie)
of		
0,4 pp/100 m2 bvo (maximum: 0,8 pp/100 m2 bvo)	2 pp/balie (maximum: 4 pp/balie)	

Tabel 2.1: Autoparkeernormen voor kantoren op intercitylocaties

##### Knooppuntlocaties

Functie	Autoparkeren	
Bedrijfgericht	Consumptief	
Kantoorgedeelte	0,2 pp/arb.pl. (maximum: 0,4 pp/arb.pl.)	n.v.t.
of		
0,8 pp/100 m2 bvo (maximum: 1,6 pp/100 m2 bvo)	n.v.t.	
Baliegedeelte	0,2 pp/arb.pl. (maximum: 0,4 pp/arb.pl.)	2 pp/balie (maximum: 4 pp/balie)

of	
0,8 pp/100 m2 bvo (maximum: 1,6 pp/100 m2 bvo)	2 pp/balie (maximum: 4 pp/balie)

Tabel 2.2: Autoparkeernormen voor kantoren op knooppuntlocaties

Snelweglocaties

Funcctie	Autoparkeren	
Bedrijfgericht	Consumptief	
Kantoorgedeelte	0,5 pp/arb.pl. (maximum: 0,7 pp/arb.pl.)	0,25 pp/100 m2 bvo
of		
2,0 pp/100 m2 bvo (maximum: 2,8 pp/100 m2 bvo)	0,25 pp/100 m2 bvo	
Baliegedeelte	0,5 pp/arb.pl. (maximum: 0,7 pp/arb.pl.)	2 pp/balie (maximum: 4 pp/balie)
of		
2,0 pp/100 m2 bvo (maximum: 2,8 pp/100 m2 bvo)	2 pp/balie (maximum: 4 pp/balie)	

Tabel 2.3: Autoparkeernormen voor kantoren op snelweglocaties

Overige locaties

Funcctie	Autoparkeren	
Bedrijfgericht	Consumptief	
Kantoorgedeelte	0,5 pp/arb.pl. (maximum: 0,6 pp/arb.pl.)	0,25 pp/100 m2 bvo
of		
2,0 pp/100 m2 bvo (maximum: 2,4 pp/100 m2 bvo)	0,25 pp/100 m2 bvo	
Baliegedeelte	0,5 pp/arb.pl. (maximum: 0,6 pp/arb.pl.)	2 pp/balie (maximum: 4 pp/balie)
of		
2,0 pp/100 m2 bvo (maximum: 2,4 pp/100 m2 bvo)	2 pp/balie (maximum: 4 pp/balie)	

Tabel 2.4: Autoparkeernormen voor kantoren op overige locaties

## DETAILHANDEL

### Intercitylocaties

Functie	Autoparkeren	
	Bedrijfgericht	Consumptief
Weidewinkel, hypermarkt	0,1 pp/arb.pl. (maximum: 0,2 pp/arb.pl.)	4,2 pp/100 m2 bvo
Streekverzorgende winkel	0,1 pp/arb.pl. (maximum: 0,2 pp/arb.pl.)	3,5 pp/100 m2 bvo
Stad- / wijkverzorgende winkel	0,1 pp/arb.pl. (maximum: 0,2 pp/arb.pl.)	2,5 pp/100 m2 bvo
Buurtverzorgende winkel	0,1 pp/arb.pl. (maximum: 0,2 pp/arb.pl.)	1,25 pp/100 m2 bvo
Toonzaal	0,1 pp/arb.pl. (maximum: 0,2 pp/arb.pl.)	0,4 pp/100 m2 bvo
Doe-het-zelf, bouwmarkt	0,1 pp/arb.pl. (maximum: 0,2 pp/arb.pl.)	1,4 pp/100 m2 bvo
Tuincentrum	0,1 pp/arb.pl. (maximum: 0,2 pp/arb.pl.)	1,2 pp/100 m2 bvo

Tabel 2.5: Autoparkeernormen voor detailhandel op intercitylocaties

### Knooppuntlocaties

Functie	Autoparkeren	
	Bedrijfgericht	Consumptief
Weidewinkel, hypermarkt	0,2 pp/arb.pl. (maximum: 0,4 pp/arb.pl.)	4,2 pp/100 m2 bvo
Streekverzorgende winkel	0,2 pp/arb.pl. (maximum: 0,4 pp/arb.pl.)	3,5 pp/100 m2 bvo
Stad- / wijkverzorgende winkel	0,2 pp/arb.pl. (maximum: 0,4 pp/arb.pl.)	2,5 pp/100 m2 bvo

Buurtverzorgende winkel	0,2 pp/arb.pl. (maximum: 0,4 pp/arb.pl.)	1,25 pp/100 m2 bvo
Toonzaal	0,2 pp/arb.pl. (maximum: 0,4 pp/arb.pl.)	0,4 pp/100 m2 bvo
Doe-het-zelf, bouwmarkt	0,2 pp/arb.pl. (maximum: 0,4 pp/arb.pl.)	1,4 pp/100 m2 bvo
Tuincentrum	0,2 pp/arb.pl. (maximum: 0,4 pp/arb.pl.)	1,2 pp/100 m2 bvo

Tabel 2.6: Autoparkeernormen voor detailhandel op knooppuntlocaties

#### Snelweglocaties

Functie	Autoparkeren
Weidewinkel, Hypermarkt	7,1 pp/100 m2 bvo (maximum: 10 pp/100 m2 bvo)
Streekverzorgende winkel	4,25 pp/100 m2 bvo (maximum: 5 pp/100 m2 bvo)
Stad- / wijkverzorgende winkel	2,7 pp/100 m2 bvo (maximum: 3,8 pp/100 m2 bvo)
Buurtverzorgende winkel	2 pp/100 m2 bvo (maximum: 2,5 pp/100 m2 bvo)
Toonzaal	1,2 pp/100 m2 bvo
Doe-het-zelf, bouwmarkt	2,2 pp/100 m2 bvo
Tuincentrum	2 pp/100 m2 bvo

Tabel 2.7: Autoparkeernormen voor detailhandel op snelweglocaties

#### Overige locaties

Functie	Autoparkeren
Weidewinkel, Hypermarkt	4,2 pp/100 m2 bvo (maximum: 7,1 pp/100 m2 bvo)
Streekverzorgende winkel	3,5 pp/100 m2 bvo (maximum: 4,25 pp/100 m2 bvo)

Stad- / wijkverzorgende winkel	2,5 pp/100 m2 bvo (maximum: 2,7 pp/100 m2 bvo)
Buurtverzorgende winkel	1,5 pp/100 m2 bvo (maximum: 2 pp/100 m2 bvo)
Toonzaal	1,2 pp/100 m2 bvo
Doe-het-zelf, bouwmarkt	2,2 pp/100 m2 bvo
Tuincentrum	2 pp/100 m2 bvo

Tabel 2.8: Autoparkeernormen voor detailhandel op overige locaties

## ONDERWIJS

### Intercitylocaties

Functie	Autoparkeren
Basisonderwijs	0,1 pp/arb.pl. (maximum: 0,2 pp/arb.pl.)
Voortgezet / middelbaar onderwijs	0,1 pp/arb.pl. (maximum: 0,2 pp/arb.pl.)
Hoger onderwijs (HBO en academisch)	0,1 pp/arb.pl. + 0,1 pp/leerling (maximum: 0,2 pp/arb.pl. + 0,2 pp/leerling)
Avond- en volwassenonderwijs	0,1 pp/arb.pl. + 0,1 pp/leerling (maximum: 0,2 pp/arb.pl. + 0,2 pp/leerling)

Tabel 2.9: Autoparkeernormen voor onderwijs op intercitylocaties

### Knooppuntlocaties

Functie	Autoparkeren
Basisonderwijs	0,2 pp/arb.pl. (maximum: 0,4 pp/arb.pl.)
Voortgezet / middelbaar onderwijs	0,2 pp/arb.pl. (maximum: 0,4 pp/arb.pl.)
Hoger onderwijs (HBO en academisch)	0,2 pp/arb.pl. + 0,2 pp/leerling (maximum: 0,4 pp/arb.pl. + 0,4 pp/leerling)

Avond- en volwassenonderwijs	0,2 pp/arb.pl. + 0,2 pp/leerling (maximum: 0,4 pp/arb.pl. + 0,4 pp/leerling)
------------------------------	--

Tabel 2.10: Autoparkeernormen voor onderwijs op knooppuntlocaties

Snelweglocaties en overige locaties

Functie	Autoparkeren
Basisonderwijs	0,5 pp/arb.pl. (maximum: onbegrensd)
Voortgezet / middelbaar onderwijs	0,6 pp/arb.pl. (maximum: onbegrensd)
Hoger onderwijs (HBO en academisch)	0,8 pp/arb.pl. + 0,2 pp/leerling (maximum: onbegrensd)
Avond- en volwassenonderwijs	0,8 pp/arb.pl. + 0,4 pp/leerling (maximum: onbegrensd)

Tabel 2.11: Autoparkeernormen voor onderwijs op snelweglocaties en overige locaties

**GEZONDHEIDSZORG**

Alle locaties

Functie	Autoparkeren
Medische en maatschappelijke diensten	1,7 pp/100 m2 bvo (maximum: 2,7 pp/100 m2 bvo)
Medische praktijk (huisarts, tandarts, fysiotherapeut, enz.)	4,0 pp/behandelkamer (maximum: onbegrensd)
Verzorgingstehuis	0,25 pp/kamer (maximum: 0,5 pp/kamer)
Ziekenhuis	0,85 pp/bed (maximum: 1 pp/bed)

Tabel 2.12: Autoparkeernormen voor gezondheidszorg

## OVERIGE OPENBARE GEBOUWEN EN VOORZIENINGEN

### Alle locaties

Functie	Autoparkeren
Begraafplaats	0,05 pp/100 m2 bvo (maximum: onbegrensd)
Bibliotheek	0,5 pp/100 m2 bvo (maximum: 1 pp/100 m2 bvo)
Bowlingbaan	2 pp/baan (maximum: onbegrensd)
Café, bar, discotheek	4 pp/100 m2 bvo (maximum: 6 pp/100 m2 bvo)
Hotel, motel	0,5 pp/arb.pl + 1 pp/kamer (maximum: onbegrensd)
Kerk, moskee	0,1 pp/zitplaats (maximum: 0,2 pp/zitplaats)
Kinderdagverblijf, crèche	0,25 pp/100 m2 bvo (maximum: onbegrensd)
Manege	0,5 pp/box (maximum: onbegrensd)
Museum	1 pp/100 m2 bvo (maximum: 1,5 pp/100 m2 bvo)
Restaurant	10 pp/100 m2 bvo (maximum: 15 pp/100 m2 bvo)
Schouwburg, theater, concertzaal, bioscoop	10 pp/100 m2 bvo (maximum: 20 pp/100 m2 bvo)
Sociale werkplaats	0,25 pp/100 m2 bvo (maximum: onbegrensd)
Speel- en ligweide	0,25 pp/100 m2 bvo (maximum: onbegrensd)
Sporthal	2,4 pp/100 m2 bvo (maximum: 3,0 pp/100 m2 bvo)

Sportveld	0,25 pp/100 m2 bvo (maximum: 0,5 pp/100 m2 bvo)
Squashbaan	1,5 pp/baan (maximum: onbegrensd)
Tennisbaan	3 pp/baan (maximum: onbegrensd)
Verenigingsgebouw	2 pp/100 m2 bvo (maximum: 4 pp/100 m2 bvo)
Vergaderzaal, congreszaal, jaarbeurs	5 pp/100 m2 bvo (maximum: 6 pp/100 m2 bvo)
Volkstuin	0,3 pp/perceel (maximum: onbegrensd)
Zwembad	52 pp/10.000 inwoners (maximum: 64 pp/10.000 inwoners)

Tabel 2.13: Autoparkeernormen voor overige openbare gebouwen en voorzieningen

## INDUSTRIE, BOUW EN TRANSPORT

### Alle locaties

Functie	Autoparkeren
Autoshowroom	0,8 pp/100 m2 bvo (maximum: 1,0 pp/100 m2 bvo)
Bedrijfsverzamelgebouw	1,0 pp/100 m2 bvo (maximum: 3,0 pp/100 m2 bvo)
Garage, servicestation	2,0 pp/100 m2 bvo (maximum: 3,2 pp/100 m2 bvo)
Industrie, bouw en transport	1,1 pp/100 m2 bvo (maximum: 1,6 pp/100 m2 bvo)
Laboratorium	1,0 pp/100 m2 bvo (maximum: 3,0 pp/100 m2 bvo)
Opslag	0,3 pp/100 m2 bvo (maximum: 0,7 pp/100 m2 bvo)

Tabel 2.14: Autoparkeernormen voor industrie, bouw en transport



## WONEN

### Intercity- en knooppuntlocaties

Soort woning en wijk	Autoparkeren
studentenwoning	0,20 pp/woning
seniorenwoning	0,80 pp/woning
overige woningen:	
- Centrum / Zonnehof	1,1 pp/woning
- Soesterkwartier / Isselt	1,2 pp/woning
- Kruiskamp / Koppel	1,1 pp/woning
- Schothorst	1,3 pp/woning
- Liendert / Rustenburg	1,3 pp/woning
- Randenbroek / Schuilenburg	1,3 pp/woning
- Leusderkwartier / Dorrestein	1,3 pp/woning
- Bergkwartier en omgeving	1,6 pp/woning
- Hoogland / Hooglanderveen	1,7 pp/woning
- Zielhorst	1,6 pp/woning
- Kattenbroek	1,7 pp/woning
- Nieuwland	1,9 pp/woning
- Vathorst	1,9 pp/woning
- buitengebied	1,9 pp/woning

Tabel 3.1.a: Autoparkeernormen voor woningen op intercity- en knooppuntlocaties

Snelweg- en overige locaties

Soort woning en wijk	Autoparkeren
studentenwoning	0,20 pp/woning
seniorenwoning	0,80 pp/woning
overige woningen:	
- centrum / Zonnehof	1,1 pp/woning
- Soesterkwartier / Isselt	1,2 pp/woning
- Kruiskamp / Koppel	1,1 pp/woning
- Schothorst	1,3 pp/woning
- Liendert / Rustenburg	1,3 pp/woning
- Randenbroek / Schuilenburg	1,3 pp/woning
- Leusderkwartier / Dorrestein	1,3 pp/woning
- Bergkwartier en omgeving	1,6 pp/woning
- Hoogland / Hooglanderveen	1,7 pp/woning
- Zielhorst	1,6 pp/woning
- Kattenbroek	1,7 pp/woning
- Nieuwland	1,9 pp/woning
- Vathorst	1,9 pp/woning
- buitengebied	1,9 pp/woning (maximum: onbegrensd)

*Tabel 3.1.b: Autoparkeernormen voor woningen op snelweg- en overige locaties*

### **Bijlage 3: Bereikbaarheidskaart**

**BEREIKBAARHEIDSLOCATIES 2008**

